

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

KR-Nr. 249/2002

Sitzung vom 2. Oktober 2002

**1544. Dringliches Postulat (Mehr Sicherheit und Einnahmensicherung bei den Verkehrsmitteln des ZVV)**

Die Kantonsräte Kurt Schreiber, Wädenswil, und Hans Peter Frei, Embrach, haben am 2. September 2002 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, in Zusammenarbeit mit dem ZVV und den Transportunternehmungen sofort mit geeigneten Massnahmen für mehr Sicherheit in den S-Bahn-Zügen zu sorgen, dem Schwarzfahren und dem Vandalismus effizient zu begegnen.

**Begründung:**

Seit einiger Zeit lässt sich feststellen, dass S-Bahn-Züge vermehrt Tummelplatz von Kriminellen jeder Art werden, mit dem Resultat, dass sich die Passagiere nicht mehr sicher fühlen, was dem guten Ruf der S-Bahn je länger desto weniger zuträglich ist. In letzter Zeit haben sich derartige Zwischenfälle gehäuft, was die SBB dazu bewogen hat, in einer einzigen S-Bahn-Komposition im ganzen Kanton während eines bestimmten Zeitraums einen bewachten Treffpunkt-Wagen einzuführen. Diese Einzelmassnahme ist als solches positiv zu werten, hingegen in Bezug auf die Gesamtwirkung im ganzen S-Bahn-Netz kritisch zu hinterfragen, denn als solches deckt sie nicht einmal 5% des Abendangebotes im S-Bahn-Bereich ab. Ebenso ist positiv zu werten, dass der ZVV auf mittlere Sicht hin die Sicherheit verbessern will, trotzdem müssen unverzüglich griffige Gegenmassnahmen getroffen werden.

Das Schwarzfahren wurde bisher insbesondere durch die SBB bagatellisiert; offensichtlich sind sie an einer Einnahmensicherung im S-Bahn-Bereich nicht interessiert, weil sie entsprechende Kontrollen selber finanzieren müssen, was die erhaltene Gesamtvergütung für ihre Dienstleistung reduzieren würde. Deshalb finden die Kontrollen nur sporadisch und meistens zu verkehrsschwachen Zeiten statt. Diesen Umstand haben sich potenzielle Schwarzfahrer schon lange gemerkt und profitieren davon. Genauere Abklärungen haben aber ergeben, dass dieser Wert durchschnittlich 5% und mehr und nicht nur ein bis zwei Prozent ausmacht, wie bisher behauptet. Allein auf diese Weise gehen den SBB, dem ZVV und damit indirekt dem kantonalzürcherischen Steuerzahler Einnahmen in zweistelliger Millionenhöhe verloren.

Dazu kommen noch die Schäden und Umtriebe, die als Folge von Vandalismus entstehen, was neben den entgangenen Einnahmen noch zusätzliche Ausgaben in der Grössenordnung von über 10 Millionen Franken auslöst und das Defizit in unnötiger Art und Weise vergrössert. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass es Privatbahnen gibt, welche beispielsweise die Zugbegleitung abends wieder eingeführt haben mit dem Resultat, dass die erwähnten Schäden beträchtlich zurückgingen.

Auf Grund dieser Erfahrungen stellt sich die Frage nach einem Umdenken in der Zugbegleitung, denn die erzielten Einsparungen wegen des Wegfalls von ordentlichem Begleitpersonal werden durch andere Kosten kompensiert. Dazu kommt die Rufverschlechterung des öffentlichen Verkehrsmittels, der sich nicht in Zahlen ausdrücken lässt, aber ebenso zu Verlusten beiträgt.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 9. September 2002 dringlich erklärt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

bes chliesst der Regierungsrat:

I. Zum dringlichen Postulat Kurt Schreiber, Wädenswil, und Hans Peter Frei, Embrach, wird wie folgt Stellung genommen:

Die ständige Begleitung der S-Bahnen durch Zugsassistenten und -assistentinnen wurde 1994 durch die Bahnpolizei ersetzt. Diesem neuen Dienst der SBB AG wurde das Ziel gesetzt, die Sicherheitslage durch eine bedarfsorientierte Patrouillentätigkeit in Zügen und auf Bahnhöfen bei geringerem Mitteleinsatz zu verbessern. Marktforschungen haben gezeigt, dass in den Folgejahren das Sicherheitsgefühl der Passagiere vor allem in den Nachtstunden leicht verbessert werden konnte. Im selben Zeitraum wurde die Ausbildung, Einsatzplanung und -steuerung der Bahnpolizei laufend verfeinert. Seit dem Jahr 2000 durchlaufen die Bahnpolizisten ihre Ausbildung an der Polizeischule in Neuenburg. Die Ausbildung umfasst ein Praktikum bei der Stadtpolizei Zürich sowie ein bahnspezifisches Modul. Das Ausbildungsniveau entspricht demjenigen von Gemeindepolizistinnen und -polizisten, wobei die Bahnpolizisten keine Schusswaffen tragen. Seit Frühjahr 2001 wird die Bahnpolizei von der Firma Securitrans, einer Tochtergesellschaft von SBB und Securitas, geführt, was zu einer weiteren Professionalisierung des Personals geführt hat.

2001 hat der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) bei der S-Bahn Bahnpolizei-Patrouillen im Gegenwert von 6,3 Mio. Franken bestellt. Die Einsätze der Patrouillen finden während der gesamten Betriebszeit statt. Nach den Vorstellungen des ZVV soll die Bahnpolizei künftig ins-

besondere nachts noch stärker und noch gezielter eingesetzt werden. Bei den ab Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2002 verkehrenden Nacht-S-Bahnen werden von Beginn weg Zugbegleiter-Doppelteams eingesetzt, die durch Doppelpatrouillen der Bahnpolizei unterstützt werden. Die Zugbegleitung auf dem Nachtnetz dient in erster Linie der Billett- und Zuschlagskontrolle, zu dem soll sie den Fahrgästen zusätzliche Sicherheit vermitteln.

Um das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste weiter zu verbessern wurde Anfang 2002 eine verbundübergreifende Arbeitsgruppe eingesetzt, die mehrere Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit erarbeitet. Erste Ergebnisse sind anfangs 2003 zu erwarten. Zur Diskussion stehen Massnahmen wie die Erhöhung der personellen Präsenz mittels zusätzlicher Patrouillen oder zusätzlichem Betriebspersonal sowie der Einsatz technischer Mittel wie Videoüberwachung. Bereits im Juni 2002 hat der ZVV die SBB beauftragt, Möglichkeiten, Chancen, Risiken und Kosten einer ständigen Begleitung der S-Bahnen ab 21 Uhr durch Doppelpatrouillen zu untersuchen.

Als Reaktion auf einen Vorfall im Juli 2002 haben die SBB und der ZVV innert Wochenfrist einen Pilotversuch mit einem überwachten Treffpunktwagen gestartet und mit einer Marktforschungsstudie begleitet. Damit wurde den Fahrgästen mit einem deutlichen Zeichen gezeigt, dass die Sicherheit im öffentlichen Verkehr ein wichtiges Anliegen ist. Der Treffpunktwagen wird vorderhand weiter eingesetzt, und die systematische Auswertung der Erfahrungen dient der optimalen Bestimmung der darauf aufbauenden Massnahmen.

Das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste wird auch durch die Sauberkeit in der S-Bahn und auf den Bahnhöfen beeinflusst. Nachdem sich die Sauberkeit als Folge des Aufkommens der Gratiszeitungen sichtbar verschlechtert hatte, haben die SBB zusätzliche Reinigungstouren und Zwischenreinigungen eingeführt. Ausserdem erheben die SBB schon seit geraumer Zeit mit Hilfe von Testpersonen, inwieweit die Sauberkeit in den Bahnhöfen den vorgegebenen Standards entspricht. Neu wird seit Sommer 2002 auch die Sauberkeit der Züge mit Testpersonen ermittelt und ausgewertet.

Über das Fahren ohne gültigen Fahrausweis («Schwarzfahren») wird im ZVV eine Statistik geführt. Genaue Zahlen zur Schwarzfahrerquote können aber daraus nicht abgeleitet werden, weil die Schwerpunktkontrollen grundsätzlich nicht in diese Statistik einfließen. Unter Berücksichtigung der Schwerpunktkontrollen liegt die Schwarzfahrerquote schätzungsweise bei 2,5 bis 3%, wobei zwischen der S-Bahn und den übrigen Verkehrsunternehmen keine grössere Abweichung festzustellen ist.

Zurzeit setzen sich drei Arbeitsgruppen mit dem Thema Schwarzfahren und Einnahmensicherung auseinander. Eine vom ZVV ins Leben gerufene Arbeitsgruppe erarbeitet ein neues Konzept zur Senkung der Schwarzfahrerquote und zur Einnahmensicherung für das gesamte Verbundgebiet. Parallel dazu arbeitet eine von den SBB angeregte Arbeitsgruppe an einem schweizweiten Konzept zur Senkung der Schwarzfahrerquote und zur Einnahmensicherung für die SBB. Die dritte Arbeitsgruppe steht unter der Führung des Bundesamtes für Flüchtlinge (BFF) und entwirft Empfehlungen, mit denen das Fahren ohne gültigen Fahrausweis unter Asyl Suchenden vermindert werden kann, so dass die Betriebe des öffentlichen Verkehrs weniger Einnahmenverluste erleiden und der Administrationsaufwand so klein wie möglich gehalten wird. Damit Synergieeffekte ausgeschöpft werden können, sind Mitarbeitende der SBB und des ZVV in allen Arbeitsgruppen vertreten.

Hinsichtlich der durch Vandalismus verursachten Schäden verfügt der ZVV noch über keine genauen Zahlen, da die Angaben bisher nicht oder nicht einheitlich erfasst wurden. Es ist jedoch geplant, in Zukunft die Erfassung von Vandalismusschäden für das gesamte Verbundgebiet zu standardisieren, wodurch einerseits eine genaue Übersicht über die durch den Vandalismus verursachten Kosten erstellt und andererseits die Wirksamkeit künftiger Massnahmen zur Vermeidung des Vandalismus überprüft werden können. Die Massnahmen, die der ZVV zur Erhöhung der Sicherheit verwirklicht bzw. evaluiert (z.B. Videüberwachung, Begleitung), dienen gleichzeitig auch der Verminderung von Vandalismusschäden.

Mit Beschluss vom 21. August 2002 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr hat der Regierungsrat dem Kantonsrat beantragt, dass in den Bereichen Sicherheit, Sauberkeit und Vandalismus wirksame Massnahmen ergriffen werden (Vorlage 3997). Diese Themen werden im ZVV und bei der SBB mit hoher Priorität bearbeitet. Wo immer möglich wird sofort reagiert, wie die Beispiele der Reinigungspatrouillen, der Schwerpunktkontrollen oder der Treffpunktwagen zeigen. Daneben richtet sich aber das Augenmerk sehr stark auch auf proaktive Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, wie beispielsweise der Einführung der begleiteten Nacht-S-Bahnen.

Die sofortige Umsetzung wirkungsvoller Massnahmen stösst indes an praktische und rechtliche Grenzen und auch eine rasche Umsetzung bedingt eine klare Abschätzung allfälliger Risiken. So besteht kurzfristig keine Möglichkeit, die S-Bahn flächendeckend zu begleiten, weil das notwendige Personal mit der entsprechenden Qualifikation und Ausbildung zuerst rekrutiert werden müsste. Zudem ist unter dem

Aspekt Wirkung sorgfältig abzuklären, inwieweit allenfalls die Bahnpolizei zu verstärken oder eine Zugbegleitung wieder einzuführen bzw. auszubauen wäre. Im Bereich der Videoüberwachung stellen sich datenschutzrechtliche Fragen, ebenso bei der Datenerfassung und beim Datenaustausch im Bereich des Schwarzfahrens. Im Zusammenhang mit der optimalen Mischung von Massnahmen sind sämtliche Fragen zwar möglichst rasch, aber wegen der möglichen hohen Kosten auch mit der notwendigen Sorgfalt zu prüfen.

Die Arbeiten an einer erfolgversprechenden Mischung aus präventiven, repressiven, proaktiven und reaktiven Massnahmen sind eingeleitet und erste Ergebnisse sind anfangs 2003 zu erwarten. Soweit sich dabei weitere sofort umsetzbare Massnahmen als sinnvoll herausstellen, werden sie so rasch wie möglich eingeführt. Gestützt auf die zu erwartenden ersten Ergebnisse werden auch Aussagen über Kosten und Finanzierung möglich sein.

Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat im Sinne der Erwägungen entgegenzunehmen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**