



Bundesamt für Verkehr (BAV)
Sektion Recht
Herrn Wilhelm Amacker
3003 Bern

20. November 2010

Verordnung über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr: Anhörungsantwort SP Schweiz

Grundsätzliche Bemerkung

- Gemäss Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr hat der Bundesrat die Ausbildung, die Ausrüstung und die Bewaffnung zu regeln. Zudem hat er die Kriterien für die Erhebung der Sicherheit sowie den Informationsaustausch mit der Polizei festzulegen. Wir begrüssen diese Kompetenzteilung.
- Die SP hat dem Bundesgesetz zugestimmt, nachdem in der entsprechenden Subkommission ein tragfähiger Kompromissvorschlag ausgearbeitet werden konnte, der auf eine mögliche Privatisierung der Transportpolizei verzichtet.
- Für die SP standen namentlich die Frage der Rechtsstaatlichkeit – das Gewaltmonopol muss beim Staat bleiben – sowie die Frage der Ausbildung im Zentrum.
- Ebenfalls von grosser Wichtigkeit war für die SP die Bedingung, dass in Zügen keine Schusswaffen eingesetzt werden dürfen.
- In diesem Sinne ist die SP mit der vorliegenden Verordnung im Grundsatz einverstanden, setzt sie doch die Grundsätze des Gesetzes konsequent um.

Weitere Ausführungen

- Gemäss Art. 4 Abs. 6 des Bundesgesetzes über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr sowie dem Zwangsanwendungsgesetz vom 20. März 2008 können körperliche Gewalt, Hilfsmittel und Waffen eingesetzt werden. Das Zwangsanwendungsgesetz erlaubt polizeilichen Zwang durch den Einsatz von körperlicher Gewalt und Hilfsmitteln (Diensthunde, Handschellen und andere Fesseln) sowie von Waffen wie Schlag- und Abwehrstöcken, Reizstoffen und Schusswaffen. Die vorgesehenen polizeilichen Massnahmen umfassen das kurzfristige Festhalten von Personen, die Durchsuchung von Personen und ihrer persönlichen Effekten sowie von Räumen und Fahrzeugen und die Sicherstellung von Gegenständen.
- **Es ist für uns selbstverständlich, dass jede Form von polizeilichem Zwang stets dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit sowie rechtsstaatlichen Kriterien (Unschuldsvermutung etc.) entsprechen muss und dass auch die vorliegende Verordnung auf diesem Grundsatz beruhend angewendet wird.**

- Wir gehen zudem davon aus, dass eine „konkurrenzierende Gesetzgebung“ bezüglich der Anwendung des Zwangsangwendungsgesetzes und der vorliegenden Verordnung ausgeschlossen werden kann.
- Die in der Verordnung vorgesehenen Hilfsmittel und Waffen entsprechen der, wie bis anhin von der Bahnpolizei der Securitrans AG eingesetzten Ausrüstung und Bewaffnung. Eine erweiterte Bewaffnung der Transportpolizei mit Feuerwaffen oder Destabilisierungsgeräten ist gemäss Bericht ausgeschlossen.
- **Wir unterstützen diesen Grundsatz - insbesondere was die Bewaffnung in Zügen angeht.**
- **Wir legen Wert auf die Feststellung, dass wir im Besonderen auch den Ausschluss von Destabilisierungsgeräten – sogenannte „Taser“ – ausdrücklich begrüssen.**
- **Wir weisen in diesem Kontext aber darauf hin, dass die Verwendung von zulässigen Hilfsmitteln und Waffen innerhalb von Zügen nicht einheitlich gelöst ist, was wir als unbefriedigend erachten. Sowohl Grenzwachtkorps als auch Militärpolizei sind für die Erfüllung ihrer Aufgaben in den Zügen mit Schusswaffen ausgestattet. Wir fordern deshalb eine Anpassung der Schusswaffenregelung für das Grenzwachtkorps und die Militärpolizei. Diese Anpassung ist natürlich nicht via vorliegende Verordnung vorzunehmen, sondern in den jeweiligen Gesetzgebungen.**
- **Wir sind sehr einverstanden mit der Vorgabe, dass das Transportunternehmen trotz Übertragung der Schutzaufgabe der Sicherheitsdienste an eine Sicherheitsfirma für die ordnungsgemässe Erfüllung der Aufgabe mitverantwortlich sein soll. Transportunternehmen nehmen eine Service public-Funktion wahr und tragen somit eine besondere Verantwortung für den Schutz der Reisenden sowie des Personals und sollen diesen entsprechend auch wahrnehmen.**
- **Eine schriftliche Vereinbarung mit den kantonalen oder kommunalen Polizeibehörden (Artikel 10) soll deshalb auf jeden Fall getroffen werden müssen. Die „Kann-Formulierung“ in der Verordnung soll entsprechend durch eine Soll-Bestimmung ersetzt werden.**
- **Wir unterstützen die Bestimmung, dass der Beizug Privater als Hilfsperson der Transportunternehmung für Schutzaufgaben ausserhalb des Bundesgesetzes über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr keine Aufgabenübertragung darstellt. In solchen Fällen hat der Private weder Autonomie noch Entscheidungskompetenz, sondern handelt lediglich als einfacher Befehlsempfänger der Transportunternehmung und erbringt ihr gegenüber gewisse Dienstleistungen. Hierfür braucht es gemäss Verordnung keine Bewilligung.**
- **Es muss aus unserer Sicht aber sichergestellt sein, dass sich die genannten „gewissen Dienstleistungen“ in einem sehr eingeschränkten und kontrollierbaren bzw. kontrollierten Rahmen bewegen und das Gewaltmonopol stets beim Staat bleibt. Alles andere wäre rechtsstaatlich nicht vertretbar.**
- **Durch die Pflichten der Sicherheitsfirma erhalten das Transportunternehmen und das Bundesamt die nötigen Informationen, um die Kontrolle auszuüben. Wir legen Wert darauf, dass diese Informationen umfassend und transparent vorgelegt werden und auch eingefordert werden können.**
- **Gemäss Verordnung kann eingeschritten werden, falls das Sicherheitspersonal nicht über die erforderlichen Kenntnisse verfügt, die Erfüllung der Aufgaben beeinträchtigt sind oder die in der Verordnung festgelegten Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind. Auch in diesem Kontext betonen wir, dass das Einschreiten aus Gründen der Rechtsstaatlichkeit frühzeitig erfolgen und umgehend entsprechende Konsequenzen**

zen gezogen werden müssen, falls die genannten Voraussetzungen nicht (mehr) erfüllt sind.

- Die bisherigen Erfahrungen der Bahnpolizei haben gezeigt, dass für die anspruchsvolle Tätigkeit der Transportpolizei ausgebildete PolizistInnen die optimalen Voraussetzungen mitbringen.
- **Aus diesem Grund legen wir, wie bereits bei den Gesetzesberatungen dargelegt, grössten Wert auf eine entsprechende Ausbildung. Dazu gehört auch die Weiterbildung.**
- **Wir betonen, dass die Teams nach den Grundsätzen der Diversität zusammengesetzt sein müssen.**
- Ein Sicherheitsorgan muss gemäss Verordnung bei der Ausführung seiner Aufgabe identifizierbar sein. Es muss nachweisen können, dass es im Auftrag einer Transportunternehmung oder einer Sicherheitsfirma handelt. Die Identifizierbarkeit setzt voraus, dass die Art der Kleidung Verwechslungen mit Behördenmitgliedern ausschliesst. **Diese Vorgaben unterstützen wir selbstverständlich.**
- Die Identifikationspflicht steht in direktem Zusammenhang mit dem Recht betroffener Personen, Missbräuche anzuzeigen. **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Sicherheitsorgane müssen im Minimum Identifikationsnummern zugeteilt werden, sollte aus Sicherheitsgründen auf die Angabe von Name und Vorname verzichtet werden müssen.**
- **Der Dienst in Zivil soll nur in begründeten Ausnahmefällen (z.B. bei der Fahndung nach Taschendieben) möglich sein.**
- Damit alle beteiligten Personen ihre Rechte und Pflichten im Zusammenhang mit der Zusammenarbeit kennen, muss zwischen dem Transportunternehmen oder der Sicherheitsfirma und den kantonalen oder kommunalen Polizeibehörden eine Vereinbarung abgeschlossen werden.
- Die Zusammenarbeit zwischen Transportpolizei und Polizeibehörden muss konkretisiert und einheitlich, transparent und nachvollziehbar geregelt sein (betrifft Art. 7 BGST).
- **Da es sich bei der Zusammenarbeit um den Austausch von bzw. den Zugang zu sensiblen Informationen handeln kann, muss insbesondere die Bekanntgabe von Personendaten durch die Polizei gegenüber der Transportpolizei sorgfältig und gemäss Bestimmungen des Datenschutzes geregelt werden.**
- Das Bundesamt übt die Aufsicht auf Grund der ihm zukommenden Informationen aus. Ohne konkreten Anlass wird das Bundesamt gemäss Verordnung in der Regel aber keine näheren Abklärungen und Kontrollen vornehmen.
- **Wir betonen, dass das Bundesamt Aufsichtsbeschwerden gegen Sicherheitsorgane rasch und umfassend nachgehen muss, dass es seine Aufsichtspflicht möglichst weit fassen und allenfalls auch Stichkontrollen vornehmen soll.**
- **Fragen stellen sich uns bei Artikel 5 (Sicherheitsleistung).** In der Verordnung heisst es, dass von einer Person, die sich vorschriftswidrig verhält und sich über ihren Wohnort nicht glaubwürdig ausweisen kann oder in der Schweiz keinen festen Wohnsitz hat, die Erbringung einer Sicherheitsleistung verlangt werden kann.
- Wann ist eine Angabe über den Wohnort glaubwürdig, damit auf eine Sicherheitsleistung verzichtet werden kann? Was geschieht, wenn jemandem das Portemonnaie ge-

stohlen wurde und keine Ausweise vorliegen? Aufgrund welcher Kriterien wird eine Aussage zum Wohnort als glaubwürdig akzeptiert?

- Was geschieht, sollte die Person nicht über Barmittel verfügen und auch keine Garantie erbringen können? In der Verordnung heisst es, die Sicherheitsleistung könne in bar oder durch Garantie einer in der Schweiz niedergelassenen Bank oder eines in der Schweiz niedergelassenen Versicherungsunternehmens erbracht werden. Was ist mit TouristInnen, die in der Schweiz keinen festen Wohnsitz haben? Wer übernimmt die Garantie, wenn keine Barzahlung erfolgen kann?
- Die Höhe der Sicherheitsleistung bemisst sich gemäss Verordnung nach der voraussichtlichen Höhe der Busse, der Kosten sowie der Entschädigung für Schäden und Umtriebe. Wie lassen sich in Bezug auf die Höhe der voraussichtlichen Kosten transparente und nachvollziehbare Kriterien festlegen? Was geschieht, wenn eine Sicherheitsleistung erbracht wurde und sich diese im Nachhinein als zu hoch herausstellt? Wird das Geld rückerstattet? Wie wird das sichergestellt, wenn sich eine Person nicht mehr in der Schweiz aufhält?

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz



Christian Levrat
Parteipräsident



Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz