

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 206/2004

Sitzung vom 21. Juli 2004

1169. Postulat (Versuchswise Einführung von Kondukteuren auf der Zürcher S-Bahn)

Die Kantonsrätinnen Eva Torp, Hedingen, und Esther Arnet, Dietikon, sowie Kantonsrat Dr. Jürg Stünzi, Küsnacht, haben am 24. Mai 2004 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird gebeten, auf einer der Zürcher S-Bahn-Linien einen Versuch mit einer Zugsbegleitung auf allen Zügen durchzuführen.

Begründung:

Aus der Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage KR-Nr. 374/2003 wird ersichtlich, dass bezüglich des Verhältnisses von Kosten und Nutzen der Wiedereinführung einer durchgehenden Zugsbegleitung grosse Unsicherheiten bestehen. Während die Kosten recht exakt berechnet werden können, ist die Abschätzung des Nutzens (mehr Fahrgäste dank grösserem Sicherheitsempfinden, Mehreinnahmen dank Fahrausweis-kontrolle, Verhinderung von Vandalismus usw.) nur schwer möglich. Mit einem Versuch auf einer der S-Bahn-Linien könnten wichtige Erfahrungen und Grundlagen gesammelt werden.

Neu werden die S-Bahnen ab 21 Uhr begleitet. Daneben werden Versuche mit mobilen Reinigungsteams und Video-Kameras durchgeführt. Es wäre sinnvoll, parallel zu diesem Versuch eine der Zürcher S-Bahn-Linien mit Kondukteuren zu begleiten. Nur so ist es möglich, aussagekräftige Vergleiche betreffend Kosten, Sicherheit, Delikten, Schwarzfahren und Vandalismus anstellen zu können. Mittels Kundenbefragung sollte neben der Erhebung von Nutzenempfindung, Akzeptanz und Fahrgastzufriedenheit auch eruiert werden, welchen Stellenwert die weiteren Dienstleistungen des Kondukteurbetriebs haben, beispielsweise:

- Unterstützung von älteren Leuten, Leuten mit Behinderungen und Eltern mit Kinderwagen,
- Fahrplanauskünfte und Informationen an Touristinnen und Touristen usw.

Der Versuch könnte im Rahmen der ZVV-Strategie 2006–2009 eingeführt werden.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Eva Torp, Hedingen, Esther Arnet, Dietikon, und Dr. Jürg Stünzi, Küsnacht, wird wie folgt Stellung genommen:

Mit Beschluss vom 3. März 2003 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr hat der Kantonsrat den ZVV beauftragt, in den Bereichen Sicherheit, Sauberkeit und Vandalismus verbundweit wirksame Massnahmen zu ergreifen. Die S-Bahnen sind abends flächendeckend und lückenlos zu begleiten (Vorlage 3997a).

Im Bericht und Antrag zu den Postulaten KR-Nrn. 245/2001 betreffend Verhinderung von Vandalismus in den S-Bahn-Zügen und 249/2002 betreffend mehr Sicherheit und Einnahmensicherung bei den Verkehrsmitteln des ZVV vom 1. Oktober 2003 hat der Regierungsrat ein umfassendes Massnahmenpaket vorgestellt, mit welchem die Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Verkehr verbessert, der Vandalismus eingedämmt und die Einnahmen gesichert werden sollen (Vorlage 4111). Bereits dort wurde darauf hingewiesen, dass das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste am Abend zwar eingebrochen ist, tagsüber aber ein hohes Niveau erreicht. Das bedeutet, dass die S-Bahn tagsüber grundsätzlich als sicher eingestuft wird. Dem geschwundenen Sicherheitsgefühl am Abend wurde unter anderem durch die flächendeckende und lückenlose Begleitung ab 21 Uhr begegnet. Es handelt sich um ein gezieltes Vorgehen, das mit den übrigen Massnahmen des erwähnten Massnahmenpakets abgestimmt ist. Ziel des Paketes ist es, bei wirtschaftlichem Einsatz der Mittel ein Optimum an Wirkung zu erreichen.

In der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 374/2003 wurde das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer flächendeckenden und lückenlosen Begleitung der S-Bahnen nicht nur während der Abendstunden, sondern während der ganzen Betriebszeit aufgezeigt. Dabei wurde ausgeführt, dass folgende Faktoren in die Kosten-Nutzen-Berechnung eingeflossen sind:

- die zusätzlichen Erträge durch die Fahrausweiskontrolle der Kondukteure,
- die Einsparungen bei der Stichkontrolle,
- die Einsparungen bei den Fahrgastzählungen,
- die Einsparungen bei der Bahnpolizei,
- die Einsparungen bei der Reinigung der Fahrgasträume,
- die Einsparungen durch Verminderungen von Vandalismusschäden.

Das Postulat geht somit in dieser Hinsicht von unzutreffenden Voraussetzungen aus. Der Nutzen aus Mehreinnahmen dank Fahrausweiskontrolle, Verhinderung von Vandalismus usw. wurde – mit Ausnahme der Einnahmen aus zusätzlich verkauften Tickets – bereits berücksichtigt. Die zusätzlichen Erträge und Einsparungen belaufen sich je Variante (Einer- oder Zweierbegleitung) auf 16 bis 26 Mio. Franken.

Für eine flächendeckende und lückenlose Zugsbegleitung während der ganzen Betriebszeit wurden – unter Berücksichtigung der oben erwähnten Einsparungen und nach Abzug der Bundesbeiträge – Kosten von 80 bis 90 Mio. Franken pro Jahr errechnet. Noch nicht berücksichtigt sind die Einnahmen aus zusätzlich verkauften Tickets. Damit die Zusatzkosten gedeckt werden könnten, müssten die Einnahmen um 80 bis 90 Mio. Franken gesteigert werden können. Zum Vergleich: Mit den erwähnten, vom Kantonsrat beschlossenen Grundsätzen soll gegenüber der Rechnung 2003 eine Steigerung der Verkehrseinnahmen bis 2008 von 93 Mio. Franken erreicht werden (Vorlage 3997a). Diese Steigerung setzt allerdings zahlreiche zusätzliche Angebote auf allen Verkehrsmitteln sowie Qualitätssteigerungen, Tarif- und Marketingmassnahmen voraus. Eine darüber hinausgehende weitere Steigerung der Verkehrseinnahmen von nochmals 80 bis 90 Mio. Franken auf Grund einer Einzelmassnahme liegt daher ausser Reichweite. Diese Einschätzung wird durch den Umstand, dass das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste tagsüber schon einen hohen Wert erreicht, noch verstärkt. Unter solchen Voraussetzungen dürfte eine Nachfragesteigerung wegen der zusätzlichen Zugsbegleitung eher im Promille- als im Prozentbereich liegen. Doch selbst wenn der Prozentbereich erreicht würde, müssten die Zusatzkosten von 80 bis 90 Mio. Franken pro Jahr praktisch vollumfänglich von Kanton und Gemeinden übernommen werden. In Anbetracht des marginalen finanziellen Nutzens steht ein solcher Aufwand in klarem Widerspruch zum gesetzlichen Auftrag eines wirtschaftlich geführten öffentlichen Verkehrs. Auch im Verhältnis zur gegenwärtigen Kostenunterdeckung des ZVV von 300 Mio. Franken pro Jahr ist ein solcher Aufwand für eine einzelne Massnahme nicht zu rechtfertigen. An dieser grundsätzlichen Beurteilung vermag ein Versuchsbetrieb auf einer S-Bahn-Linie nichts zu ändern.

Die vom Postulat angestrebten Nebeneffekte für ältere Leute, Menschen mit Behinderungen, Personen mit Kinderwagen oder Touristinnen und Touristen sind weitgehend Bestandteil anderer geplanter Massnahmen. Gemäss dem erwähnten Kantonsratsbeschluss (Vorlage 3997a) soll die Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch eine verbundweite Verbesserung der Information in Fahrzeugen und an Haltestellen weiter vereinfacht werden. Auch sollen Zugang und Nutzung für Menschen mit einer Behinderung schrittweise verbessert werden. Neubeschaf-

fungen in den Bereichen Rollmaterial, Ticketautomaten und Fahrgastinformationssysteme sollen behindertengerecht sein. In all diesen Bereichen sind die ersten Schritte bereits eingeleitet oder teilweise umgesetzt. Von Niederflurfahrzeugen, einfacherer Handhabung der Ticketautomaten, dem neuen Fahrgastinformationssystem sowie optischen und akustischen Anzeigen in den Fahrzeugen usw. werden neben Menschen mit einer Behinderung auch ältere Menschen und Personen mit Kinderwagen oder Gepäck und allgemein alle Kundinnen und Kunden profitieren. Die jeweils aktuelle Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden in diesen Bereichen ist fester Bestandteil der regelmässig durchgeführten Messungen zur Servicequalität.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 206/2004 nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
i.V.
Hirschi