

Sitzung vom 1. Dezember 1993

**3674. Dringliche Interpellation (Zugbegleitung in der Zürcher S-Bahn)**

Kantonsrätin Ruth Genner, Zürich, und Mitunterzeichnende haben am 8. November 1993 folgende Interpellation eingereicht:

Verschiedene Mitteilungen und Presseberichte zur Neuausgestaltung bzw. über die Abschaffung der ständigen Zugbegleitung in den Regional- und S-Bahn-Zügen verunsichern sowohl die Benutzerinnen und Benutzer als auch das in den Zügen tätige Bahnpersonal. Von den geplanten Massnahmen ist auch die Zürcher S-Bahn betroffen. Als erste Linie soll ab 30. Januar 1994 die S 5 den unbegleiteten Verkehr aufnehmen. Genau für diese Linie hat der Regierungsrat zusammen mit den SBB schon seit längerer Zeit einen Versuch mit unbegleiteten Zügen vorgesehen, sofern die technischen Voraussetzungen dafür gegeben seien.

In der Zwischenzeit hat der Kantonsrat bei der Behandlung der Grundsätze über die mittel- und längerfristige Entwicklung von Angebot und Tarif einer Neuausgestaltung der Zugbegleitung zugestimmt. Die Personensicherheit und der Kundendienst stehen im Vordergrund bei der Ausgestaltung des neuen Konzeptes, welches die Kosten gegenüber der vollständigen Zugbegleitung halbieren soll.

Die laut Communiqué der Schweizerischen Bundesbahnen «sporadisch» eingesetzten Patrouillen widersprechen den Vorstellungen einer erhöhten Personensicherheit, wie sie im Beschluss des Kantonsrates vom 10. Mai 1993 festgehalten wurden. Aus diesem Grund gestatten wir uns, dem Regierungsrat die folgenden Fragen zu stellen:

1. Handelt es sich beim ab 30. Januar 1994 geplanten unbegleiteten Betrieb auf der S 5 um den schon lange diskutierten Versuch?

Wenn ja, wie lange wird dieser Versuch dauern?

Wird eine entsprechende begleitete S-Bahn-Linie als Kontrolle in den Versuch miteinbezogen?

Wer zeichnet für diesen Versuch verantwortlich?

Werden Fahrgastbefragungen durchgeführt?

Wenn nein, wird der vorgesehene Versuch je durchgeführt werden?

2. Welche Rahmenbedingungen gelten grundsätzlich für den unbegleiteten S-Bahn-Betrieb?

Wer hat das neue Begleitkonzept erarbeitet?

Wann wird dieses der Öffentlichkeit vorgestellt?

3. Ist der Regierungsrat auch der Auffassung, dass nur eine offene Informationspolitik in diesem Gebiet Vertrauen schaffen kann?

4. Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass auch künftig das gesamte Begleitpersonal einheitlich und von den Schweizerischen Bundesbahnen ausgebildet auftreten soll?

5. Wie werden die künftigen Zugbegleiter und Zugbegleiterinnen ausgerüstet werden?

6. Welche Rolle spielt die Polizei im neuen Begleitkonzept?

Welche Schnittstellen wurden definiert?

Die Interpellation wurde vom Kantonsrat dringlich erklärt.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

**b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :**

I. Die dringlich erklärte Interpellation Ruth Genner, Zürich, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Der Kantonsrat hat am 10. Mai 1993 mit den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr beschlossen, dass die Zugbegleitung im Hinblick auf die Personensicherheit, den Kundendienst und die Wirtschaftlichkeit überprüft werden soll: «Unter der Voraussetzung, dass die betriebliche Sicherheit durch technische Einrichtungen gewährleistet werden kann, soll die ständige Zugbegleitung durch Patrouillen ersetzt werden. Besondere Aufmerksamkeit gilt der Sicherheit in nachfrageschwachen Betriebszeiten. Dadurch können bei den heutigen Verhältnissen die Personensicherheit erhöht und die Kosten um rund die Hälfte verringert werden.»

Der von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ursprünglich auf 1991 geplante Versuch der Führung von unbegleiteten Zügen auf der S 5 sollte unter anderem aufzeigen, ob insbesondere im Interesse der Personensicherheit dennoch Personal eingesetzt werden muss. Der Versuch konnte aus verschiedenen Gründen nie realisiert werden. In der Zwischenzeit haben die SBB zusammen mit dem Verkehrsverbund die ersten Sicherheitspatrouillen eingesetzt und die Fahrgäste zur Personensicherheit befragt. Im weiteren hat die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren (KKJPD) ein gesamtschweizerisches Konzept zur Gewährleistung der Bahnsicherheit erarbeitet. SBB und Verkehrsverbund sind mehr denn je überzeugt, dass die Personensicherheit deutlich erhöht werden muss. Sie haben sich auf ein entsprechendes Konzept geeinigt. Ein Versuch unbegleiteter Züge soll deshalb nicht durchgeführt werden. Vielmehr wird die gemäss neuem Konzept notwendige Personalpräsenz sichergestellt werden.

Für einen S-Bahn-Betrieb ohne traditionelle Zugbegleitung gelten im wesentlichen drei Hauptvoraussetzungen: Erste und unabdingbare Voraussetzung ist, dass die betriebliche Sicherheit ohne den Einsatz der Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter einwandfrei sichergestellt werden kann. Als zweite Voraussetzung muss die Personensicherheit gewährleistet sein, was gegenüber dem heute unbefriedigenden Zustand Massnahmen zur Verbesserung der Situation verlangt. Schliesslich sollen den Kunden, soweit sinnvoll und mit vertretbarem Aufwand möglich, Dienstleistungen auch im Zug angeboten werden. Diese Rahmenbedingungen sind auch im bereits zitierten Kantonsratsbeschluss genannt. Das neue Konzept der Zugbegleitung ist unter der Federführung der SBB und mit aktiver Beteiligung der Kantonspolizei und des Zürcher Verkehrsverbundes erarbeitet worden. Neben der Berücksichtigung auch ausländischer Erfahrungen hat die Arbeit der KKJPD mit zur Lösungsfindung beigetragen. Das Konzept wird von den SBB in den nächsten Tagen der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Es basiert auf einem Drei-Säulen-Prinzip, welches den Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen der Kunden der S-Bahn klar Rechnung trägt.

In einer ersten Säule sind die traditionellen Aufgaben des Kundendienstes zusammengefasst. Ziel ist es, dass sich die Fahrgäste im öffentlichen Verkehr insgesamt (und nicht nur in den Fahrzeugen) wohl fühlen. Dazu gehören Sauberkeit der Anlagen und Einrichtungen, Verkauf, Information und Beratung sowie Hilfestellung an Kunden.

Die zweite Säule umfasst die personelle Präsenz in den S-Bahn-Zügen. Sie ist in zwei Funktionsbereiche geteilt: Die Fahrgastbetreuung und die Fahrgastsicherheit. Die Fahrgastbetreuer sind für Sauberkeit in den Zügen und für das Wohlbefinden der S-Bahn-Kunden verantwortlich. Sie führen zudem Fahrgastzählungen durch und kontrollieren mittels Stichproben die Fahrausweise. Die Fahrgastsicherheit soll durch sichtbaren Personaleinsatz Schutz vor Belästigungen, Bedrohungen und Vandalismus gewährleisten. Die Einsatzleitung setzt das Personal flexibel und bedarfsgerecht ein.

Die dritte Säule, die Polizei, hat die Verantwortung für die Personensicherheit im öffentlichen Raum bis und mit Bahnsteig. Sie arbeitet eng mit dem Sicherheitspersonal auf den Zügen zusammen und übernimmt auch deren polizeifachliche Ausbildung. Die Kommunikation zwischen den Patrouillen, die auf den Zügen für die Sicherheit eingesetzt sind, und der Polizei wird mit geeigneten technischen Mitteln ständig aufrechterhalten.

Gemäss den bis zum Fahrplanwechsel 1995 gültigen Finanzierungsmodalitäten tragen die SBB bzw. der Bund die Kosten der Zusatzleistungen der S-Bahn allein. Um den Einsatz der 1991 eingeführten Sicherheitspatrouillen zu ermöglichen, hatte sich der Verkehrsverbund schon damals mit einem Drittel an deren Kosten beteiligt. Auf diesen Finanzierungsschlüssel haben sich die SBB und der Zürcher Verkehrsverbund auch für das nun ab Anfang 1994 umzusetzende Sicherheitskonzept geeinigt. Dies bedeutet für den Zürcher Verkehrsverbund

einen jährlichen Beitrag von 2,5 Millionen Franken bis zum Fahrplanwechsel Ende Mai 1995. Ab Fahrplanwechsel 1995 werden die Aufwendungen für die Personensicherheit der S-Bahn in die gemeinsam von SBB und Verkehrsverbund getragene Verbundrechnung der S-Bahn integriert werden.

Die subjektive Personensicherheit wird ihrer Natur gemäss hauptsächlich vom Empfinden der Kunden des öffentlichen Verkehrs bestimmt. Dieses lässt sich auf die Dauer nur von sichtbaren, positiv wirkenden Massnahmen und einer entsprechenden, offenen Informationspolitik beeinflussen.

Die künftigen Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter sollen soweit möglich uniformiert und erkennbar als Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der S-Bahn auftreten und über die für den effizienten Einsatz notwendigen Kommunikationsmittel verfügen. Für ihre kundendienstlichen Aufgaben werden sie von den SBB, für die Sicherheitsaufgaben von der Kantonspolizei ausgebildet werden.

Mit dem neuen Konzept und seiner Umsetzung werden die Ziele und Rahmenbedingungen, die der Kantonsrat mit seinem Beschluss vom 20. Mai 1993 gesetzt hat, erfüllt. Damit wird nicht nur die Personensicherheit im öffentlichen Verkehr deutlich erhöht, sondern auch die Nachfrage gesteigert und die Ertragslage verbessert.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft und den Zürcher Verkehrsverbund.

Zürich, den 1. Dezember 1993

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:  
**Roggwiller**