

Fahrgast-Sicherheit:

Das zögerliche Comeback der Zugbegleiter

➤ Mit einer Reihe von Maßnahmen wollen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) in den Regionalzügen für mehr Sicherheit sorgen. Denn: Heute rächt sich, dass die Zugbegleiter vor 18 Jahren abgeschafft wurden.

Zerkratzte Scheiben, demolierte Automaten, verschmierte und aufgeschlitzte Sitzbänke – längst haben sich Zugreisende an das leidige Bild gewöhnt. Unter Pendlern erhielt die Berner S-Bahn-Linie S1 Thun – Bern – Freiburg (– Laupen) beispielsweise bereits den Spitznamen „Grubenzug“. In allen Teilen der Schweiz fühlen sich vor allem abends Zugbenutzerinnen und Zugbenutzer wenig sicher. Immer wieder sorgen Vorfälle in Zügen für Verunsicherung bei den Reisenden.

Die Probleme gleichen sich

Nicht nur in der Schweiz, sondern auch in Deutschland ist die Frage, ob Zugbegleiter eingesetzt werden sollen, ein umstrittenes wirtschaftliches Problem. Sogar das Bild ist dasselbe: Die Deutsche Bahn AG spart Zugbegleiter im Regionalverkehr, wo immer sie kann, die kleineren Unternehmen setzen auf bessere Fahrgastbetreuung. Hierzulande spielen aber die Aufgabenträger als Besteller des Regionalverkehrs eine zunehmende Rolle bei der Entscheidung, wie viele Züge begleitet sind. Es gibt deutliche Tendenzen zu mehr Qualität und Kundenservice, die von der DB AG noch nicht im notwendigen Ausmaß akzeptiert werden. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen scheinen die Uhren immer ein wenig vorzugehen. Deshalb drucken wir den nebenstehenden Beitrag aus „infoforum“, der Verbandszeitschrift von Pro Bahn Schweiz, hier ab und danken den Kollegen für die Erlaubnis des Nachdrucks.

Seit die SBB auf ihren Regionallinien 1985 die Zugbegleiter abgeschafft haben, reißt die Diskussion um die Sicherheit in den Zügen nicht ab.

Ende der 80er-Jahre sorgte ein Raubmord in einem Zürcher Vorortzug für eine Debatte im





Wie fühlen sich Fahrgäste in der S-Bahn, wenn der Zug ohne Zugbegleiter unterwegs ist?

Nationalrat. Der damalige Verkehrsminister Adolf Ogi versicherte darauf im Parlament noch viel versprechend: Sollten wider Erwarten weitere kriminelle Handlungen in den Zügen vorkommen, würden unverzüglich Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit ergriffen. Das war einmal.

Alte Versprechen

1994 gründeten die SBB die Bahnpolizei, die in Zügen und Bahnhöfen für Ruhe und Ordnung sorgen soll. Heute gehören die Bahnpolizisten einer gemeinsamen Tochterfirma mit der Securitas (Securitrans AG, rund 300 Beschäftigte) an. Mitte der 90er-Jahre zeigte eine Studie, dass die mit der Aufhebung der Zugbegleitung eingesparten 72 Millionen Franken (46 Mio. Euro) längst wieder ausgegeben worden waren: für Mehrkosten wegen verminderter Sicherheit, vermehrten Schwarzfahrens und des Imageverlusts. Damals meinte Verkehrsminister Moritz Leuenberger im Nationalrat: Es sei „äußerst wichtig, den objektiven wie auch den subjektiven Sicherheitsbedürfnissen der Reisenden entgegenzukommen.“ Aber: Der schaffnerlose Betrieb der Regionallinien sei eine unternehmerische Notwendigkeit, jedes Rationalisierungspotenzial, das die SBB nicht ausschöpften, könne einen Abbau der Verkehrsleistungen oder eine erhöhte finanzielle Leistung des Bundes bedeuten, sagte Leuenberger.

Ruhe und Ordnung

Doch auch die Bahnpolizisten hatten ihren Preis. Peter Schwarzenbach von der Pro Bahn-Sektion Zürich und Kämpfer der ersten Stunde gegen den schaffnerlosen Betrieb: „Das Prinzip der SBB heißt: ‘Ruhe und Ordnung’ statt ‘wir sind für die Kunden da’.“ Und: Das finanzielle Argument lässt der Pro-Bahn-Vertreter nicht gelten. Er ist überzeugt, dass die verpassten Einnahmen wegen Schwarzfahrern weit höher sind, als von den SBB angegeben.

Offiziell ist jeweils von einem Anteil im untersten Prozentbereich die Rede. Doch Schwarzenbach betont, groß angelegte Kontrollen hätten gezeigt, dass in unbegleiteten Regionalzügen um 10 Prozent der Passagiere schwarzfahren, zwischen Lausanne und Genf waren es in einem Fall gar 17 Prozent. Solche Großkontrollen gab es aber bisher in der Ostschweiz nicht. Doch die Deutschschweizer dürften wohl kaum braver als die Westschweizer sein.

Sicherheitsoffensive

Mit einem „Sicherheitspaket“ haben die SBB dieses Jahr die wohl größte Offensive der letzten Jahre gegen Vandalismus und Gewalt im öffentlichen Verkehr lanciert. Kern davon: Die Zugbegleitung wird wieder eingeführt, wenn auch nur im Raum Zürich und lediglich am Abend.

Bereits seit Anfang Jahr wird auf der S6 ab 21 Uhr eine spezialisierte Zwei-Mann-Begleitpatrouille – so genannte „Zugchefs S-Bahn“ mit einem Begleiter – eingesetzt.

Ab Juli werden auch die S1, die S2, die S3 sowie die S5 von den neuen Zugbegleitern betreut. Bis aber alle S-Bahn-Strecken im Raum Zürich zu später Stunde von zusätzlichem Personal begleitet sind, wird noch mindestens ein Jahr vergehen. In die Kosten von rund 14 Millionen Franken (9 Mio. Euro) teilen sich die SBB und der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV).

Hoffnung bei Kunden

Wenige Monate nach dem Start zeigt man sich bei den SBB zufrieden. Auch auf der Kundenseite schöpft man Hoffnung. Pro-Bahn-Vertreter Schwarzenbach bezeichnet die neuen Zugbegleiter als „kleinen Schritt“ in die richtige Richtung. Doch die Problematik ist für ihn damit nicht vom Tisch. Nach wie vor werde das Thema von den SBB heruntergespielt: „Die größte Gefahr für Kunden und Bahnpersonal ist die Anonymität“, sagt er. Denn die Anonymität münde einerseits in Gleichgültigkeit oder eben in Aggression. Führe dies nicht zu „humorvoller Action“, dann sei es Zerstörung. Als „gut angelaufen“ bezeichnet SBB-Personenverkehr-Sprecher Christian Ginsig das Zürcher Projekt. Allerdings sind die SBB mit der Rekrutierung des nötigen Personals im Hintertreffen. Nach wie vor suchen die SBB gegen 50 Personen für den Begleitedienst.

Schwarzenbach von Pro Bahn ist überzeugt, dass das von der Bahn lancierte „Sicherheitspaket“ nur eine „halbherzige Lösung“ sei. Eigentlich müsste man nun eingestehen, dass die Abschaffung der Zugbegleiter im Regionalverkehr vor bald 20 Jahren ein Fehlentscheid gewesen sei.

Aus Kundensicht sei es eine Illusion zu glauben, man könne sowohl an Bahnhöfen als auch in den Zügen Personal abbauen. Das führe zwangsläufig zur Anonymität und den bekannten Folgen. Schwarzenbach: „Es geht nicht ohne Menschen.“ Und weil die SBB wegen der negativen Folgen der Anonymität Gewalt und Vandalismus bekämpfen müssten, entstehe eine absurde Situation: Personelle Kapazitäten würden für „auffällige Kunden“ bereitgestellt, nicht aber für «unauffällige, sich anpassende Fahrgäste».

Sechs Millionen Franken

Beim lancierten „Sicherheitspaket“ ist davon nichts zu hören, aber die vor

Jahresfrist von SBB-Chef Benedikt Weibel publikumswirksam unterzeichnete Charta für die Verbesserung der Sicherheit verpflichtet die SBB. Damals sagte Weibel entschieden: „Wir dulden keine Gewalt in unseren Zügen und treten dieser entschieden entgegen.“ Trotzdem nehmen die Schäden durch Vandalismus weiter zu: Alleine 2002 verzeichneten die SBB Schäden von über sechs Millionen Franken (4 Mio. Euro), wie Mediensprecher Roland Binz sagt. Im Jahr zuvor waren es noch etwas über fünf Millionen Franken. Doch Schwarzenbach ist überzeugt, dass die SBB mit der offiziell angegebenen Höhe der Schäden tiefstapeln. Denn in der offiziellen Summe seien Schäden nicht eingerechnet, die bei der Hauptrevision des Rollmaterials geflickt werden, beispielsweise zerkratze Scheiben (Kosten pro Scheibe: ca. 500 bis 800 Euro). Im Raum Bern fährt die S-Bahn Betreiberin BLS Lötschbergbahn AG in puncto Zugbegleitung eine andere Strategie: Nicht Bahnpolizisten marschieren durch die Züge, sondern Kleingruppen von zivilen Kontrolleuren – und dies während der unterschiedlichsten Tageszeiten. „Die Erfahrungen sind gut“, bilanziert BLS-Sprecher Rolf Grossenbacher. Zudem sei der zivile Auftritt „diskreter“ als uniformierte Angestellte. Polizeiähnlich uniformierte Sicherheitsleute, so Grossenbacher, würden oft erst recht für Provokationen sorgen. Denn: „Uniformen wirken autoritär.“

„2002 registrierte die BLS Vandalenschäden von rund einer halben Million Franken. Sehr beliebt sind leider Automaten“, sagt Grossenbacher.

Doch auch bei der BLS denkt man über ein neues Sicherheitskonzept nach: Geprüft werde zurzeit, ob per Ende 2004 auf sämtlichen Zügen nach 20 Uhr Zugbegleiter eingesetzt werden sollen. BLS-Sprecher Grossenbacher bezeichnete diese Lösung aber primär als eine «Finanzfrage».

SOB: Immer mit Begleiter

Bemerkenswert ist allerdings, dass die Südostbahn (SOB und Bodensee-Toggenburg-Bahn, BT) während all den Jahren gar nicht erst auf Zugbegleiter verzichtete und bis heute ihre Regionalzüge fast durchgehend mit Personal versieht.

Zwiespältige Treffpunktwagen

Treffpunktwagen erinnern an frühere, wenig erfolgreiche Aktionen

Die auf der Zürcher S-Bahn eingeführten Treffpunktwagen bleiben zunächst bestehen, obschon die Einschätzung über deren Nutzen mehr als zwiespältig ist. Für andere Gebiete des schweizerischen Regionalverkehrs werden die Treffpunktwagen aber künftig kaum zum Einsatz kommen.

Dies bestätigt Christian Ginsig, Mediensprecher von SBB-Personenverkehr. Ginsig bezeichnet die begleiteten Treffpunktwagen allerdings nach wie vor als „richtige Sofortmaßnahme für Abendstunden“.

Psychologische Lösung

Indirekt liefert der SBB-Sprecher damit auch die Begründung für deren Einführung: die psychologische Beruhigung der Kunden. Die SBB reagierten mit den begleiteten Treffpunktwagen auf der S6 auf die spätabendliche Vergewaltigung in Uster vor einem Jahr. Immerhin: Die Treffpunktwagen werden „sicher beibehalten“, sagt Ginsig.

Doch über den Nutzen der begleiteten Treffpunktwagen gehen die Meinungen auseinander. Peter Schwarzenbach von Pro Bahn Schweiz bezeichnet die Einrichtung kurzum als „Alibi-Übung“. Die Treffpunktwagen seien inzwischen bereits teilweise ohne Personal im Einsatz – entgegen anfänglicher Zusicherung der SBB. Von SBB-Seite wird heute vor allem der positive Effekt auf das „subjektive Sicherheitsgefühl“ hervorgehoben. Denn Erfahrungen der letzten Monate zeigen, so Ginsig, dass Kundinnen und Kunden beim Einsteigen oft den Treffpunktwagen wählen, ohne sich dessen bewusst zu sein. Damit wird auch klar, dass der spezielle Wagen von vielen gar nicht wahrgenommen wird. Dies erinnert an einen früheren Versuch der SBB: 1994 führten sie versuchsweise (unbegleitete) Frauenwagen ein. Doch diese zogen vor allem Männer an – worauf der Versuch abgebrochen wurde.



S-Bahn Zürich: Wie produziert man Sicherheit?