

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 374/2003

Sitzung vom 4. Februar 2004

**154. Anfrage (Wiedereinführung von Kondukteuren in den
Zürcher S-Bahnen)**

Kantonsrätin Eva Torp, Hedingen, und Kantonsrat Dr. Jürg Stünzi, Küsnacht, haben am 24. November 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Die Situation in den S-Bahnen überschreitet für viele Passagiere zu allen Tageszeiten immer häufiger die Grenze des Erträglichen. Anpöbelungen, mutwilliges Besetzen der Toilettenanlagen, laute Musik, Rauchen, Vandalen- und Gewaltakte sind leider keine Seltenheit mehr. Solches geschieht heute bekanntlich nicht nur in den Abendstunden, sondern auch am helllichten Tag.

In diesem Zusammenhang ersuchen wir den Regierungsrat, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Ist der Regierungsrat der Ansicht, dass die Einführung der Sicherheitspatrouillen ab 21 Uhr in den S-Bahnen diese prekäre Situation genügend zu entschärfen vermag?
2. Welche Zahlen liegen dem Regierungsrat vor zum Kosten-Nutzen-Verhältnis einer Wiedereinführung von Kondukteuren auf dem S-Bahn-Netz?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Eva Torp, Hedingen, und Dr. Jürg Stünzi, Küsnacht, wird wie folgt beantwortet:

Im Bericht und Antrag vom 1. Oktober 2003 zum Postulat KR-Nr. 245/2001 betreffend Vandalismus in den S-Bahn-Zügen und zum dringlichen Postulat KR-Nr. 249/2002 betreffend mehr Sicherheit und Einnahmensicherung bei den Verkehrsmitteln des ZVV hat der Regierungsrat die gegenwärtige Beurteilung sowie die getroffenen und geplanten Massnahmen im Bereich Sicherheit dargelegt. Es wurde ausgeführt, dass laut Kundenzufriedenheitsstudie vom Herbst 2002 das Sicherheitsgefühl in der S-Bahn am Tag mit 81 von 100 Punkten auf sehr hohem Niveau liege. In den Abendstunden sinke dieser Wert jedoch auf 51 Punkte. Der Verkehrsrat habe deshalb noch im Dezember 2002 beschlossen, die S-Bahn Züge der SBB ab 21 Uhr flächendeckend und lückenlos mit je zwei Begleitpersonen zu bedienen. Im Weiteren wurde dargelegt, dass eine wirksame Verbesserung von Sicherheit und Sauberkeit ein umfassendes Massnahmenpaket bedinge. Dazu gehören neben

der abendlichen Zugbegleitung die Optimierung der Bahnpolizei, die verstärkte Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei und die Einführung von Treffpunktswagen. Hinzu kommen die Neuorganisation der Fahrausweiskontrolle, mobile Reinigungstruppen und Abfallkonzepte, Pilotprojekte mit Videoanlagen und baulichen Veränderungen sowie die Einführung der Erfassung von Vandalismusschäden. Vorgesehen oder in Prüfung sind zudem die Entwicklung eines Sicherheitsmarketings und einer Notfallnummer, die präventive Aufklärung Jugendlicher und die konsequente Strafverfolgung aller Delikte (Vorlage 4111).

Ziel dieses Massnahmenpakets ist es, die Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Verkehr während der ganzen Betriebsdauer, somit auch tagsüber, zu verbessern. Innerhalb dieses Pakets ist die abendliche Zugbegleitung lediglich eine Zusatzmassnahme, die dem Umstand Rechnung trägt, dass das Sicherheitsgefühl abends deutlich sinkt. Die Ausdehnung der Zugbegleitung auf den ganzen Tag ist angesichts der eingeleiteten und geplanten Massnahmen nicht angezeigt.

Die Kosten für die Wiedereinführung von Kondukteuren auf dem Zürcher S-Bahnnetz würden sich laut Angaben der SBB auf 137 Mio. Franken pro Jahr belaufen. Sie stehen unter der Annahme, dass jede Zugskomposition (Lokomotive mit 3 Wagen) im Kernnetz zu jeder Tageszeit von je zwei Personen begleitet wird. Diese Zweierbegleitung würde auch die Fahrausweiskontrolle durchführen. Zum Kernnetz gehört der Teil der S-Bahn, für den die integrale Begleitung ab 21 Uhr bereits beschlossen ist. Die Zweierbegleitung entspräche sowohl der Regelung der SBB im Fernverkehr wie auch der Begleitung der S-Bahn nach 21 Uhr. Sie wäre erforderlich, um die Fahrausweiskontrolle effizient und umfassend durchführen zu können, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten mit hohen Fahrgastzahlen und häufigem Fahrgastwechsel. Auch in den Nebenverkehrszeiten wäre eine Zweierbegleitung vorzusehen, weil die Fahrausweiskontrolle ein gewisses Konfliktpotenzial birgt. Die heute üblichen Stichproben werden deshalb im Team durchgeführt. Würden die Züge in den Nebenverkehrszeiten trotzdem von nur einer Person begleitet, dürfte sich die Einsparung auf höchstens 18 bis 20 Mio. Franken pro Jahr belaufen. Die betriebliche Machbarkeit wurde allerdings nicht geprüft.

Für die Berechnung der Mehrkosten gegenüber der gegenwärtig beschlossenen Lösung wird auf die integrale Zugbegleitung mit Zweier-teams während der gesamten Betriebszeit abgestellt. Laut Angaben der SBB würden dafür 1214 Vollzeitstellen benötigt. Der insgesamt veranschlagte Aufwand (137 Mio. Franken pro Jahr) wäre um die Aufwendungen für die integrale Zugbegleitung ab 21 Uhr (12 bis 14 Mio. Franken pro Jahr) zu vermindern. Ausserdem wären zusätzliche Erträge

sowie Einsparungen bei der Stichkontrolle, den Fahrgastzählungen, der Bahnpolizei und der Reinigung der Fahrgasträume sowie Verminderungen von Vandalismusschäden von insgesamt 16 bis 26 Mio. Franken pro Jahr zu erwarten. Die Mehrkosten würden sich somit auf insgesamt 97 bis 109 Mio. Franken pro Jahr belaufen. Wenn die Nachbarkantone davon den üblichen Satz von 17% übernehmen würden, verblieben für den Kanton Zürich 80 bis 90 Mio. Franken pro Jahr. Im Vergleich zur gegenwärtigen Kostenunterdeckung des ZVV von rund 300 Mio. Franken würde dies einer Zunahme von rund 27 bis 30% entsprechen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi