

**A N F R A G E** von Vreni Müller-Hemmi (SP, Adliswil) und  
Dr. Ulrich E. Gut (FDP, Küsnacht)

betreffend Finanzielle Auswirkungen des Dienstleistungsabbaus in der Zürcher  
S-Bahn

---

Der Einführung eines neuen Sicherheitskonzepts bei der Zürcher S-Bahn und der damit verbundene Dienstleistungsabbau wirken sich auf die Ausgaben- und auf die Einnahmenseite aus. Die Beantwortung folgender Fragen ist notwendig für die Beurteilung, ob diese verkehrspolitisch kontraproduktiven Massnahmen wenigstens finanziell den angestrebten Erfolg erzielen können. Kein Unternehmen - ob öffentlich oder privat - kann es sich leisten, die Auswirkungen seiner Kostensenkungsmassnahmen auf die Einnahmenseite ausser Acht zu lassen. Die bisher bekannt gewordenen Abklärungen befassten sich jedoch nur mit der Kostenseite.

Wir fragen den Regierungsrat an:

1. Was für Marktforschungsmassnahmen wurden getroffen, um die von der Abschaffung der permanenten Zugbegleitung zu erwartenden Einnahmenausfälle bestmöglich vorhersehen zu können?
2. In welcher Höhe werden Einnahmenausfälle erwartet, weil:
  - a) das Unsicherheitsgefühl wächst?
  - b) weniger Behinderte, Senior/-innen, Personen mit Kinderwagen und andere, objektiv oder subjektiv auf die Hilfsbereitschaft von Bahnpersonal angewiesene Reisende die Züge benützen?
3. Wieviel kosten Funk- und Alarmeinrichtungen, die aus Sicherheitsgründen für Bahnpersonal und Reisende neu eingerichtet werden müssen? (Wie gross ist der Anteil dieser Kosten, der auch bei Beibehaltung der permanenten Zugbegleitung entstünde?)
4. Wieviel kostet die Verbesserung der Interventionsbereitschaft auf den Bahnhöfen und bei der Kantonspolizei? (Wie gross ist der Anteil dieser Kosten, der auch bei Beibehaltung der permanenten Zugbegleitung entstünde?)

5. Wie sieht der Kostenvergleich des neuen Systems - bei Einbezug und aufgegliederter Darlegung aller dabei einzusetzenden Personalkategorien (Sicherheit, Fahrausweis-Stichkontrollen, Statistik, eventuell weitere) sowie des Mehraufwands für technische Einrichtungen - mit der bisherigen, durch Sicherheitspatrouillen verstärkten Zugbegleitung aus?
6. Mit welchen Saldi der erwarteten Minderausgaben und Mindereinnahmen rechnen Regierungsrat und SBB in den ersten drei Jahren nach Einführung des geplanten Systems ohne permanente Zugbegleitung?
7. Wurden oder werden Möglichkeiten geprüft, die Einnahmen der S-Bahn saldowirksam zu steigern, indem Dienstleistungen und Sicherheit nicht abgebaut, sondern - verbunden mit einem offensiven Marketing - in finanziell verkraftbaren Schritten verbessert würden?
8. Ist der Regierungsrat bereit, aus der Eigeninitiative der "Arbeitsgruppe Dienstleistungsabbau SBB" Nutzen zu ziehen, indem er die getroffenen und geplanten Massnahmen anhand der Ergebnisse der "Echophon"-Aktion überprüft und die SBB dazu auffordert, dies in ihrem Zuständigkeitsbereich ebenfalls zu tun?

Vreni Müller-Hemmi

Dr. Ulrich E. Gut