



05.028

Bahnreform 2

Réforme des chemins de fer 2

Fortsetzung – Suite

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 03.10.05 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 08.12.05 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 10.03.08 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.03.08 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 22.09.08 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 05.03.09 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 10.03.09 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.03.09 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 20.03.09 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 20.03.09 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 14.03.11 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 01.06.11 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 06.12.11 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 28.02.12 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 07.03.12 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 15.03.12 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.03.12 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.03.12 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 09.03.17 (ABSCHREIBUNG - CLASSEMENT)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 15.06.17 (ABSCHREIBUNG - CLASSEMENT)

8. Bundesgesetz über den Sicherheitsdienst der Transportunternehmen 8. Loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transport

Detailberatung – Discussion par article

Titel

Antrag der Kommission

Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr

Titre

Proposition de la commission

Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics

Angenommen – Adopté

Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté





Art. 1

Antrag der Kommission

Abs. 1

Dieses Gesetz regelt die Aufgaben und Kompetenzen der Sicherheitsorgane der Transportunternehmen.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 1

Proposition de la commission

Al. 1

La présente loi régit les tâches et les compétences des organes de sécurité des entreprises de transport.

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

... unterhält das Transportunternehmen eine Transportpolizei oder einen Sicherheitsdienst.

Abs. 2

Die Sicherheitsorgane:

- a. sorgen für die ...
- b. unterstützen die zuständigen ...

Abs. 3

Streichen

Antrag der Minderheit

(Hochreutener, Germanier, Hegetschweiler, Jermann, Leutenegger Filippo, Michel, Schenk Simon)

Abs. 2

Die Sicherheitsorgane:

- a. sorgen für die ...
- b. unterstützen die zuständigen ... Strafbestimmungen des Bundes. (Rest streichen)

Art. 2

Proposition de la majorité

Al. 1

... entretient une police des transports ou un service de sécurité.

Al. 2

Les organes de sécurité:

- a. veillent au respect ...
- b. assistent les organes ...

Al. 3

Biffer

Proposition de la minorité

(Hochreutener, Germanier, Hegetschweiler, Jermann, Leutenegger Filippo, Michel, Schenk Simon)

Al. 2

Les organes de sécurité:

- a. veillent au respect ...
- b. assistent les organes ... de la Confédération. (Biffer le reste)

Hochreutener Norbert (CEg, BE): Mit meinem Antrag will ich eine Ergänzung streichen, die in der Praxis zu vielen Abgrenzungsschwierigkeiten führen wird, wenn sie so beschlossen wird, wie das vorgesehen ist. Nach dem Willen der Mehrheit dürfen die Sicherheitsorgane der Transportunternehmungen die zuständigen Stellen nur so weit unterstützen, als sich Verstösse "auf die Sicherheit der Reisenden, der Angestellten, der



transportierten Güter, der Infrastruktur oder der Fahrzeuge oder auf den ordnungsgemässen Betrieb auswirken können". Dieser Passus umschreibt die zentrale Aufgabe der Sicherheitsorgane. Diese haben mit dieser Aufgabe genug zu tun und werden sich sicher nicht um zusätzliche, andere Aufgaben reissen.

Aber diese Bestimmung ist absolut wirklichkeitsfremd. Erwartet man, dass die Sicherheitsleute, wenn sie mit einer Straftat konfrontiert sind, jedes Mal ein Rechtsgutachten zur Frage bestellen, ob das in ihren Aufgabenbereich fällt oder nicht? Es gibt eben Abgrenzungsprobleme. Kluge Juristen haben mir gesagt, wenn jemand in einem Zug zum Beispiel mit einer Waffe herumfuchtle, sei die Sicherheit der Reisenden gefährdet und die Sicherheitsorgane dürften eingreifen. Was ist aber, wenn diese Person ganz ruhig am geöffneten Fenster sitzt und mit ihrem Gewehr zum Beispiel auf Bauern schießt, die auf den Feldern arbeiten? Da ist weder die Sicherheit der Reisenden noch die der Angestellten gefährdet. Es ist eben so, dass die normale Polizei im Zug nicht anwesend ist und auch nicht eingreifen kann. Dann ist es doch

AB 2008 N 185 / BO 2008 N 185

sinnvoll, dass die Sicherheitsorgane auch als Sicherheitsorgane auftreten.

Es scheint mir hier ein Fall vorzuliegen, wie wir ihn in der Politik oft haben: Aus lauter Besorgnis über die juristisch korrekte Regelung wird das Ziel des ganzen Rechtes vergessen. Das Ziel des Rechtsstaates, wie es schon die grossen Denker der Aufklärung formuliert haben, ist es nämlich, Leben, Freiheit und Eigentum der Bürger zu schützen. Diese werden nicht geschützt, wenn wir den Organen des Staates da, wo sie im Augenblick handeln müssen, auslegungsbedürftige Vorschriften auferlegen. Die Sicherheitsorgane handeln im wirklichen Leben, sie diskutieren nicht in einem juristischen Seminar. Wir gestalten das Recht manchmal so perfekt aus, dass es nicht mehr durchsetzbar ist und nicht mehr durchgesetzt werden kann.

Man wird mir jetzt entgegenhalten, die Bürger müssten vor der Willkür der Sicherheitsorgane geschützt werden. Aber erstens haben die Sicherheitsorgane mit ihren primären Aufgaben genug zu tun – ich habe das schon oft gesagt: Sie werden nur dort eingreifen, wo die Sache so offensichtlich ist, dass sie es vernünftigerweise tun müssen. Da sorgen die realen Gegebenheiten besser als alle juristischen Spitzfindigkeiten dafür, dass nicht überbordert wird. Zweitens gilt es, eine ganz einfache Frage zu beantworten: Fürchten sich die Menschen vor den Sicherheitsorganen oder vor den Gesetzesbrechern?

Wenn Sie meinen, dass sich die Menschen mehr vor den Sicherheitsorganen fürchten, dann können Sie meinen Antrag ruhig ablehnen; sind Sie aber anderer Ansicht, sollten Sie meinem Antrag zustimmen.

Binder Max (V, ZH): Bei diesem Artikel sind wir bereits in einem heiklen Abgrenzungsbereich zwischen der Transportpolizei und anderen Polizeiorganen, vor allem bei der Abgrenzung zu den Kantonspolizeien respektive beim Thema "Vollpolizei – ja oder nein?". Bei der Schaffung einer Vollpolizei würden sich unweigerlich neue Fragen zur Abgrenzung zwischen den Verantwortlichkeiten des Bundes und der Kantone stellen.

Auch wenn wir dem Entwurf des Bundesrates zustimmen, der das Aktionsfeld der Sicherheitsorgane auf Verstösse im Zusammenhang mit der Sicherheit der Reisenden, der Angestellten, der transportierten Güter, der Infrastruktur, der Fahrzeuge, aber auch mit dem ordnungsgemässen Betrieb beschränkt, ist der öffentliche Verkehr, Herr Hochreutener, eben kein rechtsfreier Raum. Selbstverständlich kann jedes Sicherheitsorgan in einem Zug Massnahmen treffen, wenn das aus anderen Gründen notwendig ist, wie das überall in unserem Land auch möglich ist. Grundsätzlich liegt die Sicherheit in der Verantwortung der Kantone, und darum ist dieses Gesetz auch explizit auf die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet. Alle anderen Sicherheitsbedürfnisse sollen durch die Kantone erfüllt werden. Es soll nicht Aufgabe der Transportpolizei sein, eine gesuchte Person im Zug zu suchen; das ist Aufgabe der Kantone und ihrer Polizeiorgane.

Die Mehrheit der SVP-Fraktion unterstützt hier die Kommissionsmehrheit.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich ersuche Sie ebenfalls, beim Entwurf des Bundesrates und beim Antrag der Kommissionsmehrheit zu bleiben, dies vor allem aus zwei Gründen: Diese sogenannte Vollpolizei wird von den Kantonen im Vernehmlassungsverfahren aufs Vehementeste abgelehnt, weil sie natürlich einen Eingriff in deren kantonale Hoheit bedeutet. Zudem wäre die Finanzierung für diese Vollpolizei nicht geregelt. Die Transportunternehmen selbst möchten keine solche Vollpolizei haben, weil sie sonst mit ganz neuen Problemen konfrontiert wären, die sie bei der massgeschneiderten Vorlage, die wir Ihnen vorstellen, nicht hätten.

Marti Werner (S, GL), für die Kommission: Auch die Kommission schlägt Ihnen mit 12 zu 7 Stimmen bei 3 Enthaltungen vor, diesen Minderheitsantrag abzulehnen.

Mit dem Entwurf des Bundesrates und dem Antrag der Kommissionsmehrheit haben wir einen klar abgegrenzten Aufgabenbereich. Die Minderheit will ihrerseits eine Vollpolizei. Entgegen der Begründung, die Herr Hochreutener gegeben hat, werden mit dieser Vollpolizei Abgrenzungsprobleme nicht gelöst, sondern es wer-



den grosse neue Abgrenzungsprobleme geschaffen, nämlich diejenigen zwischen den Sicherheitsdiensten der Bahn und den kantonalen Polizeien. Deshalb ist es auch nicht erstaunlich, dass sich die Kantone gegen eine solche Lösung wehren. In Ergänzung zu den Ausführungen von Herrn Bundesrat Leuenberger möchte ich noch darauf hinweisen, dass mit einer Vollpolizei die von der Kommission vorgeschlagene Lösung mit der Securitrans dann effektiv verunmöglicht würde, weil damit klar hoheitliche Aufgaben privatisiert würden; dann müsste man auch dort eine andere Lösung suchen. Ich beantrage Ihnen deshalb, diese Ausweitung der Kompetenzen gemäss dem Minderheitsantrag abzulehnen.

Simoneschi-Cortesi Chiara (CEg, TI), pour la commission: A l'article 2, le Conseil fédéral et la majorité ont délimité clairement le domaine d'activités des organes de sécurité: ils opèrent uniquement dans le domaine des transports de personnes et de marchandises.

La proposition de la minorité Hochreutener, qui prévoit de biffer une partie de la phrase à l'alinéa 2 lettre b, demande une police à part entière. Je vous donne les arguments contre cette proposition. Une police à part entière serait en fait une police fédérale, mais la sécurité est du ressort des cantons. Une telle police priverait ces derniers de leurs compétences; les cantons y sont totalement opposés, ils l'ont exprimé clairement lors des auditions. Une éventuelle solution en faveur d'une police à part entière nécessiterait une discussion beaucoup plus approfondie que celle qui a été menée jusqu'ici: le projet de loi devrait être entièrement révisé.

Le domaine limité des transports publics n'est pas le bon endroit pour régler la question fondamentale de savoir si on veut oui ou non une police fédérale; il faudrait pour cela une loi spécifique. Le projet de révision de la loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transport vise uniquement à régler les besoins des transports publics. Toutes les autres questions restent de la compétence des cantons. Une police à part entière engendrerait des coûts nettement plus élevés pour les entreprises de transports publics ainsi que pour la Confédération et les cantons.

La solution que nous avons choisie offre une solution sécuritaire sur mesure: avec la police des transports et le service de sécurité, on dispose des organes permettant de garantir la sécurité de manière optimale en fonction des situations et aux moindres coûts.

Je vous prie de soutenir la proposition de la majorité. La commission a pris sa décision par 12 voix contre 7 et 3 abstentions.

Le président (Bugnon André, président): Le groupe socialiste et le groupe PDC/PEV/PVL soutiennent la proposition de la majorité. Le groupe radical-libéral soutient la proposition de la minorité Hochreutener.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/348)

Für den Antrag der Mehrheit ... 106 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 41 Stimmen

Art. 3

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

... von Betriebsvereinbarungen gemeinsame Sicherheitsorgane einrichten.

Abs. 2

Sie können mit Bewilligung des Bundesamtes für Verkehr die Aufgaben der Sicherheitsorgane einer privaten Organisation mit Sitz in der Schweiz übertragen. Diese

AB 2008 N 186 / BO 2008 N 186

Organisation muss mehrheitlich in schweizerischem Besitz sein. Die Bewilligung wird erteilt ...

Antrag der Minderheit I

(Allemann, Bernhardsgrütter, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Levrat, Pedrina, Simoneschi-Cortesi, Teuscher)

Abs. 2

Sie können mit Bewilligung des Bundesamtes für Verkehr die Aufgaben des Sicherheitsdienstes einer privaten Organisation mit Sitz in der Schweiz übertragen. Diese Organisation ...

Antrag der Minderheit II

(Teuscher, Allemann, Bernhardsgrütter, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Pedrina)

Abs. 2





Streichen

Art. 3*Proposition de la majorité**Al. 1*

... instaurer des organes de sécurité en commun ...

Al. 2

Elles peuvent demander à l'Office fédéral des transports (OFT) l'autorisation de confier les tâches des organes de sécurité à une organisation privée ayant son siège en Suisse. Cette organisation doit être majoritairement détenue par des propriétaires suisses. L'autorisation est accordée ...

Proposition de la minorité I

(Allemann, Bernhardsgrütter, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Levrat, Pedrina, Simoneschi-Cortesi, Teuscher)

Al. 2

... de confier les tâches du service de sécurité à une organisation ...

Proposition de la minorité II

(Teuscher, Allemann, Bernhardsgrütter, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Pedrina)

Al. 2

Biffer

Allemann Evi (S, BE): Mein Minderheitsantrag ist übrigens ein Eventualantrag, das ist auf der Fahne noch falsch vermerkt; in der Kommission war das auch so gewesen.

Nun geht es um die Gretchenfrage: Wie halten wir es mit der Bahnpolizei? Darf sie ausgelagert werden oder nicht? Ich schlage mit meinem Minderheitsantrag eine pragmatische Lösung vor, die in der Kommissionsdebatte noch wünschbare Zukunftsmusik war, inzwischen aber von den SBB real praktiziert wird. Ich fordere, dass die Frage betreffend mögliche Auslagerung bei der Transportpolizei anders geregelt wird als beim Sicherheitsdienst. Der Sicherheitsdienst übt nichts anderes als das Hausrecht aus und tangiert damit das Gewaltmonopol des Staates nicht. Eine Auslagerung ist zwar auch hier nicht unbedingt wünschbar, ist aber weit weniger problematisch, als dies bei der Transportpolizei der Fall wäre. Diese hat nämlich weiter gehende Kompetenzen und kann gemäss Artikel 5 auch eigentlichen Zwang ausüben. Die Transportpolizei soll also direkt den SBB und damit der direkten staatlichen Kontrolle unterstellt werden. Eine Auslagerung an Private soll nicht möglich sein.

Ich habe es eingangs angetönt: Das Modell, welches ich vorschlage, ist exakt jenes, welches die SBB Mitte Februar überraschend umgesetzt haben. Nach vielen Negativschlagzeilen rund um die Sicherheit haben die SBB die Verantwortung für die Bahnpolizei wieder übernommen. In einem Interview mit Radio DRS vom 12. Februar 2008 sagte der interimistische Kommandant der Bahnpolizei, Thomas Weibel, dass die SBB damit ein Zeichen für die Zukunft setzten.

Die SBB wollen eine Polizei, die für die Sicherheit der Kundinnen und Kunden und des Personals in den Zügen und in den Bahnhöfen eingesetzt wird. Diese neue Lösung ist auch ein Zeichen an das Personal. Die Securitrans hat mit unzähligen Abgängen zu kämpfen, weil sich viele Angestellte nicht mehr mit der Securitrans identifizieren können und in der Securitrans keine befriedigende Zukunft sehen. Das ist verständlich. Heute haben die Bahnpolizistinnen und Bahnpolizisten eine BBT-zertifizierte Ausbildung und schliessen mit der Berufsprüfung Polizist I ab. Sie wollen als Polizistin oder als Polizist angestellt sein und haben Mühe mit der Perspektive, dereinst eventuell Mitarbeitende einer privaten Sicherheitsfirma zu sein. Die Folge ist eine Personalfluktuaton bei Securitrans von über 20 Prozent. Wenn wir die Bahnpolizei oder, wie sie im Gesetz neu genannt wird, die Transportpolizei nach wie vor im bisherigen Rahmen und mit motiviertem, gut ausgebildetem Personal aufrechterhalten wollen, dürfen wir sie also nicht privatisieren. Sonst ist mit weiteren Abgängen und grosser Unzufriedenheit beim Personal zu rechnen. Das würde nicht nur die Qualität der Arbeit, sondern auch die Sicherheit im öffentlichen Verkehr massiv belasten.

All jene, welche sich nun um die Zukunft der Securitrans Sorgen machen, kann ich beruhigen: Mein Antrag ist nicht der Todesstoss für das Unternehmen. Die Securitrans wird eine Zukunft haben, aber eine Zukunft ohne Bahn- oder Transportpolizei. Der Securitrans-CEO wird sich – und das macht er nach dem Entscheid des Verwaltungsrates von Mitte Februar bereits heute – auf die Weiterentwicklung und den Ausbau der Geschäftsbereiche Objektschutz und Baustellensicherheit fokussieren. Das ist sinnvoll und liegt im Rahmen dessen, was wir politisch und auch rechtsstaatlich verantworten können. Eine weiter gehende Auslagerung lehnen wir ab.



Ich bitte Sie also, meinem Kompromissantrag zuzustimmen und damit politisch und gesetzlich das nachzuvollziehen, wofür die SBB unlängst den Weg geebnet haben – eine starke Bahnpolizei, die für die Sicherheit und die Attraktivität im öffentlichen Verkehr sorgt.

Le président (Bugnon André, président): Je signale que la proposition de la minorité I (Allemann) est désormais une proposition subsidiaire.

Teuscher Franziska (G, BE): Kollegin Allemann hat es vorhin gesagt: Bei diesem Artikel geht es nun um das Herzstück dieser Vorlage. Es geht um die Frage, ob man den Sicherheitsdienst in den Bahnen an Private auslagern soll oder nicht.

Meine Minderheit, die Minderheit II, will, dass die Sicherheitsorgane weiterhin unter der Kontrolle des Staates bleiben, weil wir davon überzeugt sind, dass die Sicherheit in den Zügen eine hoheitliche Aufgabe ist, die man nicht in private Hände legen soll. Auch die Minderheit II ist davon überzeugt, dass die Sicherheit in den Zügen eine wichtige Voraussetzung dafür ist, dass der öffentliche Verkehr auch in Zukunft attraktiv ist. Wir können ja nicht auf der einen Seite verlangen, dass die Menschen auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, wenn sie dann auf der anderen Seite in den Bahnen bedroht sind. Die Gewalt in den Zügen hat in den letzten Jahren wieder zugenommen. Es braucht also hier eine Lösung für einen guten Sicherheitsdienst.

Die Minderheit II geht aber davon aus, dass wir bei einer Auslagerung der Sicherheitsorgane an Private überhaupt nichts gewinnen, sodass wir das nicht zulassen sollten. In den Hearings, die wir in der Kommission hatten, wurde von juristischer Seite erklärt, dass es sensibel und kaum handhabbar ist, wenn wir die Sicherheitsorgane auslagern. Aus Sicht der Minderheit bietet die Auslagerung auch keine Vorteile, ja, sie birgt viele neue Gefahren, die wir nicht auf uns nehmen wollen. Die Transportunternehmen können in Zukunft eine Transportpolizei und einen Sicherheitsdienst sehr gut selber organisieren. Sie können das Know-how einkaufen oder selbst Personal ausbilden. Wenn dies für kleine Unternehmen schwierig sein sollte, bestünde in diesem Bereich auch die Möglichkeit der Zusammenarbeit verschiedener Transportunternehmen. Wenn wir beschliessen, dass wir in diesem Bereich grundsätzlich keine Auslagerungen zulassen wollen, dann ist die Sicherheit in den Zügen auch nicht gefährdet.

AB 2008 N 187 / BO 2008 N 187

Es kann doch nicht sein, dass wir diese hoheitliche Aufgabe in private Hände legen und so die politische Kontrolle verlieren. Oder wollen wir wirklich, dass in Sicherheitsfragen am Schluss ein Verwaltungsrat statt einer Behörde entscheiden soll? Es stellt sich die Frage, was dann als Nächstes kommt: Privatisieren wir dann auch den Geheimdienst, danach die Gerichte und schliesslich die Gefängnisse?

Im Jahre 2001 ist die Bahnpolizei privatisiert und in eine Gesellschaft, die Securitrans AG, überführt worden. 51 Prozent gehören den SBB, 49 Prozent der Sicherheitsfirma Securitas. Diese Firma übernahm in der Folge Aufgaben und Personal der früheren Bahnpolizei. Diese Firma hat aber in den letzten Jahren auch immer wieder für negative Schlagzeilen gesorgt. Nach einem Fussballspiel zwischen dem FC Luzern und dem FC St. Gallen musste sich das Sicherheitsunternehmen vorwerfen lassen, dass zu wenige Leute eingesetzt worden waren. Inwiefern der Vorwurf zutrifft, kann ich nicht beurteilen. Aber eines ist klar: Bei einer privaten Sicherheitsfirma besteht immer eine gewisse Gefahr, dass der Profit vor der Sicherheit der Mitarbeiter kommt.

Mein Minderheitsantrag zu Artikel 3 Absatz 2 nimmt die Forderung auf, die der Verband Schweizerischer Polizeibeamter aufgestellt hat. Auch diese Organisation, die ja die Fachleute im Bereich der Sicherheit vereint, wendet sich gegen eine Auslagerung der Sicherheitsdienste an Private.

Ich bitte Sie daher im Namen der Minderheit II, dieser Auslagerung nicht zuzustimmen.

Schelbert Louis (G, LU): Namens der grünen Fraktion beantrage ich Ihnen, bei Artikel 3 Absatz 2 der Minderheit II (Teuscher) zu folgen, eventualiter der Minderheit I (Allemann). Die Minderheit II verlangt, diesen Absatz ersatzlos zu streichen und damit die Möglichkeit, Polizeiaufgaben an private Organisationen auszulagern, zu unterbinden.

Sie haben es gehört: Wir haben auf die grundsätzliche staatsrechtliche Problematik hingewiesen und die staatspolitischen Folgen aufgezeigt. Ich will hier nicht alles wiederholen; zusammengefasst nur noch dies: Die Bürgerinnen und Bürger haben die Gewaltausübung dem Staat übertragen. Physische Gewalt darf, wenn überhaupt, nur ein staatliches Organ ausüben. Es kann und darf nicht sein, dass die verfassungsmässige Ordnung auf gesetzlichem Weg über den Haufen geworfen wird. Nur wenn das Gewaltmonopol beim Staat bleibt, wird der Rechtsfrieden auf Dauer gesichert.

Der Bundesrat weist in der Botschaft darauf hin, dass viele Fahrgäste mit der Sicherheit auf Bahnhöfen und in Zügen unzufrieden sind. Weshalb ist das so? Nach unserer Überzeugung trägt es wesentlich zur Unzufrieden-



heit bei, dass heute viele Bahnhöfe nicht mehr personell besetzt sind und viele Züge unbegleitet verkehren. Eine Videoüberwachung am Bahnhof kann die Anwesenheit von Personal nicht ersetzen. Auch an Bahnhöfen wird es also immer anonym, und die Vereinzelung nimmt zu. Begleitete Züge sind sicherer und weniger von Vandalismus betroffen. Deshalb verlangen die Personalverbände, dass die Zugsbegleitung wieder ausgebaut wird: zum Schutz der Reisenden, zum Schutz des Personals und zum Schutz des Betriebs und der Einrichtungen. Erfasste Erfahrungen belegen, dass ein Zusammenhang zwischen dem Abbau der Zugsbegleitung und Vorkommnissen in den Zügen besteht. Das müssten unseres Erachtens die Transportunternehmen ernst nehmen, und die Politik müsste sich Rechenschaft darüber geben, wie sie mit Liberalisierung, Verselbstständigung, Ausdehnung des Wettbewerbs und dem damit verbundenen Kostendruck solche Entwicklungen begünstigt.

Aus Polizeisicht ebenfalls wichtig – und das ist nun unbestritten auch ein gewerkschaftliches Thema – ist das Berufsbild. Der Sicherheitsdienst würde gemäss Botschaft des Bundesrates die sogenannten weichen Aufgaben übernehmen, wogegen die harten Eingriffe dann Sache der Kantons- und Gemeindepolizei wären. Das läuft auf ein Berufsbild des Polizisten als "Mann für das Grobe" hinaus. Das ist im Polizeialltag üblicherweise nicht so. Ein Polizist übt vielfältige Tätigkeiten aus; so gilt er zum Beispiel auch als "Freund und Helfer". Das ist wichtig für die Polizistinnen und Polizisten, das ist aber auch wichtig für ihr Image. Nach diesem Gesetz hätten sie nur noch quasi "Rambo-Aufgaben" zu lösen. Das wollen wir nicht, das wollen wir auch der Polizei nicht zumuten. Der Schlüssel zur Lösung des Problems liegt darin, dass die Aufgaben zusammenbleiben und bei der Polizei angesiedelt werden. Diese Auffassung vertreten auch die betroffenen Personalverbände. Sie verlangen neben dem Ausbau der Zugsbegleitung insbesondere eine stabile politische Grundlage für die Polizei. Diese Bahn- bzw. Transportpolizei soll in der Hand der Öffentlichkeit bleiben und nicht privatisiert werden können. Wir teilen diese Haltung und beantragen Ihnen deshalb, der Minderheit II (Teuscher) zu folgen. Wenn Sie das nicht tun können, bitten wir Sie, dass Sie dann wenigstens den Antrag der Minderheit I (Allemann) unterstützen.

Fehr Jacqueline (S, ZH): Es geht hier um den wohl umstrittensten Punkt der ganzen Vorlage, nämlich um die Frage, ob polizeiliche Aufgaben an private Unternehmen ausgelagert werden sollen und, wenn ja, welche Aufgaben zwingend von entsprechend ausgebildeten Polizistinnen und Polizisten übernommen werden müssen. Keine Unterstützung fand in der Kommission der Entwurf des Bundesrates. Man war sich in der Kommission einig, dass Aufgaben in diesem heiklen Bereich nur an Private übertragen werden könnten, wenn deren Sitz in der Schweiz und wenn die entsprechende Firma mehrheitlich in schweizerischem Besitz ist. Unterschiedlich waren die Meinungen in der Frage, welche Aufgaben ausgelagert werden können.

Artikel 3 Absatz 2 ist im Zusammenhang mit Artikel 5 zu lesen; dort werden die Aufgaben des Sicherheitsdienstes und jene der Transportpolizei auseinandergelassen. Aufgaben wie die Abnahme von Gegenständen zur Beweissicherung oder die Überführung von angehaltenen Personen an die nächste Polizei sollen der Transportpolizei vorbehalten bleiben. Es muss sich dabei nach dem Konzept der Minderheit Allemann zu Artikel 4 um ausgebildete Polizistinnen und Polizisten handeln, die amtlich vereidigt sind. Weshalb ist uns das so wichtig? Frau Allemann hat es in ihrem Votum bereits gesagt: Polizeiliche Aufgaben sind Teil des Gewaltmonopols des Staates. Dieses wird in diesen Artikeln angetastet und infrage gestellt. Die angehörten Fachleute waren sich zwar in der Frage uneins, wo genau der hoheitliche Bereich beginnt; sie waren sich aber einig, dass es sich um eine delikate Fragestellung handelt. Wir sind auch dieser Meinung; beim Gewaltmonopol des Staates ist unseres Erachtens grösste Vorsicht geboten.

Deshalb stellt sich hier die Frage, weshalb ausgerechnet in den Fragen, wie Bahnreisende geschützt werden können und wie in Bahnhöfen die Ordnung gewährleistet werden kann, das Gewaltmonopol des Staates angetastet werden soll. Stecken wir in einer besonderen Krise, sind ausserordentliche Massnahmen nötig, oder fehlen die Alternativen? Nein, nichts von dem ist der Fall. Aus Sicht der Transportunternehmen wäre eine private Lösung vielleicht etwas billiger, und für die privaten Sicherheitsfirmen täte sich ein attraktiver Markt auf – doch das reicht uns nicht als Argument, hier das Gewaltmonopol anzutasten.

Die Minderheit I schlägt Ihnen deshalb eine zweistufige Lösung vor. Für Aufgaben wie das Befragen von Personen, Ausweiskontrollen, das Anhalten und Wegweisen von Personen, die sich vorschriftswidrig verhalten, können Sicherheitsdienste eingesetzt werden. Dies können auch private Firmen sein, wenn sie – wie eingangs erwähnt – den Sitz in der Schweiz haben und mehrheitlich in schweizerischem Besitz sind. Aufgaben allerdings, die im engeren Sinn polizeilich sind – also Aufgaben wie das Abnehmen von Gegenständen zur Beweissicherung und das Zuführen von Personen an eine Polizei –, müssen von einer Transportpolizei erledigt werden. Diese Transportpolizei besteht aus ausgebildeten Polizistinnen und Polizisten und ist amtlich in die Pflicht zu nehmen; diese Leute leisten also einen Eid.

Was heisst das für die heutige Bahnpolizei Securitrans, an der die SBB eine knappe Mehrheit halten? Sie



müsste sich auf die Aufgaben des Sicherheitsdienstes beschränken, und

AB 2008 N 188 / BO 2008 N 188

für die tatsächlich polizeilichen Aufgaben müssten die SBB enger mit den Kantonspolizeien zusammenarbeiten. Die SP ist überzeugt, dass mit dieser zweistufigen Regelung der Wunsch der Transportunternehmen nach praktikablen Lösungen aufgenommen wird, dass aber gleichzeitig dem Gewaltmonopol des Staates in genügendem Ausmass Rechnung getragen wird.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der SP-Fraktion, die Minderheit I (Allemann) zu unterstützen.

Binder Max (V, ZH): Bei diesem Artikel sind wir uns tatsächlich auch in unserer Fraktion nicht einig, und wir sind uns auch an der Fraktionssitzung nicht einig geworden. Das hängt vielleicht damit zusammen, dass wir in unserer Fraktion eine Polizistin und einen Polizeioffizier haben, also genau jene Leute, die am Schluss vom Vollzug her auch tätig sind.

Bei diesem Artikel geht es aber keinesfalls darum, das Gewaltmonopol völlig aufzubrechen. Es geht um folgende Kernfragen: Soll nur der Sicherheitsdienst einer privaten Organisation übertragen werden, die ihren Sitz in der Schweiz haben muss und auch zur Mehrheit in Schweizer Besitz sein muss, wie das von der Minderheit I (Allemann) gefordert wird? Oder soll das, wie von der Mehrheit gefordert, auch für die Sicherheitsorgane, also auch für die Transportpolizei, möglich sein? Oder soll, wie das die Minderheit II (Teuscher) will, gar keine Privatisierung erlaubt werden?

Grundsätzlich geht es um die Schaffung der Möglichkeit, diese Dienste zu privatisieren. Sie müssen nicht zwingend an private Organisationen delegiert werden. Es ist eine sogenannte Kann-Formulierung: Diese Sicherheitsdienste und auch die Transportpolizei können also auch durch staatliche Organe gewährleistet werden. Was die Mehrheit und der Bundesrat hier vorschlagen, ist aber auch laut Aussagen von Staatsrechtsexperten, die wir in der Kommission angehört haben, verfassungsrechtlich absolut möglich. Es stimmt, was Frau Fehr gesagt hat, dass auch diese Experten gesagt haben, dass wir uns hier in einem doch recht delikaten und einigermassen heiklen Bereich befinden.

In der SVP-Fraktion hat sich aber eine Fraktionsmehrheit durchgesetzt, welche die Möglichkeit der Privatisierung der Sicherheitsorgane zulassen will. Die Transportunternehmen können die Sicherheit nicht einfach irgendeiner Organisation übergeben; sie brauchen eine Bewilligung des Bundesamtes für Verkehr. Die Minderheit unserer Fraktion ist der Meinung, die Transportpolizei dürfe keinesfalls privatisiert werden. Sie wird demzufolge mit der Minderheit I (Allemann) stimmen. Den Antrag der Minderheit II (Teuscher) lehnen wir geschlossen ab.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Die Unterschiede wurden herausgeschält: Bundesrat und Mehrheit möchten sowohl die Transportpolizei als auch den Sicherheitsdienst auslagern, Frau Allemann nur gerade den Sicherheitsdienst – das würde bedeuten: Baustellen- und Objektschutz –, und Frau Teuscher will gar keine Auslagerung.

Der Bundesrat findet eine Auslagerung von Transportpolizei und Sicherheitsdienst aus folgenden Gründen möglich: Erstens einmal haben Sie die Vollpolizei abgelehnt. Es wäre etwas anderes, wenn Sie diesen Antrag angenommen hätten; das haben Sie aber nicht getan. Zweitens untersteht auch die Transportpolizei der Aufsicht des Bundesamtes für Verkehr, und die entsprechenden Bedingungen werden dort formuliert. Die gesetzliche Umschreibung der Tätigkeit und die Kompetenzen bleiben ja bestehen. Von daher spielt es unseres Erachtens keine Rolle, ob das formal ausgelagert oder beim Staat angesiedelt ist.

Simoneschi-Cortesi Chiara (CEg, TI), pour la commission: L'article 3 concerne l'organisation de la sécurité par les entreprises de transport. Celles-ci peuvent demander à l'Office fédéral des transports l'autorisation de confier le service de sécurité à une organisation privée. A l'article 3 alinéa 2, deux questions sont en discussion.

1. Est-ce que le service de sécurité doit rester sous contrôle suisse, avec siège de l'organisation en Suisse, majorité des actions en mains suisses? La commission – tant la majorité que les minorités – estime que oui. Même, la minorité II (Teuscher) ne pose pas cette question, car il est clair qu'elle veut que le service de sécurité soit contrôlé complètement par les entreprises de transport.

2. Ces entreprises doivent-elles pouvoir transférer les tâches des organes de sécurité – c'est-à-dire de la police des transports et du service de sécurité – à des sociétés privées? La majorité de la commission est d'accord de confier les tâches des organes de sécurité à une entreprise privée, comme on le fait maintenant avec Securitrans, dont la majorité des actions appartient aux CFF. Pour la minorité I (Allemann), seules les tâches du service de sécurité devraient pouvoir être déléguées, mais pas celles de la police des transports,



tandis que pour la minorité II (Teuscher), on l'a déjà dit, les organes de sécurité appartiennent entièrement aux entreprises de transport et aucun transfert de tâches n'est possible.

Comme je l'ai dit hier au cours du débat d'entrée en matière, la commission a vraiment discuté de manière approfondie toute cette question, parce que la délégation des tâches de police est une opération très sensible, qui doit respecter la Constitution. La commission a entendu des spécialistes, en particulier le professeur Walter Kälin et Monsieur Luzius Mader, qui nous ont éclairés sur la compatibilité de ces normes avec la Constitution. La majorité a été convaincue que la solution choisie tenait suffisamment compte des recommandations des spécialistes en droit constitutionnel et qu'elle se fondait sur une expérience avec Securitrans qui, de ce point de vue, fonctionne bien.

Voici encore quelques arguments en faveur des solutions de la majorité. Les dispositions de la révision de la loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transport tiennent tout à fait compte des divers besoins des entreprises de transport, depuis les CFF jusqu'au plus petit chemin de fer de montagne qui ne peut pas se permettre de mettre en place ses propres organes de sécurité et pour lequel il n'est pas judicieux d'acheter les fonctions ad hoc dans une association d'entreprises ferroviaires. Dans ce cas, les solutions externes sont les plus appropriées. Les solutions externes privées, donc la délégation, seront aussi soumises à la surveillance de l'Office fédéral des transports.

Quant à savoir si les tâches des organes de sécurité seront contrôlées par les entreprises de transport ou par d'autres entreprises privées, cela ne joue aucun rôle du point de vue de la politique de l'Etat. Les entreprises de transport sont aussi des entreprises privées. Ce qui est important, finalement, c'est que les réglementations étatiques soient appliquées et, ici, l'office fédéral qui est cité dans l'article doit veiller à cela parce qu'il y a un système d'autorisation.

Je vous demande de suivre la majorité. La proposition défendue par la minorité I (Allemann) a été rejetée en commission, par 14 voix contre 7; la proposition défendue par la minorité II (Teuscher), par 13 voix contre 7 et 1 abstention.

Marti Werner (S, GL), für die Kommission: In Artikel 3 Absatz 2 werden eigentlich zwei Fragen beantwortet. Die erste Frage ist diejenige, ob die Sicherheitsorgane in schweizerischer Kontrolle bleiben sollen und müssen. Das hat die Kommission eindeutig und ohne Minderheiten bejaht. Diese müssen ihren Sitz in der Schweiz haben und auch mehrheitlich in schweizerischem Besitz sein.

Die zweite Frage, die sich uns gestellt hat, ist diejenige, ob Transportunternehmen Aufgaben von Sicherheitsorganen an private Firmen auslagern können oder nicht. Die Kommission hat sich mit dieser Frage sehr intensiv und eingehend auseinandergesetzt. Wir haben in diesem Zusammenhang auch Hearings durchgeführt. Neben dem Vertreter des Bundesamtes für Justiz haben wir auch Professor Kälin angehört, der sehr profunde Ausführungen zu diesem Thema gemacht hat. Es stellt sich hier nämlich die rechtsstaatliche Frage: Inwieweit können Polizeiaufgaben ausgelagert werden? D. h. vereinfacht gesagt: Inwieweit kann die Polizei im Rahmen der Transportunternehmungen privatisiert werden?

AB 2008 N 189 / BO 2008 N 189

Hier gibt es auf der einen Seite eine Antwort mit dem Antrag der Minderheit II (Teuscher), die sagt, das gehe nicht, das sei rechtsstaatlich nicht zulässig. In der Mitte gibt es die Minderheit I (Allemann), die sagt, das sei bei der Transportpolizei nicht, beim Sicherheitsdienst hingegen doch zulässig. Zum Schluss haben wir noch die Kommissionsmehrheit, die der Auffassung ist, dass das für beide Bereiche zulässig sei.

Wir müssen hier die rechtsstaatlichen Überlegungen abwägen – gegenüber der bestehenden Praxis, gegenüber der bestehenden Ordnung. Wenn ich diese gegeneinander abwäge, kann ich sagen, dass der Minderheitsantrag II rechtsstaatlich einwandfrei ist, dass das aber dazu führt, dass die ganze Organisation der bisherigen Securitrans umgestellt werden müsste. Auch der Minderheitsantrag I genügt rechtsstaatlich diesen Kriterien, aber auch da bestehen Vollzugsprobleme. Die Mehrheit sagt schliesslich, dass die Lösung Securitrans, wie wir sie heute haben, vertretbar ist und dies auch unter rechtsstaatlichen Gesichtspunkten noch ist, da wir ja mit den SBB einen Mehrheitsaktionär haben, der auch dem Bund gehört.

Die Kommission beantragt Ihnen deshalb in der Mehrheit, dieser Variante zuzustimmen. Bezüglich der Systematik der Minderheitsanträge mache ich noch den Hinweis, dass der Antrag der Minderheit I (Allemann) ein Eventualantrag zum Antrag der Minderheit II (Teuscher) ist; somit ist im Rahmen des Abstimmungsverfahrens zuerst die Mehrheit gegen die Minderheit II abzuwägen und dann der obsiegende Antrag gegen die Minderheit I.

Le président (Bugnon André, président): Le groupe radical-libéral soutient la proposition de la majorité.





Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 05.028/349)

Für den Antrag der Mehrheit ... 118 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 61 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 05.028/350)

Für den Antrag der Mehrheit ... 99 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 84 Stimmen

Art. 4

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Die Sicherheitsorgane bestehen aus einem Sicherheitsdienst oder einer Transportpolizei. Das Transportunternehmen ...

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

Der Bundesrat regelt die Aus- und Weiterbildung, Ausrüstung und Bewaffnung der Sicherheitsorgane. (Rest streichen)

Antrag der Minderheit

(Allemann, Levrat, Simoneschi-Cortesi)

Abs. 2

Das Personal der Transportpolizei besteht aus Polizistinnen und Polizisten mit eidgenössischem Fachausweis gemäss BBT oder Zertifikat und ist amtlich in Pflicht zu nehmen.

Antrag der Minderheit

(Allemann, Bernhardsgrütter, Hämmerle, Levrat, Pedrina, Simoneschi-Cortesi, Teuscher, Vollmer)

Abs. 3

Der Bundesrat regelt die Aus- und Weiterbildung, Ausrüstung und Bewaffnung der Sicherheitsorgane; Schusswaffen sind ausgeschlossen.

Art. 4

Proposition de la majorité

Al. 1

Les organes de sécurité consistent en un service de sécurité ou en une police des transports. L'entreprise de transport ...

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

Le Conseil fédéral définit la formation, l'équipement et l'armement des organes de sécurité. (Biffer le reste)

Proposition de la minorité

(Allemann, Levrat, Simoneschi-Cortesi)

Al. 2

Le personnel de la police des transports, constitué de policiers titulaires d'un brevet fédéral reconnu par l'OFFT ou d'un certificat, doit être assermenté.

Proposition de la minorité

(Allemann, Bernhardsgrütter, Hämmerle, Levrat, Pedrina, Simoneschi-Cortesi, Teuscher, Vollmer)

Al. 3

Le Conseil fédéral définit la formation, le perfectionnement, l'équipement et l'armement des organes de sécurité; les armes à feu sont exclues.



Le président (Bugnon André, président): Nous allons traiter les deux propositions de minorité en un seul débat.

Allemann Evi (S, BE): Der Gesetzentwurf sieht eine Zweiteilung der Sicherheitsorgane vor: Es gibt einerseits die Transportpolizei, welche weiter gehende Kompetenzen hat, und andererseits den Sicherheitsdienst, der im Rahmen des Hausrechtes agiert. So unterschiedlich die Aufgaben und Anforderungen an die beiden Organe sind, so differenziert muss auch die Ausbildung geregelt werden. Heute absolvieren die Bahnpolizistinnen und Bahnpolizisten eine BBT-zertifizierte Ausbildung und schliessen sie mit der Berufsprüfung zum Polizisten I ab. Sie sind bewaffnet, aber nicht mit einer Schusswaffe.

Was ich vorschlage, ist also nichts anderes als der Status quo. Ich will, dass die Leute, die bei der Transportpolizei arbeiten, weiterhin eine BBT-zertifizierte Ausbildung in einer Polizeischule durchlaufen und dass sie zwar bewaffnet sind, aber nicht mit einer Schusswaffe. Ich will verhindern, dass die Transportpolizistinnen und Transportpolizisten in einer "Schnellbleiche" eine Ausbildung durchlaufen. Es geht mir nicht nur um die Qualität der Ausbildung, sondern auch um die Durchlässigkeit. Denn wenn jemand die Transportpolizei verlassen will, soll er oder sie eine berufliche Zukunft und Perspektive als Polizistin oder Polizist haben, und das nicht nur bei einem einzigen Unternehmen, nämlich bei der Securitrans. Nachdem Sie den Entscheid vorhin so gefällt haben, dass eine Auslagerung in allen Fällen möglich sein wird, ist diese zweistufige Regelung betreffend Ausbildung besonders wichtig.

In Absatz 3, wo es um die Bewaffnung geht, geht es auch um andere Details, unter anderem um die Weiterbildung. Damit hatten wir in der Kommission schon einen Erfolg zu verbuchen. Die Weiterbildung ist also neu auch eingeschlossen. Die Minderheit will im Gesetz nun explizit festhalten, dass Schusswaffen kein Bestandteil der Bewaffnung sein dürfen. Die Transportpolizei wird bewaffnet sein, aber nicht mit Schusswaffen. Sorgen machen uns vor allem die Einsätze in Zügen oder in Bussen, denn dort können Schusswaffen mehr Leid verursachen als verhindern. Der Bundesrat hat in der Kommission denn auch festgehalten, dass er zum heutigen Zeitpunkt keine Schusswaffen zulassen will. Wir haben gestern schon gehört, es sei ein Widerspruch, einerseits die BBT-zertifizierte Ausbildung zu verlangen und andererseits die Schusswaffen auszuschliessen. Es ist kein Widerspruch, es ist der Status quo! Heute machen die Leute auch eine BBT-zertifizierte Ausbildung – die Bahnpolizistinnen und Bahnpolizisten schliessen ihre Ausbildung mit der Berufsprüfung zum Polizisten I ab –, sind aber nicht mit einer Schusswaffe bewaffnet.

Da es mir ja vor allem um den Einsatz von Schusswaffen in Zügen und Bussen geht und nicht um den Einsatz von Schusswaffen in den Bahnhöfen, kann ich mir auch eine sehr pragmatische Umsetzung meines Minderheitsantrages

AB 2008 N 190 / BO 2008 N 190

vorstellen, wie wir sie heute beispielsweise beim Flugverkehr haben. Da legen die Polizistinnen und Polizisten ihre Waffe ja auch in einen Safe. Die Waffe ist theoretisch greifbar, aber sie ist während des Einsatzes im Flugzeug selber nicht immer auf dem Polizisten oder auf der Polizistin. Eine analoge Regelung könnte ich mir auch für die Züge und für die Busse vorstellen: dass die Schusswaffe beim Eintritt in den Zug oder in den Bus in einen Safe gelegt wird, sodass sie theoretisch greifbar ist. Die gefährlichen Situationen, die wir uns ausmalen, werden so verhindert, und trotzdem ist die Regelung mit dem Selbstverständnis von Polizistinnen oder Polizisten kompatibel.

Ich bitte Sie also, unserem Konzept mit den beiden Minderheitsanträgen zuzustimmen, wonach die Transportpolizisten – es geht nur um die Transportpolizei und nicht um den Sicherheitsdienst – eine BBT-zertifizierte Ausbildung durchlaufen und ihren Dienst anschliessend zwar bewaffnet, aber nicht mit einer Schusswaffe bewaffnet leisten.

Berberat Didier (S, NE): A l'article 4 alinéa 2, la minorité Allemann demande que le personnel de la police des transports, vous l'aurez compris, soit constitué de policiers au bénéfice d'un brevet fédéral reconnu par l'OFFT ou d'un certificat. Ce qu'il faut souligner, c'est que cela n'est pas nouveau: c'est le maintien du statu quo, de la situation actuelle – Madame Allemann l'a du reste rappelé.

Au sens du groupe socialiste, le personnel de la police des transports doit avoir suivi, comme actuellement, une formation complète de policier, et non une formation au rabais par le biais de cours du soir, car c'est effectivement une responsabilité très importante que celle qui doit être portée par ces personnes, et il apparaît que la formation doit être une formation de qualité, reconnue et certifiée.

A l'article 4 alinéa 3 qui concerne notamment l'interdiction des armes à feu, je vous demande, au nom du groupe socialiste, de soutenir la proposition de la minorité Allemann. Cette proposition va d'ailleurs dans le



sens du projet du Conseil fédéral, qui veut interdire les armes à feu – et je souligne ce point.

Paradoxalement, le fait que les membres des organes de sécurité portent des armes à feu n'augmente pas la sécurité des transports, mais crée à notre sens – cela a été rappelé – un risque supplémentaire vu le nombre de passagers qui sont, dans les trains, dans les bus, confinés dans des endroits exigus. Cela fait qu'en fin de compte, on a un risque considérable que des personnes tout à fait innocentes, qui n'ont rien à voir avec une rixe ou quelque chose de semblable, soient atteintes par un tir de ces armes à feu.

C'est la raison pour laquelle nous souhaitons vraiment qu'en fin de compte, il n'y ait pas d'armes à feu portées par les membres des organes de sécurité dans les transports. En plus de cela, à notre sens, le fait de porter des armes à feu favorise plutôt l'escalade de la violence.

La question qui fait ici débat – je le répète encore une fois –, ce sont les armes à feu. Nous ne contestons pas le fait que les membres des organes de sécurité puissent porter d'autres armes, qui sont d'ailleurs mentionnées dans la version du Conseil fédéral, des armes d'autodéfense – des matraques, par exemple, ou des sprays irritants. D'ailleurs, tant le personnel des transports que les polices cantonales se sont prononcés contre le port des armes à feu dans les transports.

Un argument supplémentaire est que vous avez décidé, il y a cinq minutes, de privatiser les organes de sécurité et cela signifie qu'à notre sens, ces personnes ne peuvent assumer un "rôle de puissance publique", puisque ce seront non pas des policiers mais des personnes qui appartiennent à une organisation privée. En plus de cela, il n'est pas sûr du tout que vous adoptiez l'article 4 alinéa 2 de la minorité Allemann qui demande que les personnes qui s'occupent de la sécurité soient des policiers formés.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons d'adopter la proposition de la minorité Allemann. A notre sens, en cas de problèmes très graves, il appartient aux polices cantonales et municipales, dotées d'armes à feu, d'intervenir, et non pas au personnel de sécurité qui est dans les trains.

Amherd Viola (CEg, VS): Die Minderheit bei Artikel 4 Absatz 2 will, dass das Personal der Transportpolizei gut ausgebildet ist. Das Personal soll über den eidgenössischen Fachausweis gemäss BBT oder ein Zertifikat verfügen. Die Mitarbeitenden der Transportpolizei sollen damit über eine mindestens gleichwertige Ausbildung wie die Kantonspolizisten verfügen. Es ist wichtig, dass auch die Angehörigen der Transportpolizei anerkannte Polizeischulen besuchen und eine anerkannte Berufsausbildung abschliessen können; dies einerseits, um die Qualität der Arbeit und damit die Sicherheit der Reisenden zu garantieren, und andererseits, um sicherzustellen, dass die Mitarbeitenden der Transportpolizei auch bei anderen Arbeitgebern wie beispielsweise den kantonalen Polizeikorps arbeiten können. Sonst werden sie bei der Wahl ihres Arbeitsplatzes ungebührlich eingeschränkt und sind dem Transportunternehmen praktisch ausgeliefert, weil sie für andere Polizeikorps eben nur eine ungenügende Berufsausbildung haben.

Die CVP/EVP/glp-Fraktion bittet Sie darum, bei Artikel 4 Absatz 2 der Minderheit zuzustimmen.

Teuscher Franziska (G, BE): Gestern wurde in der Debatte auch von bürgerlicher Seite gesagt, dass Leute am Abend die Bahn meiden, weil sie Angst haben. Die Sicherheit muss daher gewährleistet werden. Die Mehrheit der Kommission will nun aber, dass auch die privaten Sicherheitsdienste mit Schusswaffen ausgerüstet werden können. Aber würden Sie sich sicherer fühlen, wenn abends in den Zügen ein Privatmann mit einer Schusswaffe unterwegs ist und hin- und herspaziert? Ich würde mich bestimmt nicht sicherer fühlen! Es ist ein Irrglaube, dass die Sicherheit im öffentlichen Verkehr erhöht wird, wenn ein Sicherheitsbeamter mit einer Schusswaffe unterwegs ist. Man weiss aus verschiedenen Untersuchungen, dass gewaltbereite Personen sich ruhiger verhalten, wenn sie wissen, dass die Sicherheitsbeamten keine Schusswaffe tragen. Das beste Beispiel dafür sind die Bobbys in England. Diese unbewaffneten Polizisten tragen sehr viel zu einem sicheren Klima bei.

Die Grünen sind daher der Meinung, dass wir Schusswaffen für die Sicherheitsdienste und -organe ausschliessen sollten. Wir Grünen sind aber auch der Meinung, dass wir die Frage der Bewaffnung im Gesetz regeln müssen, weil es sich um einen Grundsatzentscheid handelt und wir diese Kompetenz nicht dem Bundesrat übertragen wollen. Daher beantrage ich Ihnen, in dieser Frage der Minderheit zuzustimmen.

Weil Sie nun vorhin beschlossen haben, dass die Sicherheitsdienste auch an private Organisationen ausgelagert werden können, ist für uns auch die zweite Frage wichtig, in der es um die Ausbildung der Sicherheitsorgane geht. Auch hier unterstützen wir die Minderheit, die verlangt, dass man einen Fachausweis oder eine BBT-Bewilligung haben soll. Diese Forderung darf aber nicht damit verknüpft werden, dass der Bundesrat dann voreilig entscheidet, dass auch die Sicherheitsbeamten in den Zügen eine Waffe tragen. Auch wenn der Fähigkeitsausweis des BBT damit verbunden ist, dass man eine Ausbildung mit der Waffe macht, werden sich die Grünen dafür einsetzen, dass der Bundesrat diese Kompetenz nicht nutzt und die Sicherheitsbeamten in



den Zügen nicht bewaffnen wird.

Hochreutener Norbert (CEg, BE): Es geht hier nicht um die Frage: Schusswaffen für die Sicherheitsleute – ja oder nein? Vielmehr geht es um die Frage, ob der Bundesrat die Kompetenz erhalten soll, Schusswaffen zuzulassen oder nicht, oder ob das von vornherein verboten werden soll. Es geht nur um diese Frage.

Unsere Fraktion stimmt hier für die Fassung der Mehrheit und gibt dem Bundesrat diese Kompetenz. Sie tut dies nicht, weil sie von einer plötzlichen Begeisterung für Schusswaffen gepackt ist. Vielmehr geht es hier um eine stufengerechte Rechtsetzung. Die Frage der Ausrüstung der

AB 2008 N 191 / BO 2008 N 191

Sicherheitsorgane ist eine Frage, die sinnvollerweise auf Verordnungsstufe geregelt wird. Dort ist man dann viel flexibler als auf Gesetzesstufe, denn die Situation kann sich gerade im Sicherheitsbereich sehr rasch ändern, und auf solche Veränderungen muss dann relativ schnell reagiert werden können. Das ist auf Verordnungsstufe einfacher möglich als auf Gesetzesstufe. Wir können es nicht verantworten, dass die Sicherheitsorgane den Kriminellen bloss deshalb unterlegen sind, weil das Parlament eine schwerfällige Art der Rechtsetzung gewählt hat. Wir haben Vertrauen in den Bundesrat, dass er seine Kompetenz mit der nötigen Verantwortung und Umsicht wahrnimmt. Er ist ja keineswegs ein Fan der Ausrüstung mit Schusswaffen, und er selber wollte sie ja ausschliessen. Gerade auch diese Tatsache erlaubt es, hier dem Bundesrat diese Kompetenz zu geben: Er wird nicht leichtfertig Schusswaffen zulassen.

Überdies sind wir der Meinung, dass die Themen Ausbildung, Weiterbildung, Ausrüstung und Bewaffnung alle zusammenhängen. Sie müssen unter sich abgestimmt sein. Aber sie müssen wiederum auch gemeinsam auf die Situation und Herausforderung der Sicherheitsorgane ausgerichtet sein. Um dieses Gleichgewicht auch angesichts einer Lage zu wahren, die sich rasch ändert, drängt sich erstens eine Regelung auf der gleichen Rechtsetzungsstufe auf, und zweitens drängt sich eine Regelung auf Verordnungsstufe auf, die relativ rasche Anpassungen ermöglicht.

Es geht hier um die Sicherheit in unseren Zügen. Wenn Sie sich im Volk umhören, dann merken Sie, dass man dort mehr Sicherheit will; diesem Wunsch sollten wir mit einer flexiblen Gesetzgebung gerecht werden.

Segmüller Pius (CEg, LU): Eigentlich ist das Wichtigste, dass diejenigen Organe, die intervenieren, auf allen Ebenen intervenieren können. Das bedeutet, dass die Voraussetzung gegeben sein muss, dass sie gut ausgebildet sind, und zwar analog der Polizei. Die vorgesetzte Stelle, der Bundesrat, soll dann bestimmen, wie die Modalitäten aussehen. Das heisst, die Ausbildung gemäss BBT muss unbedingt gemacht werden. Sie schafft die Voraussetzung dafür, dass diese Leute, ob es private oder öffentliche Polizisten sind, Verhältnismässigkeit walten lassen. Die Angelegenheit des Bundesrates, also der Exekutive, ist es, anschliessend die Bedingungen für den Schusswaffengebrauch zu regeln. Aber ich mache darauf aufmerksam, dass man das nicht absolut regeln kann, und zwar weil sich die Räume der Bahnpolizei dauernd verändern und es deshalb schwierig ist herauszufinden, wo es eine Schusswaffe braucht und wo nicht.

Im Übrigen hat das Tragen einer Schusswaffe auch eine präventive Wirkung. Wir tun also gut daran, für die Bahnpolizei die gleichen Voraussetzungen zu schaffen wie für die anderen Polizeikorps. Sie kann dadurch effizienter und auch einfacher mit den anderen Polizeikorps zusammenarbeiten.

Binder Max (V, ZH): Auch bei diesem Artikel sind wir uns in unserer Fraktion nicht ganz einig. Die Fraktionsmehrheit wird der Kommissionsmehrheit folgen. Das heisst, dass an der amtlichen Inpflichtnahme der Transportpolizei durch die kantonalen Behörden gemäss heutiger Praxis festgehalten wird.

Offenbar ist nun aber die Polizei oder der Personalverband der Polizei nicht gewillt, diese Ausbildung auch jenen zu bieten, die dann bei der Transportpolizei der Bahn arbeiten. Man hat mir gesagt, die Paritätische Kommission der Polizei würde solche Leute nicht zur Prüfung zulassen. Das ist für mich ein einigermaßen gewerkschaftlicher Ansatz; das ist eigentlich etwas Berufsstandespolitik, sage ich einmal höflich, und das verhindert dann natürlich auch die Durchlässigkeit im Beruf. Wer für die Transportpolizei dann eine spezielle Ausbildung machen muss, wird nicht so einfach zu einer Kantonspolizei oder zu einer Stadtpolizei wechseln können, es sei denn, er absolviert nochmals eine Ausbildung – sei es eine Ausbildung in Modulen oder eine gesamte Polizeischulausbildung. Wir meinen natürlich, das sei nicht richtig und könne so nicht hingenommen werden, das müsse vermieden werden.

Es ist für uns aber auch schwer verständlich, dass Mitglieder einer solchen Transportpolizei, die eine komplette Ausbildung an einer Polizeischule durchlaufen, im Berufseinsatz dann eingeschränkt werden, indem sie ihren Dienst eben nicht voll ausgerüstet tun dürfen. Hier ist die Minderheit Allemann bei Artikel 4 Absatz 3 absolut inkonsequent, indem sie voll ausgebildete Polizeikräfte will, sie im Einsatz dann aber sofort wieder einschränkt.



Für mich ist ein Polizist ohne Schusswaffe ungefähr vergleichbar mit einem Bergsteiger ohne Seil; er ist kein kompletter Polizist, wie ein Bergsteiger ohne Seil auch kein kompletter Bergsteiger ist. Das Verbot, das der Bundesrat mit seiner Version, aber auch Frau Allemann wollen, ist abschliessend und nimmt auf mögliche Entwicklungen, die wir nicht kennen, die eine Ausrüstung mit der Schusswaffe dann eben nötig machen, keine Rücksicht. Es gibt dann keine Möglichkeit – wenn das eigentlich nötig wäre –, die Polizisten mit Schusswaffen auszurüsten. Deshalb sagen wir ganz klar: Hier der Mehrheit zu folgen und dem Bundesrat die Kompetenz zu überlassen, wie die Ausbildung, die Weiterbildung und die Ausrüstung dieser Transportpolizei zu organisieren sind, ist konsequent.

Ich bitte Sie also, hier der Mehrheit zu folgen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Bei diesen beiden Minderheitsanträgen geht es um die Frage der Delegation einer Materie an den Bundesrat. Im ersten Fall geht es um den Grad der Ausbildung. Der Bundesrat ist der Meinung, er könne selbst die Ausbildung regeln und die Rahmenbedingungen dazu festlegen. Im Gegensatz zur Minderheit ist er ferner der Meinung, es brauche nicht unbedingt Vollpolizisten mit einem eidgenössischen Fachausweis. Es kommt auf das Resultat der Regeln an, die wir erstellen können, und nicht auf die Qualität des Papiers.

Im ersten Fall sind wir also der Meinung, Sie sollten der Mehrheit und dem Bundesrat folgen.

Im zweiten Fall, wo es um die Schusswaffen geht, hat der Bundesrat in seiner Vorlage detailliert aufgelistet, welche Waffen zulässig sein sollen, und hat Schusswaffen ausdrücklich ausgeschlossen. Das ist unsere Haltung. Die Mehrheit Ihrer Kommission möchte das an uns, den Bundesrat, delegieren und sagt: Die Zeiten können sich ändern; eines Tages sind Schusswaffen dann doch nötig, dann haben wir Vertrauen in den Bundesrat. Sie zuzulassen ist der Wille der Mehrheit. Die Minderheit nimmt in etwas anderen Worten aber die Haltung des Bundesrates auf und will Schusswaffen generell nicht zulassen.

Im ursprünglichen Sinne des Bundesrates empfehle ich Ihnen im zweiten Fall, dem Antrag der Minderheit Allemann zuzustimmen.

Simoneschi-Cortesi Chiara (CEg, TI), pour la commission: L'article 4 traite des organes de sécurité. A l'alinéa 2, la majorité reprend la formulation du Conseil fédéral et désire qu'une formation complète de policier ne soit pas prescrite. Cela n'est pas nécessaire, car par exemple les policiers des transports ne doivent pas savoir tirer. Il n'est donc pas judicieux de fixer l'obligation d'une formation policière au niveau de la loi. C'est l'opinion de la majorité et du Conseil fédéral.

La proposition de la minorité Allemann prévoit que le personnel de la police des transports soit bien formé, c'est-à-dire qu'il soit constitué de policiers titulaires d'un brevet fédéral reconnu par l'OFFT ou d'un certificat. Cette précision vise à assurer que dans le futur, les policiers de la police des transports aient aussi au moins la même formation que les policiers des polices cantonales et communales. On craint en effet que le fait d'avoir travaillé pour une entreprise privée les empêche de fréquenter une école qui délivre un certificat reconnu. Pour favoriser la mobilité professionnelle, il est indispensable que les personnes puissent suivre des formations qui débouchent sur un certificat reconnu sur tout le territoire.

A l'alinéa 2, la proposition défendue par la minorité Allemann a été rejetée par 9 voix contre 6 et 3 abstentions. A l'alinéa 3, la majorité de la commission reprend une partie de la formulation du Conseil fédéral. Il s'agit d'une

AB 2008 N 192 / BO 2008 N 192

délégation au Conseil fédéral pour ce qui concerne la formation, l'équipement et l'armement des organes de sécurité.

Le détail sur l'armement, contenu dans la deuxième phrase, a été biffé, tout comme la phrase suivante qui exclut les armes à feu. La minorité Allemann reprend la formulation du Conseil fédéral et de la majorité en mentionnant aussi le perfectionnement. De plus, elle reprend la formulation du Conseil fédéral selon laquelle "les armes à feu sont exclues", car elle est convaincue, tout comme le Conseil fédéral, que les armes à feu ne servent pas à l'accomplissement des tâches de la police des transports, encore moins à celui des tâches des services de sécurité.

La proposition défendue par la minorité Allemann a été rejetée en commission par 12 voix contre 9.

Marti Werner (S, GL), für die Kommission: Bei diesem Artikel diskutieren wir im Prinzip zwei Dinge gleichzeitig: Einerseits geht es um die Ausbildung und andererseits um die Bewaffnung.

Zum ersten Punkt: Im Konzept des Bundesrates wird die Ausbildung generell in Absatz 3 geregelt, wonach der Bundesrat die Ausbildung für die Sicherheitsorgane einschliesslich der Transportpolizei regeln kann. In Absatz 2 macht er eine zusätzliche Bestimmung, wonach das Personal der Transportpolizei amtlich in Pflicht zu



nehmen ist. Die Minderheit Allemann teilt nun die Ausbildung an und für sich auf, indem sie eine spezielle Ausbildung für das Personal der Transportpolizei fordert. Ausgehend von der Überlegung, dass die Transportpolizei polizeiliche Aufgaben erfüllt, soll sie eben über die entsprechende Ausbildung verfügen. Die Fraktionssprecher haben darauf aufmerksam gemacht und darauf hingewiesen, dass das auch das Berufsbild dieser Transportpolizei verändern würde. Die Mehrheit ist aber gleichwohl der Auffassung, dass hier die Anforderungen, welche der Bundesrat stellen kann, genügen sollen.

Zum zweiten umstrittenen Punkt, den Schusswaffen: Hier möchte ich dem Bild von Herrn Binder, wonach ein Polizist ohne Schusswaffe ungefähr das Gleiche sei wie ein Bergsteiger ohne Seil, entgegenhalten, dass es beim Bergsteigen auch primär auf die Ausbildung, auf die persönlichen Fähigkeiten und auf die Erfahrung des Einzelnen und weniger auf das Seil ankommt. Ich denke, dass man das auch analog auf die Polizei übertragen kann. Herr Hochreutener hat aber zu Recht ausgeführt, dass mit dem Antrag der Mehrheit nicht die Transportpolizei mit Schusswaffen ausgerüstet werden soll, sondern dass lediglich die Kompetenz an den Bundesrat delegiert werden soll. In Anbetracht der Tatsache, dass der Bundesrat in seinem eigenen Entwurf die Schusswaffen an und für sich ausgeschlossen hat, kann man davon ausgehen, dass er aufgrund der heutigen Situation – ausser er würde sich in Widerspruch zu seiner bisherigen Meinung setzen – die Transportpolizei nicht mit Schusswaffen ausrüsten wird und demzufolge von seiner Kompetenz nicht Gebrauch machen wird. Damit erweist sich die Frage "Schusswaffen – ja oder nein?" im Moment eher als Streit um des Kaisers Bart. Ich ersuche Sie deshalb im Namen der Mehrheit, auch hier der Fassung zuzustimmen, wonach die Kompetenz für die Ausrüstung beim Bundesrat verbleibt.

Gleichwohl möchte ich zum Schluss noch einen Hinweis in gesetzgeberischer Hinsicht machen: Hier beschliesst das Parlament oder die Mehrheit der Kommission entgegen der Auffassung des Bundesrates, dem Bundesrat in einer doch relativ wichtigen Frage eine Kompetenz zu erteilen, währenddem wir gestern im Detail darüber diskutiert haben, ob nun auf gesetzgeberischer Stufe festzulegen sei, dass man als Fussgänger ausserorts eine Markierung tragen müsse, um für den übrigen Verkehr sichtbar zu sein. Da zeigt sich, dass der Detaillierungsgrad auf Gesetzesstufe nicht unbedingt immer der gleiche ist.

Le président (Bugnon André, président): Le groupe radical-libéral soutient la proposition de la majorité aux alinéas 2 et 3.

Abs. 2 – Al. 2

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/351)

Für den Antrag der Mehrheit ... 91 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 86 Stimmen

Abs. 3 – Al. 3

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/352)

Für den Antrag der Mehrheit ... 108 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 69 Stimmen

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 5

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

...

b. ... verhalten, kontrollieren, anhalten und wegweisen;

...

Abs. 2

...

b. ... Polizei zuführen.

Abs. 3

... ist die Zuführung nach ...



Abs. 4

Unmittelbarer Zwang darf im Rahmen der Zweckerfüllung von Artikel 2 nur ... und der Polizei zugeführt, so sind ...

Antrag der Minderheit

(Binder, Fattebert, Föhn, Hegetschweiler, Laubacher, Leutenegger Filippo, Michel, Schenk Simon)

Abs. 2

... übergeben;

c. bei Verletzung oder Verdacht auf Verletzung von Bundesgesetzen, Personen kontrollieren, durchsuchen und bei Bedarf vorläufig festnehmen.

Art. 5

Proposition de la majorité

Al. 1

...

b. ... contrôler, interpellier et exclure du transport ...

...

Al. 2

...

b. confier immédiatement les personnes ...

Al. 3

... ne peut être confiée à la police comme ...

Al. 4

... exercée que dans le cadre de la réalisation de l'objectif de l'article 2 pour autant que cela soit nécessaire pour exercer les compétences mentionnées ... un crime ou un délit et confiée à la police ...

Proposition de la minorité

(Binder, Fattebert, Föhn, Hegetschweiler, Laubacher, Leutenegger Filippo, Michel, Schenk Simon)

Al. 2

... le plus proche;

c. contrôler, fouiller et, en cas de besoin, provisoirement arrêter les personnes qui enfreignent ou qui sont soupçonnées d'enfreindre des lois fédérales.

Abs. 2 – Al. 2

Binder Max (V, ZH): Im Gegensatz zu Bundesrat und Mehrheit möchte ich, dass die Transportpolizei in ihrem Einsatzbereich auch konsequent handeln kann. Sie soll bei Verletzung oder bei Verdacht auf Verletzung von Bundesgesetzen Personen kontrollieren können; sie soll sie aber auch durchsuchen und – das aber nur bei Bedarf – vorläufig

AB 2008 N 193 / BO 2008 N 193

festnehmen können, um sie dann den kantonalen Polizeiorganen übergeben zu können. Eine Festnahme entspricht natürlich einer polizeilichen Befugnis und ist gegenüber dem Begriff "zuführen" eine wesentlich stärkere Massnahme. Das ist aber auch unsere Absicht; die Polizei soll in der Ausübung ihrer Arbeit in schwierigen Situationen nicht eingeschränkt werden.

Die Polizei hat mit ihrer Präsenz durchaus präventive Wirkung. Das allein aber genügt unserer Meinung nach nicht. Sie muss im Einsatzbereich, den sie hat, konsequent handlungsfähig sein können. Sie soll also nicht auf die kantonalen Polizeiorgane warten müssen, wenn die Situation eine schwierige ist, weil eine Situation allenfalls auch eskalieren kann. Wir sind ganz klar der Meinung, dass die Polizei, auch gestützt auf ihre Ausbildung, mit dieser Kompetenz vorsichtig umgeht und dass es nicht zu einer – wie man mir einmal sagte – "Wildwestmanier" in unserem öffentlichen Verkehr führt.

Ich bitte Sie, der Minderheit zuzustimmen.

Lachenmeier-Thüring Anita (G, BS): Die Grünen sind gegen den Antrag der Minderheit, der den Sicherheitsdienst befugen will, Personen nicht nur zu kontrollieren, sondern auch festzunehmen. Wir sind der Meinung, dass dies ausschliesslich eine hoheitliche Aufgabe ist, die weiterhin der kantonalen Polizei vorbehalten sein





soll. Diese Polizei ist sehr mobil und auch immer schnell zur Stelle. Die Sicherheitsdienste können weiterhin kontrollieren, anhalten und wegweisen. Bei Bedarf rufen sie die kantonalen Polizeikräfte und halten die allenfalls zu verhaftenden Personen so lange fest, bis die Polizei zur Stelle ist.

Wir wissen es alle: Die Festnahme von Personen ist eine sehr heikle Angelegenheit. Wer die zahlreichen Diskussionen rund um Demonstrationen und Sportanlässe verfolgt hat, muss zur Kenntnis nehmen, dass selbst die Polizei immer wieder unbeteiligte Personen zu Unrecht festnimmt und unschuldige Personen zum Teil über Stunden ihrer Freiheit beraubt. Wenn bereits die kantonale Polizei immer wieder Fehlentscheide mit rechtlichen und für die betroffenen Personen zum Teil mit psychischen Folgen trifft, wie stellen Sie sich dann die Handhabung und die rechtliche Legitimation der Verhaftung von Personen durch einen Sicherheitsdienst vor? Trennen Sie die Aufgaben von Sicherheitsdienst und Polizei klar, und stimmen Sie der Mehrheit der Kommission zu.

Hämmerle Andrea (S, GR): Auch die SP-Fraktion bittet Sie, den Antrag der Mehrheit zu unterstützen und den Antrag der Minderheit Binder abzulehnen.

Die Abgrenzung zwischen den Befugnissen der Transportpolizei und denjenigen der ordentlichen Polizei ist mit Absatz 2 Buchstabe b erreicht. Diese Grenze ist klar. Die Transportpolizei kann jemanden anhalten und der Polizei übergeben. Weitere Massnahmen sind der ordentlichen Polizei vorbehalten. Ich möchte Sie daran erinnern, dass wir hier erst vor Kurzem die eidgenössische Strafprozessordnung beschlossen haben. Dort sind die Kompetenzen der ordentlichen Polizei schweizweit ganz genau geregelt. Buchstabe c gemäss dem Antrag der Minderheit Binder würde die Grenze zwischen der Transportpolizei und der ordentlichen Polizei verwischen. Das alles würde nur zu Unklarheiten, zu einer unübersichtlichen Kompetenzordnung, führen. Dies dient der Sicherheit mit Sicherheit nicht.

Ich bitte Sie also, der Mehrheit zu folgen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Sie haben vorher die Vollpolizei abgelehnt, und ich würde Ihnen vorschlagen, bei diesem Grundsatzentscheid zu bleiben, denn dieser Minderheitsantrag geht jetzt eben doch wieder in diese Richtung, nämlich in die Richtung einer Vollpolizei. Das führt zu einer nicht gerade klaren Abgrenzung von den Kantonspolizeien, und Sie wissen, dass sich die Kantone und ihre Polizeidirektoren vehement gegen eine solche Vollpolizei ausgesprochen haben. Der Antrag der Minderheit würde dazu führen, dass diese Polizei jemanden also vorläufig festnehmen könnte, während wir eigentlich nur gerade das zulassen wollen, wozu ja eigentlich auch jeder Private das Recht hat: jemanden, der vielleicht eine kriminelle Tat begangen hat, zu "päckeln" und festzuhalten, bis die Polizei da ist – aber nicht, ihn selber vorläufig festzunehmen. Das würde nämlich dazu führen, dass hier Arrestzellen geschaffen werden müssten, und genau das möchten wir nicht haben.

Von daher ersuche ich Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Marti Werner (S, GL), für die Kommission: Mit dem Antrag der Minderheit Binder würde, sofern Sie dieser Minderheit entgegen dem Antrag der Kommissionmehrheit folgen sollten, eine folgenschwere Ausweitung vorgenommen, und zwar gegenüber Artikel 2 des Gesetzes. Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b umschreibt den Bereich, in welchem die Transportpolizei eingreifen kann. Sie "unterstützt die zuständigen Stellen bei der Verfolgung von Verstössen gegen Strafbestimmungen des Bundes, soweit sich diese Verstösse auf die Sicherheit der Reisenden, der Angestellten, der transportierten Güter, der Infrastruktur oder der Fahrzeuge oder auf den ordnungsgemässen Betrieb auswirken können". Das ist der Bereich, in welchem die Transportpolizei zuständig ist.

Herr Binder will nun diesen Bereich ausweiten, durch die Ergänzung "bei Verletzung oder Verdacht auf Verletzung von Bundesgesetzen". Wenn man dem folgt, kann das Auswirkungen haben, welche Sie sich selbst nicht vorstellen können, Herr Binder. Wenn Sie beispielsweise beim Ausbringen von Jauche eine Gewässerverschmutzung verursachen, macht die örtliche Kantonspolizei dann ein Telefon an die Transportpolizei und weist darauf hin, dass der Herr Binder im Zug nach Bern unterwegs sei; die Transportpolizei hätte dann die Aufgabe, Sie anzuhalten und Sie zu dieser Verletzung von Bundesgesetz einzuvernehmen. Das kann doch nicht mal Ihre Meinung sein! Aber das ist der Inhalt Ihres Antrages, wonach Sie das derart ausweiten, auf alle Verletzungen oder den Verdacht auf Verletzungen von Bundesrecht. Das heisst, dass diese Transportpolizei dann amten müsste, genau gleich wie jede andere Polizei auch. Deshalb erstaunt es in keiner Art und Weise, dass die Kantone sich vehement gegen eine solche Ausweitung wehren. Es wäre absolut verheerend, wenn man diesem Antrag der Minderheit Binder zustimmen würde. Ich sage das mit derartiger Vehemenz, weil ich auf der Fahne sehe, dass diese Minderheit relativ breit abgestützt ist.

Ich möchte hier insbesondere an alle Fraktionen, die das vielleicht diskutiert haben, appellieren, sich genau



zu überlegen, was hier gemacht wird, und Sie ersuchen, diese Ausweitung, die sich durch nichts rechtfertigen lässt, abzulehnen und es bei der Fassung zu belassen, wie sie Ihnen von der Kommissionsmehrheit vorgeschlagen wird.

Simoneschi-Cortesi Chiara (CEg, TI), pour la commission: L'article 5 est très important parce qu'il règle les compétences des organes de sécurité, c'est-à-dire de la police des transports et du service de sécurité. A l'alinéa 2, il y a une divergence entre la majorité qui reprend plus ou moins la formulation du Conseil fédéral et la minorité Binder, qui, dans une nouvelle lettre c, veut donner à la police des transports des tâches qui vont au-delà des simples contrôles et de la remise des personnes à la police cantonale. La minorité souhaite en effet attribuer à la police des transports des compétences supplémentaires, c'est-à-dire la possibilité d'intervenir en cas de présomption d'infraction et d'arrêter quelqu'un provisoirement et de ne pas le remettre tout de suite à la police cantonale, comme on le fait maintenant.

Il y a une semaine, j'étais dans le train Berne-Lugano et il y a eu un tel cas: la police des transports a arrêté quelqu'un et, à la première gare, elle l'a remis à la police cantonale. Selon la formulation de la minorité, cela voudrait dire que la police des transports retiendrait cette personne et qu'elle l'enfermerait dans une prison qu'on devrait créer. On devrait créer une prison pour la police, gérée par la police des transports. Vous voyez qu'on va bien plus loin que ce qu'on a décidé à

AB 2008 N 194 / BO 2008 N 194

l'article 2 alinéa 2. La majorité de notre conseil a dit qu'elle ne voulait pas de police fédérale, qu'elle voulait respecter la responsabilité des polices cantonales. Mais si vous adoptez la formulation proposée à la lettre c, vous donnez à la police des transports des compétences qui vont bien au-delà de celles prévues à l'article 2 alinéa 2.

Je vous demande donc de soutenir la solution défendue par la majorité de la commission, qui a pris sa décision par 10 voix contre 8.

Binder Max (V, ZH): Es ist natürlich keinesfalls so, wie Herr Marti gesagt hat. Es geht also nicht darum, dass die Transportpolizei, die laut diesem Gesetz für den öffentlichen Verkehr zuständig ist, dann plötzlich irgendwo im Land jemanden festnimmt, der irgendetwas begangen hat. Es ist keine Ausweitung der transportpolizeilichen Befugnisse auf polizeiliche Befugnisse in irgendeiner Situation, sondern das Gesetz besagt ganz klar, dass es hier um die Transportpolizei geht. Sie ist zuständig für den öffentlichen Verkehr. Wenn ich hier von der Verletzung von Bundesgesetzen spreche, dann bezieht sich das natürlich auch auf Bundesgesetze, die im Rahmen der Kompetenz, die in Artikel 2 festgelegt ist, von Bedeutung sind. Es ist keinesfalls so, dass es eine Ausweitung dieser transportpolizeilichen Kompetenzen gäbe und es quasi zu einer zweiten Polizei im Staat käme.

Marti Werner (S, GL), für die Kommission: Dies steht im Widerspruch zu dem, was wir in der Kommission beraten haben und was die Kommissionsmehrheit auch klar festgelegt hat. Der Antrag der Minderheit Binder stellt gegenüber Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b eine Ausweitung dar. Herr Binder, wenn dem nicht so wäre, dann müssten Sie Ihren Antrag gar nicht stellen, dann könnten Sie ihn zurückziehen. Denn das, was Sie wollen, ist in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b bereits enthalten.

Simoneschi-Cortesi Chiara (CEg, TI), pour la commission: Je vous prie, cher collègue, de vous référer à la version de la majorité de la commission à l'article 5 alinéa 2 lettre b qui dit: "La police des transports peut en outre ... confier immédiatement les personnes interpellées à la patrouille ou au poste de police le plus proche"; c'est ce qui se passe actuellement dans les trains. La minorité Binder à l'alinéa 2 lettre c propose que la police des transports puisse "provisoirement arrêter les personnes". Or, "provisoirement arrêter", selon le Code pénal, c'est arrêter une personne, l'emprisonner et attendre que le procureur général s'occupe de la question. C'est cela la différence.

Nous voulons que les choses se passent comme à l'heure actuelle, c'est-à-dire que la police des transports surveille ce qui se passe dans les trains et que lorsqu'elle arrête une personne, qu'elle descende du train à la gare suivante pour la confier à la police cantonale, car c'est une affaire qui relève de la compétence de la police cantonale. Ensuite, c'est le procureur du canton X ou Y qui s'occupe de la chose.

Si vous votez en faveur de la minorité Binder à l'alinéa 2 lettre c, vous donnez la responsabilité à la police des transports d'arrêter les personnes. Le cas échéant, j'ai dit qu'on devrait aussi construire des prisons – je ne sais pas où –, c'est pourquoi je vous invite à suivre la majorité de la commission.



Le président (Bugnon André, président): Le groupe radical-libéral soutient la proposition de la minorité Binder.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/353)

Für den Antrag der Minderheit ... 98 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 79 Stimmen

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 6

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Sofern die Aufgaben der Sicherheitsorgane einer privaten Organisation ...

Abs. 3

... insbesondere die Artikel 16 bis 25bis und 27.

Art. 6

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

Dans la mesure où les tâches des organes de sécurité sont confiées à une organisation privée ...

Al. 3

... notamment les articles 16 à 25bis et 27, s'appliquent au demeurant.

Angenommen – Adopté

Art. 7, 8

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 9

Antrag der Kommission

Abs. 1

Wer Anordnungen einer erkennbar mit ...

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 9

Proposition de la commission

Al. 1

... d'une personne visiblement chargée de tâches de sécurité ...

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 10–12

Antrag der Kommission



Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif; 05.028/354)
Für Annahme des Entwurfes ... 118 Stimmen
Dagegen ... 62 Stimmen

9. Bundesgesetz über die Bahnreform 2 (Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr)
9. Loi fédérale sur la réforme des chemins de fer 2 (Révision des actes normatifs concernant les transports publics)

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress; Ziff. I; II Ziff. 1–8
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

AB 2008 N 195 / BO 2008 N 195

Titre et préambule; ch. I; II ch. 1–8
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. II Ziff. 9
Antrag der Kommission
Streichen

Ch. II ch. 9
Proposition de la commission
Biffer

Angenommen – Adopté

Ziff. II Ziff. 10–13
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II ch. 10–13
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. II Ziff. 14
Antrag der Mehrheit
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
mit Ausnahme von:
Art. 10 Abs. 1bis, 3; 17 Abs. 2bis, 6; 18m Abs. 2bis; 21 Abs. 1





Streichen

Art. 17a Titel

Beurteilung der sicherheitsrelevanten Aspekte

Art. 17a Abs. 1

Das Bundesamt beurteilt in den Bewilligungsverfahren die sicherheitsrelevanten Aspekte risikoorientiert auf der Grundlage von Sicherheitsgutachten oder Stichproben.

Art. 17a Abs. 2

Es legt fest, wofür die Gesuchstellerin Sicherheitsgutachten zu erbringen hat.

Art. 18w Abs. 2

Das Bundesamt erteilt die Betriebsbewilligung, wenn die Gesuchstellerin den Sicherheitsnachweis erbracht hat und das Vorhaben den massgebenden Vorschriften entspricht.

Art. 18x

Das Bundesamt erteilt eine Typenzulassung für Fahrzeuge, Elemente von Fahrzeugen sowie für Elemente von Eisenbahnanlagen, die in gleicher Weise und Funktion mehrfach verwendet werden sollen, wenn die Gesuchstellerin den Sicherheitsnachweis erbracht hat und das Vorhaben den massgebenden Vorschriften entspricht.

Art. 80 Bst. c

c. ... erfüllen müssen. Er kann für die Ermittlung der persönlichen Anforderungen auch psychologische und medizinische Untersuchungen vorsehen.

Antrag der Minderheit

(Teuscher, Allemann, Fehr Jacqueline, Genner, Hämmerle, Heim, Hochreutener, Levrat, Marti Werner)

Art. 16b Abs. 3

... ausgewertet werden. Bei der Aufnahme sind Technologien anzuwenden, welche die Privatsphäre schützen.

Antrag der Minderheit I

(Marti Werner, Allemann, Brun, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Heim, Levrat, Vollmer)

Art. 16b Abs. 4

... nach 30 Tagen zu vernichten.

Antrag der Minderheit II

(Teuscher, Genner)

Art. 16b Abs. 4

... nach 4 Tagen zu vernichten.

Ch. II ch. 14

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

à l'exception de:

Art. 10 al. 1bis, 3; 17 al. 2bis, 6; 18m al. 2bis; 21 al. 1

Biffer

Art. 17a titre

Evaluation des principes liés à la sécurité

Art. 17a al. 1

Lors des procédures d'autorisation, l'office fédéral évalue les aspects liés à la sécurité en fonction des risques et sur la base des expertises de sécurité ou de sondages.

Art. 17a al. 2

Il définit les objets pour lesquels la requérante doit fournir des expertises de sécurité.

Art. 18w al. 2

L'office fédéral octroie l'autorisation d'exploiter lorsque la requérante a fourni le dossier de sécurité et que le projet répond aux prescriptions déterminantes.

Art. 18x

L'office fédéral octroie une autorisation de série pour les véhicules, ainsi que pour les éléments des véhicules et des installations ferroviaires qui doivent être utilisés plusieurs fois de la même manière et dans la même fonction, lorsque la requérante a fourni le dossier de sécurité et que le projet correspond aux prescriptions déterminantes.



Art. 80 let. c

c. ... déterminées. Il peut prévoir aussi des examens psychologiques et médicaux destinés à établir si les exigences personnelles sont remplies.

Proposition de la minorité

(Teuscher, Allemann, Fehr Jacqueline, Genner, Hämmerle, Heim Bea, Hochreutener, Levrat, Marti Werner)

Art. 16b al. 3

... qui suit l'enregistrement. Les technologies utilisées pour l'enregistrement doivent protéger la sphère privée.

Proposition de la minorité I

(Marti Werner, Allemann, Brun, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Heim Bea, Levrat, Vollmer)

Art. 16b al. 4

... au bout de 30 jours.

Proposition de la minorité II

(Teuscher, Genner)

Art. 16b al. 4

... au bout de 4 jours.

Teuscher Franziska (G, BE): Bei Artikel 16b geht es um die Videoüberwachung. Zu begrüssen ist, dass mit der vorliegenden Gesetzesrevision die Videoüberwachung, die bis anhin nur auf Verordnungsebene geregelt ist, gesetzlich geregelt wird. Denn die Videoüberwachung greift in die Grundrechte ein und braucht daher eine gesetzliche Regelung. In diesem Artikel wird vorgeschlagen, dass Videoüberwachung eben auch von privaten Sicherheitsdiensten geleistet werden kann. Es wird dann in Absatz 2 festgehalten, dass die Einhaltung der Datenschutzvorschriften gewährleistet sein muss. Ich möchte mit meinen zwei Minderheitsanträgen die Datenschutzvorschriften so präzisieren, wie es uns der Eidgenössische Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragte in der Kommission empfohlen hat. Es geht zum einen um die Chiffrierungstechnologie, die angewendet werden soll, und zum anderen um die Frist, während der die Daten aufbewahrt werden sollen.

Es geht bei meinem ersten Antrag zur Chiffrierungstechnologie darum, dass wir die neuesten Technologien nützen, um den Persönlichkeitsschutz möglichst umfassend zu garantieren. Mit meinem Minderheitsantrag will ich sicherstellen,

AB 2008 N 196 / BO 2008 N 196

dass nur Berechtigte die Personen auf den Videoaufnahmen erkennen können. Deshalb sollen die Chiffrierungstechnologien angewendet werden, die an der ETH Lausanne entwickelt wurden. Nur so dürfen Berechtigte die Videobänder anschauen und die Personen erkennen. Diese Chiffrierungstechnologien dienen auch dazu, dass es einfacher ist, die Videoaufnahmen über eine längere Zeit zu lagern, weil eben dann nur die berechtigten Personen Zugang zu diesen Videoaufnahmen haben.

Die Erstellung von Videoaufnahmen ist, wie ich schon gesagt habe, eben ein ziemlich grosser Eingriff in die Grundrechte. Deshalb hat auch das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement festgehalten, dass es sich je nach Aufbewahrungsdauer und Erkennbarkeit der Personen um einen schweren Eingriff handle. Darum bin ich der Meinung, dass wir hier alles technisch Mögliche ausschöpfen sollten, um die Grundrechte zu wahren.

Zu Absatz 4 und zu meinem zweiten Minderheitsantrag: Hier geht es darum, wie lange Videoaufnahmen aufbewahrt werden sollen. Ohne Angabe von namhaften Gründen schlägt der Bundesrat vor, dass die heutige Frist von 1 Tag auf 100 Tage ausgedehnt werden soll. Diese lange Frist steht völlig quer zu anderen Regelungen, die heute in Kantonen gelten. So schlägt der Kanton Solothurn vor, diese Frist auf 4 Tage festzulegen, ebenfalls der Kanton Waadt. In Österreich beträgt die Frist zur Aufbewahrung solcher Videoaufnahmen im Eisenbahnbereich 2 Tage.

Ich schlage Ihnen im Namen der Minderheit II vor, diese Frist zur Aufbewahrung auf 4 Tage festzulegen. Sie sehen, in Artikel 16b Absatz 3 wird festgehalten, dass die Videosignale grundsätzlich am nächsten Werktag ausgewertet werden sollen. Es besteht also keine Notwendigkeit, dass wir die Daten dann über drei Monate irgendwo lagern. Innerhalb von 4 Tagen kann sichergestellt werden, dass die Videoaufnahmen ausgewertet werden und dass man alle für die öffentliche Sicherheit relevanten Dinge festgestellt hat. Stellen Sie sich auch vor, welche Kosten das verursacht, wenn wir all die Videoaufnahmen, die in Bahnen, Bussen und allenfalls auch in Seilbahnen gemacht werden, über drei Monate so lagern wollen, dass sie zum einen jederzeit greifbar sind und dass zum anderen auch der Persönlichkeitsschutz gewährleistet ist.



Als Urheberin dieser beiden Minderheitsanträge bitte ich Sie daher, diesen Präzisierungen zuzustimmen. Diese Präzisierungen sind, wie ich bereits erwähnt habe, Forderungen des Eidgenössischen Datenschutzbeauftragten.

Le président (Bugnon André, président): La proposition de la minorité I (Marti Werner) est défendue par Monsieur Berberat.

Berberat Didier (S, NE): Je suis chargé de défendre la minorité I (Marti Werner) qui, à l'article 16b alinéa 4, demande à ce que le délai proposé par le Conseil fédéral, qui est de 100 jours, soit réduit à 30 jours.

Ce qu'il faut d'abord dire, c'est que ce genre d'enregistrement est une atteinte à la personnalité, à la sphère privée, et il faut donc toujours être très prudent lorsqu'on procède à ces enregistrements, même si on admet tout à fait que ceux-ci sont utiles pour la poursuite d'infractions graves. Toutefois, à notre sens, le délai de 100 jours autorisé pour conserver les signaux vidéo est beaucoup trop long, raison pour laquelle nous vous demandons d'accepter la proposition de la minorité Marti Werner de réduire ce délai à 30 jours.

Ce délai, d'ailleurs – comme cela a été rappelé tout à l'heure par Madame Teuscher –, est extrêmement long par rapport à la pratique actuelle, qui est de 2 jours. Il l'est aussi lorsqu'on le compare à ce qui se passe dans d'autres pays tels que l'Autriche, où le délai est de 4 jours, ou aux cantons de Soleure et de Vaud, où le délai est de 96 heures, alors que le Conseil fédéral ainsi que la majorité de la commission proposent non pas 96 heures, mais plus de 96 jours.

En outre, cela a été rappelé aussi, l'alinéa 3, dans sa version actuelle, prévoit que les signaux vidéo doivent être analysés en règle générale le jour ouvrable qui suit l'enregistrement. On ne comprend donc pas pourquoi il faut, pour poursuivre des infractions, avoir un délai aussi important. En fin de compte, les autorités de poursuite pénale pourront, à notre sens, s'acquitter de leur tâche de manière tout à fait normale, puisque si une infraction est commise, on le sait assez rapidement et le délai de 30 jours permet à ces autorités de pouvoir consulter les bandes enregistrées.

Je souhaite aussi défendre et appuyer la minorité Teuscher qui, à l'alinéa 3 du même article, précise que "les technologies utilisées pour l'enregistrement doivent protéger la sphère privée". Au nom du groupe socialiste, je salue tout d'abord le fait que la surveillance vidéo soit enfin inscrite dans la loi et non pas dans une ordonnance. Cependant, cela a été également rappelé, cette surveillance pose à l'évidence un problème au niveau de la protection de la personnalité, raison pour laquelle, je le répète, il faut être extrêmement prudent. Pour cette raison, le groupe socialiste défend la minorité Teuscher à cet alinéa.

Il s'agit à notre sens de veiller à ce que seules les personnes autorisées à consulter les bandes puissent le faire et d'éviter ainsi que ces bandes enregistrées puissent être piratées ou visionnées par des personnes non autorisées. Comme cela a été évoqué tout à l'heure par Madame Teuscher, il existe d'ailleurs des systèmes de codage ou de cryptage sophistiqués et peu coûteux qui permettent de limiter l'accès à ces images aux seules personnes habilitées à les consulter.

Au nom de la protection des personnes, qui n'est pas forcément en contradiction avec la protection des biens, je vous invite donc à suivre la minorité Teuscher ainsi que la minorité Marti Werner.

Lang Josef (G, ZG): Als liberale Bürgerrechtspartei haben die Grünen grossen Respekt vor dem Gespenst "Big Brother". Wir bedenken jederzeit, was Benjamin Franklin vor 250 Jahren gesagt hat: "Wer Sicherheit auf Kosten der Freiheit bewahren will, verliert zuletzt beides." In diesem Sinne empfehlen wir Ihnen, den Minderheitsanträgen Teuscher zuzustimmen.

In seinem vom Bundesrat Ende September 2007 abgesehenen Bericht hielt das EJPD fest: "Die Erhebung, Aufbewahrung und Bearbeitung von Daten aus Videoüberwachungen greifen in die Grundrechte ein. Je nach Aufbewahrungsdauer und Erkennbarkeit der Personen kann es sich um schwere Eingriffe handeln." Der gleiche EJPD-Bericht zeigt auf, wie massiv die Videoüberwachung in den nächsten Jahren allein im Bahnbereich zunehmen wird.

Je grösser die Big-Brother-Gefahr ist, desto griffiger hat der Datenschutz zu sein. Zu einem griffigen Datenschutz gehört der Einsatz von Technologien, welche die Privatsphäre schützen. Heute gibt es Chiffrierungs- und Dechiffrierungstechnologien, mit denen dafür gesorgt ist, dass keine Unberechtigten Zugang zu Videoaufnahmen erhalten. Diese Technologien sind nicht einmal sehr teuer. Im bereits zitierten EJPD-Bericht steht dazu im Zusammenhang mit Busunternehmen: "Bei grösseren Betrieben erfolgt vor der Speicherung eine Verschlüsselung." Als Beispiele werden die Zugerland-Verkehrsbetriebe (ZVB) und die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) genannt. Was den ZVB und den VBZ recht ist, sollte den viel grösseren SBB billig sein!

Nun zur hochsensiblen Frage der Aufbewahrungsdauer: Die Ausweitung von 1 Tag auf 100 Tage ist völlig übertrieben. Nirgendwo sonst gilt eine so lange Frist. Zum Vergleich: Die Kantone Solothurn und Waadt kennen



eine Frist von 96 Stunden, bei den österreichischen Bahnen sind es 48 Stunden.

Wenn wir die hundertfache Verlängerung der Aufbewahrungsdauer mit der Verhundertfachung der Videoaufnahmen in den nächsten Jahren multiplizieren, dann führt das zu einem Datenberg, der nicht nur den Datenschutz, sondern auch die Datenverarbeitung erdrückt. Ohne Diktatur und Demokratie gleichsetzen zu wollen, erinnere ich Sie an das Stasi-Syndrom mit seinem unbezwingbaren Datenmassiv. Dann sind wir an jenem Punkt, vor dem uns Benjamin Franklin gewarnt hat: Wir verlieren die Freiheit und die Sicherheit. Die vom Eidgenössischen Datenschutzbeauftragten und von

AB 2008 N 197 / BO 2008 N 197

der grünen Kommissionsminderheit vorgeschlagene Vervierfachung der Aufbewahrungsdauer reicht völlig.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Zu den Minderheitsanträgen: Den Minderheitsantrag zu Artikel 16b Absatz 3 finden wir nicht unbedingt nötig, ehrlich gesagt. Aber er wäre auch nicht schädlich, weil diese Garantien ohnehin in anderen Absätzen geregelt sind, da ja die Daten diebstahlsicher aufbewahrt werden müssen und vor Missbrauch geschützt werden sollen.

Jetzt zu den Minderheitsanträgen zu Artikel 16b Absatz 4: Wir schlagen Ihnen vor, die Daten 100 Tage aufzubewahren und sie dann zu vernichten. Das empfinden nun zwei Minderheiten als zu lang. Die eine will, dass die Daten nach 30 Tagen, die andere sogar, dass sie nach 4 Tagen vernichtet werden. Wir sind der Auffassung: Es kommt doch gar nicht darauf an, wie lange diese Daten irgendwo aufbewahrt werden, sondern es kommt darauf an, wie sicher sie aufbewahrt werden, damit kein Unberechtigter Zugang dazu hat; das ist doch das Kriterium. Dass sie diebstahlsicher aufbewahrt werden müssen, dass sie vor Missbrauch zu schützen sind, das ist ja ausdrücklich garantiert, und das ist das wichtige Kriterium; da könnten sie noch sehr viel länger als 100 Tage aufbewahrt werden. Aber wir schlagen jetzt diese 100 Tage vor.

Die Regelungen, unter welchen Umständen Einsicht in diese Aufzeichnungen genommen werden darf, sind ja dann ihrerseits wieder in Absatz 5 klar und abschliessend vorhanden. Ich könnte mir vorstellen, dass Benjamin Franklin und George Orwell und alle mit dieser bundesrätlichen Lösung ganz zufrieden wären, weil eben die Daten sicher aufbewahrt werden.

Simoneschi-Cortesi Chiara (CEg, TI), pour la commission: Je vous rappelle que le contenu de l'article 16b que nous discutons est le même que celui de l'article 54 de la loi sur le transport de voyageurs. Il y a donc les mêmes propositions de majorité et les mêmes propositions de minorité. La seule différence, c'est que la loi sur la réforme des chemins de fer 2 concerne l'infrastructure ferroviaire, et nous sommes à l'article 16b de cette loi, et que la loi sur le transport de voyageurs concerne le trafic des voyageurs, y compris en bus, en bateau, etc.

Venons-en à la formulation. La vidéosurveillance est une question délicate pour des raisons de protection des données. Le Conseil fédéral prévoit une utilisation large et une réglementation du statu quo. Les propositions de minorité ont trait aux sujets suivants.

La minorité I concerne la protection des données qui doit être garantie techniquement; il y a donc la question des technologies. Deuxièmement, la différence d'avec la proposition du Conseil fédéral porte sur la conservation des données. Vous avez entendu que le Conseil fédéral prévoit 100 jours, alors que les deux minorités prévoient respectivement 30 et 4 jours.

A propos de la minorité I qui est préoccupée par l'utilisation des technologies, je rappelle que la vidéosurveillance est une question délicate. Tant la commission que le Conseil fédéral le savent. Les détails seront réglés dans une ordonnance afin de garantir que les données soient conservées à l'abri des voleurs et qu'aucun abus ne sera possible. En l'espèce, le Conseil fédéral veut aussi régler la thématique évoquée dans la proposition de la minorité. Le fait de ne pas dire explicitement qu'on doit faire attention à l'utilisation de certaines technologies ne signifie pas qu'on ne va pas régler ce problème dans l'ordonnance.

A propos du délai de conservation de 100, 30 ou 4 jours, je souligne que la distinction fondamentale est la suivante. Les entreprises de transport sont tenues d'analyser les signaux vidéo le jour ouvrable suivant. Une vidéo qui montre un acte de vandalisme ou une personne qui menace des voyageurs doit être analysée le jour ouvrable suivant. Par ailleurs, les signaux vidéo sont importants pour la protection de l'Etat et la lutte contre le terrorisme.

En effet, il peut être important de disposer d'enregistrements durant une période supérieure à 1 mois, d'où le délai de 100 jours. Ce qui est fondamental, ce n'est pas la durée de conservation, mais le fait que les signaux vidéo soient conservés à l'abri des voleurs et qu'aucun abus ne soit possible.

Du point de vue de la quantité, la conservation de ces données ne pose pas de problèmes. Il s'agit de données



numérisées qui doivent être conservées en toute sécurité. Des réglementations claires indiquent qui peut consulter les enregistrements et dans quelles circonstances: autorités chargées de la poursuite pénale et autorités devant lesquelles les entreprises ont déposé plainte ou fait valoir des prétentions.

La proposition défendue par la majorité a été adoptée par 12 voix contre 10. Je vous demande de suivre la majorité.

Le président (Bugnon André, président): Les votes sur les propositions des minorités sont également valables pour les propositions des mêmes minorités à l'article 54 alinéas 3 et 4 de la loi fédérale sur le transport de voyageurs.

Le groupe radical-libéral et le groupe UDC soutiennent la proposition de la majorité.

Art. 16b Abs. 3 – Art. 16b al. 3

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/355)

Für den Antrag der Mehrheit ... 118 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 63 Stimmen

Art. 16b Abs. 4 – Art. 16b al. 4

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 05.028/356)

Für den Antrag der Minderheit I ... 130 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 24 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 05.028/357)

Für den Antrag der Mehrheit ... 121 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 62 Stimmen

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Ziff. II Ziff. 15–17

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II ch. 15–17

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. II Ziff. 18

Antrag der Kommission

Streichen (vgl. Vorlage 10)

Ch. II ch. 18

Proposition de la commission

Biffer (voir projet 10)

Angenommen – Adopté

Ziff. II Ziff. 19

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
mit Ausnahme von:



Art. 3 Abs. 1bis; 6; 17 Abs. 2, 3 Bst. a; 22 Titel, Abs. 2; 26; 27
Streichen

AB 2008 N 198 / BO 2008 N 198

Ch. II ch. 19

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral
à l'exception de:

Art. 3 al. 1bis; 6; 17 al. 2, 3 let. a; 22 titre, al. 2; 26; 27

Biffer

Angenommen – Adopté

Ziff. II Ziff. 20

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II ch. 20

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. II Ziff. 21

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
mit Ausnahme von:

Art. 7a; 8 Abs. 3; 11a; 12; 14

Streichen

Ch. II ch. 21

Adhérer au projet du Conseil fédéral

à l'exception de:

Art. 7a; 8 al. 3; 11a; 12; 14

Biffer

Angenommen – Adopté

Ziff. II Ziff. 22

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Levrat, Allemann, Fehr Jacqueline, Genner, Hämmerle, Marti Werner, Pedrina, Teuscher)

Art. 4 Abs. 1

Streichen

Ch. II ch. 22

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Levrat, Allemann, Fehr Jacqueline, Genner, Hämmerle, Marti Werner, Pedrina, Teuscher)

Art. 4 al. 1





Biffer

Levrat Christian (S, FR): La majorité de la commission vous propose, à l'article 4, d'introduire par l'intermédiaire de la loi une annualisation de l'horaire de travail des salariés des entreprises de transports publics ainsi que de toutes les entreprises de transports publics, indépendamment de l'existence d'accords conventionnels. En soi, cela n'est pas véritablement une nouveauté. Aujourd'hui déjà, selon l'article 7 de l'ordonnance, il est possible pour des entreprises de transport munies d'une convention collective de travail d'introduire, sur accord mutuel, un horaire annuel de travail pour l'ensemble de leurs salariés en remplacement d'un horaire hebdomadaire qui en constitue la règle habituellement.

Le problème qui se pose ici, et la raison pour laquelle nous vous présentons cette proposition, c'est qu'il s'agit de décider si la loi doit prévoir à titre subsidiaire un horaire annuel ou si elle doit, à titre subsidiaire aussi, prévoir plutôt un horaire mensuel. En somme, est-ce à la loi de flexibiliser le droit du travail au-delà de ce qui est aujourd'hui le cas et au-delà de ce qui est prévu dans la loi sur le travail ordinaire ou n'est-ce pas plutôt l'affaire des partenaires sociaux que de trouver des solutions acceptables? Bien sûr, l'annualisation du temps de travail augmente la flexibilité des entreprises, notamment en cas de pointe de trafic, et il faut certainement saluer cette flexibilité. Mais d'un autre côté, si elle n'est pas encadrée sérieusement, elle pose des risques de sécurité. C'est précisément la raison d'être de la loi sur la durée du travail qui, par exception à la loi sur le travail ordinaire, prévoit un régime plus strict pour les salariés des entreprises de transport, et ce pour des motifs de sécurité générale.

Or, la disposition sur laquelle nous débattons aujourd'hui aurait pour conséquence que la loi sur la durée du travail offrirait aux salariés des entreprises de transport une protection moindre que celle accordée par le droit ordinaire. Tout à fait concrètement, elle conduirait des salariés à travailler jusqu'à 60 heures par semaine, et ce plusieurs mois d'affilée. On doit dès lors se poser la question si l'objectif de la loi sur la durée du travail, à savoir améliorer la sécurité et encadrer la flexibilité dans le domaine des transports publics, est encore réalisé, avec une disposition de ce genre. Cela ne nous paraît pas être le cas. Il nous semble que l'on devrait en rester à la formulation actuelle de la loi, à savoir laisser les entreprises procéder de cette manière, lorsqu'elles en conviennent avec les représentants de leur personnel et lorsqu'elles conviennent des cautions nécessaires à l'annualisation du temps de travail. Mais pour le reste et en l'absence de conditions négociées à l'intérieur des entreprises entre partenaires sociaux, nous devrions plutôt maintenir le régime subsidiaire actuel, à savoir une limitation mensuelle et non annuelle. L'objectif de la loi sur la durée du travail consiste à améliorer la sécurité, donc à encadrer plus strictement le droit du personnel concerné. Nous allons ici, précisément, en sens inverse. C'est la raison pour laquelle je vous demande de soutenir ma proposition de minorité.

Lachenmeier-Thüring Anita (G, BS): Die Grünen unterstützen die Formulierung, wie sie jetzt im Gesetz steht. Der neuformulierte Absatz 1 ist daher zu streichen. Die bisherige Formulierung ist ausreichend und gut. Bereits die Berechnung der Arbeitszeit im Durchschnitt von 28 Tagen, wie es heute im Gesetz steht, bedeutet für die Arbeitnehmenden sehr viel Flexibilität. Sie gewährleistet jedoch, dass die Ruhezeit und Freizeit gegenüber der Arbeitszeit wenigstens über einen Monat hinweg ausgeglichen wird. Das Personal darf nicht zur reinen Manipuliermasse werden.

Würde man die Jahresarbeitszeit so einführen, wie es der Bundesrat vorschlägt und die Kommissionsmehrheit befürwortet, wären sowohl die Gesundheit wie auch die soziale Vernetzung der Arbeitnehmenden gefährdet. Theoretisch wäre es dann möglich, dass man neu jeweils an sechs Arbeitstagen je zehn Stunden arbeitet. Dass die Parteien, welche die Familienförderung in ihr Programm aufgenommen haben, dieser familienfeindlichen Regelung zustimmen, ist für uns unverständlich. Wir haben heute schon lange über die Sicherheit diskutiert. Wichtig ist für uns Grüne aber auch die Betriebssicherheit. Die Gefahr, dass einem übermüdeten Angestellten ein Fehler mit gravierenden Folgen unterläuft, ist sehr gross.

Unterstützen Sie daher die Kommissionsminderheit zugunsten der Gesundheit, der Familien und der sozialen Netze der Angestellten, aber auch zugunsten der Betriebssicherheit. Überspannen Sie den Bogen der Flexibilität der Arbeitnehmenden nicht unnötig, und schützen Sie das Personalrecht.

Pedrina Fabio (S, TI): Parlo a nome del gruppo socialista sull'articolo 18 capoverso 2 che si occupa degli obblighi a cui deve sottostare un'impresa attiva nel settore del trasporto passeggeri. Già oggi – e sempre di più nei prossimi anni – l'apertura al mercato mette sotto pressione concorrenziale le imprese attive in questo settore in cui – è bene sottolinearlo – i costi del personale ammontano a oltre il 50 per cento del totale. È questo il semplice motivo per il quale il personale va adeguatamente protetto dagli effetti della liberalizzazione, affinché la concorrenza non sia fatta sulle loro spalle producendo dumping salariale e sociale,



AB 2008 N 199 / BO 2008 N 199

bensì attraverso l'efficienza del processo di produzione della prestazione di servizio, la cosiddetta catena logistica, e la qualità dell'offerta per l'utenza.

La proposta di minoranza Levrat porta uno strumento correttivo minimo, cioè la codifica dell'obbligo di rispettare le usuali condizioni di lavoro nel ramo. Si tratta di una richiesta minima che è importantissima in quanto in assenza di ciò si aprirebbe la porta al cannibalismo sui salari. Ricordo che una simile prescrizione è già contenuta in diverse leggi che regolamentano un altro settore ferroviario, quello dell'accesso alla rete, come pure nelle leggi sui settori della Posta e delle telecomunicazioni.

Per questi motivi invito a sostenere la proposta di minoranza Levrat, che contrariamente alla proposta della maggioranza crea le premesse per una sana concorrenza, poiché non fatta sulle spalle dei dipendenti del settore.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Hier geht es um den Wechsel zur vorgeschlagenen Jahresarbeitszeit. Das heisst, dass Arbeitgeber und Arbeitnehmer vermehrte Flexibilität haben. Nach unserer Beobachtung gibt es durchaus viele Arbeitnehmer, die über eine solche Lösung froh wären. Insbesondere der Tourismusverkehr wünscht sich eine solche Flexibilität, die in anderen Branchen seit Langem üblich ist, ohne dass es zu sicherheitsrelevanten Vorfällen oder zu Vorfällen, die die Arbeitsmoral beeinträchtigt hätten, gekommen wäre. Deshalb hat der Bundesrat Ihnen dies vorgeschlagen.

Marti Werner (S, GL), für die Kommission: Im bisherigen Recht ist eine relativ detaillierte Regelung bezüglich der Arbeitszeit enthalten, mit dem Grundsatz, dass während mindestens 28 Tagen die Höchstarbeitszeit von 7 Stunden nicht überschritten werden darf, und weiteren Details, die in den bisherigen Absätzen 2 und 3 enthalten sind.

Mit der neuen Fassung schlagen Ihnen der Bundesrat und die Kommissionmehrheit ein Modell der Jahresarbeitszeit vor, mit einer Höchstgrenze, wonach die Arbeitszeit im Durchschnitt nicht mehr als 7 Stunden pro Tag betragen darf. Hier kommt zum Ausdruck – das hat Herr Bundesrat Leuenberger ja ausgeführt –, dass man damit den Wünschen der Transportunternehmungen gerecht wird, indem die Unternehmung die Arbeitszeiten flexibel ausgestalten kann, weil der Durchschnitt nur am Schluss stimmen muss. Die Minderheit Levrat wehrt sich dagegen, weil dieses Modell auch zur Folge haben kann, dass die tägliche Arbeitszeit bedeutend höher ausfällt, verbunden mit der entsprechenden Belastung der Arbeitnehmenden einerseits und der erhöhten Gefahr von übermüdeten Mitarbeitern am Steuer andererseits.

Die Kommission beantragt Ihnen aber mit 12 zu 7 Stimmen, der neuen Fassung mit der Jahresarbeitszeit zuzustimmen, und ich tue dies ebenfalls.

Simoneschi-Cortesi Chiara (CEg, TI), pour la commission: A l'article 4, on fixe la durée du travail. Les entreprises ont désormais la possibilité d'introduire le temps de travail annualisé. Jusqu'ici, cela n'était possible que si elles disposaient d'une convention collective de travail. Le temps de travail annualisé est un modèle de plus en plus répandu dans le monde du travail.

Pour cette raison, la majorité de la commission a suivi, en faisant un petit changement, le Conseil fédéral. La version de la majorité prévoit une nouvelle définition du temps de travail annualisé. L'introduction dudit temps de travail fournit davantage de marge de manoeuvre aux entreprises qui subissent des pics saisonniers.

Une minorité Levrat veut biffer la mention explicite du temps de travail annualisé.

La formulation défendue par la majorité a été votée en commission par 12 voix contre 7. Je vous prie donc de suivre la majorité de la commission.

Le président (Bugnon André, président): Le groupe UDC et le groupe radical-libéral soutiennent la proposition de la majorité.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/358)

Für den Antrag der Mehrheit ... 112 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 61 Stimmen

Ziff. II Ziff. 23, 24; Ziff. III

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates





Ch. II ch. 23, 24; ch. III

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Anhang 1 – Annexe 1

Titel und Ingress, Art. 1–15

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1–15

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 16

Antrag der Kommission

Abs. 1

... Transportvertrag an. Soweit ein Bedürfnis besteht, ist die Anbietung des direkten Verkehrs im Fern- und Regionalverkehr zwingend.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 16

Proposition de la commission

Al. 1

... offrent en général ... de transport. Si le besoin en est avéré, il devra être proposé obligatoirement un service de trafic direct pour le trafic longues distances et le trafic régional.

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 17

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 18

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

AB 2008 N 200 / BO 2008 N 200

Antrag der Minderheit

(Levrat, Allemann, Bernhardsgrütter, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Pedrina, Simoneschi-Cortesi, Teuscher, Vollmer)

Abs. 1

... einzuhalten;





c. die arbeitsrechtlichen Vorschriften sowie die branchenüblichen Arbeitsbedingungen einzuhalten.

Art. 18

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Levrat, Allemann, Bernhardsgrütter, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Pedrina, Simoneschi-Cortesi, Teuscher, Vollmer)

Al. 1

... des employés;

c. respecter les dispositions du droit du travail, ainsi que les conditions de travail usuelles dans la branche.

Levrat Christian (S, FR): CFF Cargo nous livre actuellement un assez bon exemple de ce à quoi peut mener la concurrence entre entreprises de transport qui sont toutes soutenues à un titre ou à un autre par les pouvoirs publics. Il en résulte un affaiblissement général de notre politique des transports, un affaiblissement qui n'est dans l'intérêt ni d'une société ni de l'autre.

L'objet dont il est question ici, dans un domaine voisin, celui du transport régional de personnes, pose les mêmes questions: comment faire en sorte que la concurrence améliore les prestations? Comment faire en sorte que la concurrence conduise à l'innovation et l'excellence et non pas à un affaiblissement des entreprises elles-mêmes et à une détérioration des conditions de travail qu'elles offrent? Ainsi, nous avons prévu toute une série de règles dans la loi sur la réforme des chemins de fer, dans d'autres lois connexes, susceptibles de garantir que la concurrence se déroule correctement. Nous avons prévu explicitement pour les CFF une obligation de conclure une convention collective de travail. Nous avons prévu dans la loi sur la réforme des chemins de fer que les opérateurs privés soient contraints de respecter les conditions usuelles de la branche. Ceci signifie qu'ils ne sont pas contraints de reprendre les conditions de travail des CFF, mais que, par ailleurs, ils sont libres de fixer des standards différents de ceux des CFF, pour autant qu'ils ne conduisent pas à un dumping salarial et social, mais qu'ils s'inscrivent plus ou moins dans la moyenne de la branche.

Ce que nous suggérons ici, c'est d'en faire de même dans le domaine du transport régional de personnes. Il n'y a aucune raison de traiter différemment les entreprises selon qu'elles sont actives dans le transfert régional de personnes, dans le transfert de marchandises, dans le domaine ferroviaire ou dans le domaine routier, où des dispositions similaires existent. Il s'agit ici d'abord sur le plan systémique d'une erreur qu'il nous appartient de corriger ou alors il faudrait justifier pourquoi traiter spécifiquement ce secteur différemment de l'ensemble des autres secteurs régulés dans le domaine ferroviaire. Il s'agit ici aussi probablement pour nous, et en tenant compte de l'actualité, d'envoyer un signal qui soit adéquat aux salariés du monde des transports. Vous n'êtes pas sans savoir que la situation est particulièrement tendue à Bellinzone, à Fribourg, à Bienne et à Bâle.

Et nous devons faire attention de dire très clairement dans notre conseil que nous entendons que la concurrence, là où elle existe et là où elle permet d'améliorer les prestations, se fasse sur la qualité, sur l'innovation, et non pas sur les conditions de travail.

Tout ce que nous vous demandons ici, c'est donc de réintroduire dans la loi une disposition qui permette de garantir que les entreprises actives dans le transport régional de personnes respectent les conditions usuelles de la branche. Il ne s'agit donc pas du respect de la convention collective de travail, ou de prévoir que ces entreprises soient obligées de conclure elles-mêmes une convention collective, mais de préciser qu'elles doivent se tenir plus ou moins dans la moyenne de la branche et que les cas d'abus les plus flagrants peuvent être sanctionnés.

Lachenmeier-Thüring Anita (G, BS): Auch wir sind der Meinung, dass Buchstabe c, wonach die branchenüblichen Bedingungen eingehalten werden sollen, absolut notwendig ist, und zwar für die Qualität und die Sicherheit. Wer Buchstabe b ernst nimmt, also sich für Qualität, Sicherheit und eine sichere Stellung der Beschäftigten einsetzt, der muss diesem Minderheitsantrag zustimmen. Möchte man nämlich Personenfreizügigkeit und Liberalisierung, dann gehören auch gleich lange Spiesse für alle dazu. Arbeitsrechtliche Vorschriften und branchenübliche Arbeitsbedingungen sind kein Heimatschutz, sondern der Grundpfeiler für die Öffnung und die soziale Gerechtigkeit.

Wir reden von Qualität, ohne sie zu definieren. Qualität kann nur gewährleistet werden, wenn arbeitsrechtliche Vorschriften auch eingehalten werden. Hier geht es nicht nur um Löhne und Sozialleistungen, sondern auch um Arbeitszeiten, wie wir sie vorher diskutiert haben. Sicherheit und Qualität kommen nicht von selbst. Für diese



muss man auch etwas in die Waagschale legen. Wettbewerb ohne genügende Rahmenbedingungen führt zu Lohndumping, Qualitätsverlust und auch zu Arbeitsplatzverlusten für Personen, welche sich über Jahre eingesetzt und mit viel Engagement für ihren Betrieb gearbeitet haben.
Stimmen Sie daher Buchstabe c zu.

Pedrina Fabio (S, TI): Molto brevemente: a causa di una mia disattenzione ma anche di una disattenzione del presidente, mi sono già espresso su questo tema un attimo fa, per cui mi limito alle conclusioni. Queste vanno nel senso di sostenere la proposta di minoranza Levrat che, appunto, contrariamente alle proposte della maggioranza della commissione, crea le premesse per una sana concorrenza, poiché non viene fatta sulle spalle dei dipendenti del settore.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Die Tatsache, dass der Bundesrat keinen entsprechenden Antrag gestellt hat, ist nicht darauf zurückzuführen, dass er der Meinung wäre, die Arbeitsgesetze und die branchenüblichen Bedingungen seien nicht einzuhalten. Deren Einhaltung entspricht durchaus unserer Haltung. In anderen Gesetzen haben wir das ja vorgeschlagen. So überlasse ich den Entscheid Ihnen.

Marti Werner (S, GL), für die Kommission: Ich bin davon ausgegangen, dass die Fassung von Bundesrat und Mehrheit vonseiten des Bundesrates hier noch etwas breiter vertreten wird. Dann hätte ich nämlich bezüglich der Frage, weshalb die Bestimmung gemäss dem Minderheitsantrag, die sich auch in anderen Gesetzen findet, hier nicht enthalten ist, auf den Bundesrat verweisen können.

Die Mehrheit ist der Auffassung, dass die Fassung genügt, wie sie hier nun vorliegt, dass keine zusätzlichen Bestimmungen in dieses Gesetz aufgenommen werden müssen und dass es nicht der gleiche Fall ist wie bei den SBB, für welche wir einen entsprechenden Passus haben.

Die Mehrheit beantragt Ihnen deshalb, den Antrag der Minderheit Levrat abzulehnen.

Le président (Bugnon André, président): Le groupe radical-libéral et le groupe UDC rejettent la proposition de la minorité Levrat.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/359)

Für den Antrag der Mehrheit ... 99 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 62 Stimmen

Art. 19–27

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 28

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Germanier, Genner, Teuscher)

Abs. 1

... des regionalen Personenverkehrs ab. Beispielhafte touristische Transportleistungen können gefördert werden, wenn sie Teil des Destinationsmanagements sind und zur

AB 2008 N 201 / BO 2008 N 201

Erhöhung der touristischen Wertschöpfung sowie zur Reduktion der Schadstoffemissionen beitragen.

Abs. 2

... Ortsverkehrs sowie weitere Angebote ...

Art. 28

Proposition de la majorité





Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Germanier, Genner, Teuscher)

Al. 1

... des coûts non couverts selon les comptes planifiés. Les prestations de transport touristique exemplaires peuvent être soutenues si elles sont intégrées dans le management de destination et si elles contribuent à l'augmentation de la valeur ajoutée touristique et à la réduction des émissions polluantes.

Al. 2

... local et les autres lignes ...

Germanier Jean-René (RL, VS): Dans certaines vallées alpines, qui sont des destinations touristiques, nous constatons souvent qu'une offre de transports publics permettrait de réduire le trafic automobile. En Suisse, un trajet sur deux est un trafic lié aux loisirs, en voiture ou par d'autres moyens de communication, et 70 pour cent des distances parcourues dans le cadre des loisirs sont effectuées en voiture.

Ma proposition de minorité prévoit que les prestations de transport touristique exemplaires puissent être soutenues dans un cadre strict: elles doivent être intégrées dans le management de destination et contribuer à l'augmentation de la valeur ajoutée touristique et à la réduction des émissions polluantes. Il s'agit de destinations dans des lieux naturels, souvent protégés, où l'on veut éviter les colonnes de voitures en incitant à l'utilisation de transports publics. En indemnisant les coûts non couverts, on permettrait de mieux organiser les transports du point de vue environnemental.

A l'article 28 alinéa 1, la minorité vous demande d'inclure dans les comptes planifiés ces prestations de transport touristique exemplaires. Je tiens à préciser que les remontées mécaniques ne sont pas incluses dans cette proposition, ce qui a amené une certaine confusion en commission. Mais c'est évident dans le texte, puisqu'il s'agit de cibler l'augmentation de la valeur ajoutée et la réduction des émissions polluantes.

A l'alinéa 2, par ma proposition de minorité, je souhaite simplement élargir le champ d'application en fonction de la correction qu'elle prévoit. Selon le Conseil fédéral, l'avenir de la mobilité réside dans une offre de transport moderne et écologique qui ménage les ressources en énergie et en terrain, tout en répondant aux besoins économiques et sociaux de notre pays. En Suisse, certaines vallées alpines sont desservies par deux services de bus par jour et il n'y a pas d'offre touristique dans la zone visitée. Tout le trafic de loisir se fait par automobile. Ma proposition de minorité permettrait de favoriser le transfert du trafic de loisir de la route vers le transport public. Les coûts de cette opération resteraient très réduits puisqu'il s'agit de les limiter à l'indemnisation des prestations de transport touristique exemplaires.

Je vous invite à suivre ma proposition de minorité.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Eigentlich sind wir der Ansicht, dass ein solcher Antrag eher in ein Gesetz zur Förderung des Tourismus oder zur Förderung der Regionalpolitik oder der Randregionen gehöre; dort kann das geregelt werden. Hier, mit diesem Verkehrsgesetz, wollten wir nicht eine solche Touristikförderung betreiben und haben keinen solchen Antrag gestellt.

Nun hat natürlich dieser Antrag einen für einen Umweltminister sehr verführerischen Zusatz. Es steht nämlich drin, dass beispielhafte touristische Transportleistungen gefördert werden können, wenn sie auch noch zur Reduktion der Schadstoffemissionen beitragen. Da getraue ich mich natürlich fast nicht, ihn zu bekämpfen, und muss einfach sagen: Der öffentliche Verkehr auf der Schiene will ja immer und überall, an sich, per se den Schadstoffausstoss mindern. Aber ich wage es gar nicht, Ihnen einen konkreten Antrag zu stellen, sondern kann nur sagen, dass der Bundesrat diesen Antrag jedenfalls nicht vorgesehen hat.

Marti Werner (S, GL), für die Kommission: Die Kommission schlägt Ihnen mit einem Stimmenverhältnis von 17 zu 4 vor, diesen Antrag der Kommissionsminderheit abzulehnen. Wir sind der Auffassung, dass – sofern es sich um Förderung von Tourismusprojekten handelt, sofern es sich um Randregionenprojekte handelt – dies nicht zu einer Ausweitung der Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Verkehrsangebotes führt, denn dieser Kuchen ist ja schliesslich auch beschränkt. Wenn mehrere Teilnehmer an diesem Kuchen teilhaben, heisst das, dass dann die Stücke entsprechend kleiner werden. Im Sinne eines zielgerichteten Einsatzes der Mittel für den öffentlichen Verkehr sind wir deshalb der Auffassung, dass diese Ausweitung, wie sie Herr Germanier vorschlägt, nicht beschlossen werden soll.

Wenn hier nun aber tatsächlich Verkehrsleistungen abgegolten werden sollen, dann ist meines Erachtens die Formulierung sehr unglücklich gewählt, sodass sie präzisiert werden sollte. Es kann dann allenfalls Aufgabe des Ständerates sein, hier Nachbesserungen zu machen. So, wie die Formulierung heute vorliegt, kann man



darunter eigentlich nichts anderes als Tourismusförderung verstehen, was nicht Sinn und Zweck des öffentlichen Verkehrs sein kann. Für diese besonderen Aspekte können die entsprechenden Mittel nicht eingesetzt werden.

Deshalb beantragt Ihnen die Kommissionsmehrheit, diesen Minderheitsantrag abzulehnen.

Simoneschi-Cortesi Chiara (CEg, TI), pour la commission: A l'article 28, "Indemnisation des coûts non couverts de l'offre de transport commandée", une proposition de minorité demande l'indemnisation de prestations de transport touristique exemplaires. Certaines prestations de transport touristique sélectionnées devraient, selon la minorité Germanier, bénéficier d'indemnités. Cela contredit la pratique en usage jusqu'ici; le service public ne contient pas d'offre touristique. La majorité ne souhaite pas faire de la loi sur le transport de voyageurs une loi visant à promouvoir le tourisme.

La proposition défendue par la minorité Germanier a été rejetée en commission par 17 voix contre 4 et 1 abstention.

Le président (Bugnon André, président): Le groupe radical-libéral soutient la proposition de la majorité. Le groupe socialiste soutient la proposition de la minorité Germanier.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/360)

Für den Antrag der Minderheit ... 91 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 81 Stimmen

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 29

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Levrat, Allemann, Bernhardsgrütter, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Pedrina, Teuscher)

Abs. 1

... tätig ist;

f. die eine angemessene Vertretung des Personals im Verwaltungsrat gewährleisten.

AB 2008 N 202 / BO 2008 N 202

Antrag der Minderheit

(Teuscher, Allemann, Bernhardsgrütter, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Levrat, Marti Werner, Pedrina, Simoneschi-Cortesi, Vollmer)

Abs. 1

g. die nachweislich Lohngleichheit in ihrem Unternehmen umsetzen.

Art. 29

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Levrat, Allemann, Bernhardsgrütter, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Pedrina, Teuscher)

Al. 1

... à ce processus;

f. qui garantissent une représentation appropriée du personnel au sein du conseil d'administration.

Proposition de la minorité

(Teuscher, Allemann, Bernhardsgrütter, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Levrat, Marti Werner, Pedrina, Simoneschi-Cortesi, Vollmer)



Al. 1

g. qui appliquent l'égalité des salaires dans leur entreprise et qui peuvent le prouver.

Le président (Bugnon André, président): La proposition de la minorité Levrat à l'article 29 alinéa 1 lettre f a été retirée.

Teuscher Franziska (G, BE): In diesem Artikel geht es darum, unter welchen Bedingungen der Bund Abgeltungen an private Transportunternehmen ausrichten soll. Mit meiner Minderheit verlange ich, dass der Bund Abgeltungen nur an private Unternehmen gewährt, die in ihrem Unternehmen nachweislich die Lohngleichheit umsetzen.

In der Kommission wurde gegen meinen Antrag gesagt, dass diese Forderung eine Selbstverständlichkeit sei. Schön wäre es, wenn Lohngleichheit in der Schweiz eine Selbstverständlichkeit wäre; dann wäre mein Antrag tatsächlich überflüssig. Doch wir alle wissen, dass die Lohngleichheit leider immer noch nicht in allen Unternehmungen umgesetzt ist. Frauen verdienen heute in der Schweiz immer noch im Durchschnitt einen Fünftel weniger als Männer; das bei gleicher Qualifikation und gleichen Voraussetzungen. Das ist eine stossende Ungerechtigkeit allen Frauen als Arbeitnehmerinnen gegenüber. Das ist auch ein Bruch mit der Bundesverfassung, die gleichen Lohn für gleiche Arbeit verlangt.

Mein Antrag ist eigentlich ein ganz simpler: Ich verlange nur, dass sich der Bundesrat an die Bundesverfassung hält und die Lohngleichheit bei den Unternehmungen einfordert, wenn sie Bundesgelder erhalten. Bundesrat Merz hat gestern in der Fragestunde auf eine Frage zur Lohngleichheit gesagt, er würde alles unternehmen, was in seinen Möglichkeiten stehe, um die Lohngleichheit in der Schweiz umzusetzen. Ich hoffe, dass sich Bundesrat Leuenberger heute seinem Kollegen anschliesst und auch alles unternimmt, damit Lohngleichheit im Transportbereich umgesetzt werden kann.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Wie kann denn jemand gegen die Lohngleichheit ankämpfen? Niemals würde ich das hier tun. Ich kann höchstens sagen, was sich der Bundesrat damals gesagt hat, als er dieses Gesetz beriet: Er sagte sich, dass das Gleichstellungsgesetz selbstverständlich auch für die Transportunternehmen gilt. Er ging davon aus, dass die Transportunternehmen sich auf diesem Weg zur Lohngleichheit durchkämpfen sollten, wo sie noch nicht erreicht worden ist. Aber ich kann und will nicht formell einen Antrag gegen einen Minderheitsantrag stellen, der die Lohngleichheit anstrebt.

Marti Werner (S, GL), für die Kommission: Wir als Kommissionssprecher haben hier auch ein Problem. Denn die Kommission hat den Antrag Teuscher mit 10 zu 9 Stimmen abgelehnt, und beide Kommissionssprecher, wie sie unschwer der Fahne entnehmen können, figurieren in dieser Minderheit Teuscher.

Ich will gleichwohl noch versuchen, Ihnen die Gründe der Mehrheit darzulegen, die zu diesem Abweisungsantrag geführt haben. Diese bestanden darin, dass man sagte, das gelte sowieso, der Grundsatz "gleicher Lohn für Mann und Frau" gelte auch für die Transportunternehmungen; es bedürfe hier deshalb keiner speziellen Grundlage. Dies bedeutet aber gleichzeitig auch, dass vonseiten der Transportunternehmungen, wenn man der Mehrheit folgt, eben auch alles daranzusetzen ist, die Lohngleichheit zu realisieren.

Die Minderheit ist der Auffassung, dass mit der Aufnahme dieses Anliegens in Artikel 29 eben ein verstärktes Instrument geschaffen würde, indem bei Verletzungen der Lohngleichheit die Abgeltungen nicht ausgerichtet würden. An und für sich haben wir hier eine ähnliche Bestimmung wie im Submissionswesen, wo Unternehmungen, die die Lohngleichheit missachten, auch vom Submissionsverfahren ausgeschlossen werden. Das ist ein stärkeres Mittel als nur der Verweis auf das Gleichstellungsgesetz und auf den Grundsatz des gleichen Lohnes für Mann und Frau.

Simoneschi-Cortesi Chiara (CEg, TI), pour la commission: La proposition de la minorité prévoit que la Confédération indemnise uniquement les entreprises qui appliquent l'égalité des salaires et qui peuvent le prouver. Ce n'est donc pas seulement un rappel à l'obligation qui découle de la Constitution et de la loi fédérale sur l'égalité entre femmes et hommes; on demande ici que, lorsque l'on indemnise avec de l'argent public, les entreprises doivent prouver qu'elles ont un système de salaires qui respecte l'égalité des salaires entre les hommes et les femmes.

Je n'ai pas grand-chose à vous dire sur ce sujet. Il est clair que toutes les entreprises doivent respecter ce principe. La majorité dit qu'il n'y a pas besoin de spécifier ceci ici, parce que c'est un principe que l'on doit respecter.

La proposition défendue par la majorité a été adoptée par 10 voix contre 9.



Le président (Bugnon André, président): Le groupe radical-libéral et le groupe UDC rejettent la proposition de la minorité Teuscher.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/362)

Für den Antrag der Mehrheit ... 102 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 66 Stimmen

Art. 30–33

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 34

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 1bis

Der Bund kann zur Finanzierung von Ersatz- und Erneuerungsinvestitionen im Verkehrsbereich die rückzahlbaren Darlehen in bedingt rückzahlbare Darlehen umwandeln oder deren Rückzahlung sistieren.

Antrag der Minderheit

(Laubacher, Binder, Föhn, Giezendanner, Hegetschweiler, Jermann, Schenk Simon)

Abs. 1bis

Streichen

AB 2008 N 203 / BO 2008 N 203

Art. 34

Proposition de la majorité

Al. 1, 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 1bis

Pour le financement d'investissements de remplacement et de renouvellement dans le secteur des transports, la Confédération peut convertir les prêts remboursables en prêts conditionnellement remboursables ou suspendre leur remboursement.

Proposition de la minorité

(Laubacher, Binder, Föhn, Giezendanner, Hegetschweiler, Jermann, Schenk Simon)

Al. 1bis

Biffer

Abs. 1bis – Al. 1bis

Le président (Bugnon André, président): La proposition de la minorité Laubacher sera défendue par Monsieur Binder.

Binder Max (V, ZH): Ich mache es hier relativ kurz: Ich habe Ihnen gestern Abend bereits gesagt, dass das für uns in dieser Vorlage 9 ein zentraler Punkt ist, dass zum wiederholten Mal eigentlich mit einem Bilanztrick – so sage ich dem – bereits gewährte Darlehen, die zurückbezahlt werden müssten, in bedingt rückzahlbare Darlehen umgewandelt werden sollen. Ich sage deshalb "zum wiederholten Mal", weil das schon bei der Neat passiert ist. Den Fortgang hat das dann bei der BLS-Finanzierung gefunden, und jetzt soll das hier auch wieder eingeführt werden. Man kann dem Bundesrat attestieren, dass das nicht seine Idee war, sondern die Idee



ist einmal mehr von links-grüner Seite – mit gütiger Unterstützung gewisser Kreise der FDP- und der CVP-Fraktion – gekommen. Für uns sind das, wie gesagt, dubiose Darlehen; dubios deshalb, weil man doch genau weiss, dass diese Darlehen nie zurückbezahlt werden können und wahrscheinlich auch nicht zurückbezahlt werden müssen. Wenn es hier bei der Beschaffung und der Erneuerung der Infrastrukturen des Rollmaterials Finanzprobleme gäbe, wäre es ehrlicher, wenn man sagen würde: Wir brauchen einen Zusatzkredit, wir brauchen neues Geld, wir müssen neu entscheiden. Ehrlicher wäre es dann auch, wenn man das in Form eines Beitrages täte, statt rückzahlbare Darlehen abzulösen oder sie in nicht oder nur bedingt rückzahlbare umzuwandeln.

Ich habe Ihnen gestern gesagt, dass das für eine Mehrheit von uns ein Grund ist, die Vorlage 9 in der Gesamtabstimmung abzulehnen. Ich bitte Sie, hier diesem Bilanztrick, diesem finanzpolitischen Sündenfall, nicht zuzustimmen und die Minderheit zu unterstützen.

Föhn Peter (V, SZ): In Artikel 34 geht es um die Finanzhilfen des Bundes. In Absatz 1 heisst es: "Bei Investitionen im Verkehrsbereich eines Unternehmens kann der Bund der Gläubigerin gegenüber eine Garantie abgeben, wenn dies im Interesse der Besteller ist ..." Absatz 2 lautet: "Der Bund kann in besonderen Fällen, insbesondere um neuartige Lösungen zu fördern, an die Beschaffung von Fahrzeugen und an die Erstellung von Anlagen und Einrichtungen Beiträge leisten sowie unverzinsliche Darlehen gewähren." Nun schiebt die Mehrheit einen für die SVP total unverständlichen Absatz, Absatz 1bis, dazwischen, der wie folgt lautet: "Der Bund kann zur Finanzierung von Ersatz- und Erneuerungsinvestitionen im Verkehrsbereich die rückzahlbaren Darlehen in bedingt rückzahlbare Darlehen umwandeln oder deren Rückzahlung sistieren."

In diesem Artikel setzen wir, wie es Herr Binder schon gesagt hat, ein total falsches Signal; demzufolge ist er für mich ein Killer-Artikel für das ganze Bundesgesetz über die Bahnreform 2. Sollte dieser Absatz 1bis im Bundesgesetz Aufnahme finden, wird die Mehrheit der SVP-Fraktion dieses Bundesgesetz, d. h. den Erlass 9, ablehnen. Weshalb? Der Bund gewährt rückzahlbare Darlehen, und in einem zweiten Schritt sollen diese jetzt in bedingt rückzahlbare Darlehen umgewandelt werden. Dies machen wir nicht zum ersten Mal. Die SVP stellte sich immer wieder gegen diese Unehrllichkeiten. Entweder gewährt der Bund rückzahlbare Darlehen, welche, wie der Name sagt, zurückbezahlt werden. Oder er gewährt gleich einen A-fonds-perdu-Beitrag, welcher eben nicht mehr gesehen wird. Denn uns wurde bestätigt, dass diese bedingt rückzahlbaren Darlehen dubiose Darlehen sind; das heisst nichts anderes, als dass sie auf Nimmerwiedersehen ausgeliehen werden. Oder haben Sie von einer Bank schon einmal einen bedingt rückzahlbaren Kredit erhalten? Ich nicht! Dieser Absatz 1bis ist nichts anderes als ein totales Entgegenkommen oder, anders gesagt, ein Bilanztrick.

Seien wir doch ehrlich: Entweder geben wir einen Überbrückungskredit, das heisst ein rückzahlbares Darlehen für eventuelle Liquiditätsengpässe, oder wir geben gleich einen A-fonds-perdu-Beitrag, was wiederum heisst, dass es eine vollständige Subventionierung ist.

Schaffen wir Klarheit, nehmen wir bei Artikel 34 auf Seite 176 der Fahne diesen Absatz 1bis nicht auf, und stimmen wir dem Antrag der Minderheit zu!

Hämmerle Andrea (S, GR): Nach dieser SVP-Polemik möchte ich versuchen, zurück zur Sache zu kommen. Es geht nämlich um einen ganz einfachen Sachverhalt. Diese Bestimmung ist wichtig für die Gleichbehandlung der KTU, der konzessionierten Transportunternehmungen, gegenüber den SBB. Für die SBB nämlich gilt diese Bestimmung. Wenn es so ist, dass wir die KTU – und zwar wenigstens diejenigen, die SBB-Funktionen erfüllen – gleich wie die SBB behandeln, dann braucht es eben genau diese Bestimmung. Es ist nämlich nicht logisch, dass die SBB für die gleiche Situation diese Bestimmung in Anspruch nehmen können, die RhB und die MGB zum Beispiel, die in ihren Regionen auch SBB-Funktionen erfüllen, von einer solchen Bestimmung aber nicht Gebrauch machen können. Die Alternative ist einfach: Es müssen schlicht die Abgeltungsbeträge erhöht werden, und damit ist auch niemandem gedient. Es ist mit Bedacht eine Kann-Formulierung gewählt worden, weil nämlich nicht alle KTU in der gleichen Situation sind und gleich zu behandeln sind wie die SBB.

Genau diese Bestimmung, dieser Artikel zeigt, wie nötig eine wirkliche Bahnreform wäre – eine Bahnreform, die die Frage der Bahnlandschaft wirklich ernsthaft angeht. Es gibt hier dringenden Handlungsbedarf. Es muss auch hier möglich sein, gleiche Situationen auch rechtlich gleich zu behandeln. Weil aber eine derartige Bahnreform nicht von heute auf morgen installiert werden kann, ist es wichtig, wenigstens in diesem einen Punkt die Gleichbehandlung zu gewährleisten.

Stimmen Sie bitte der Mehrheit zu.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Was die Mehrheit Ihrer Kommission hier will, nämlich Darlehen in bedingt rückzahlbare Darlehen umwandeln und die Rückzahlung sistieren, ist ein Mittel, welches im Finis-Beschluss vorgegeben ist; in dem Sinn also nichts Neues.



Die Transportunternehmen sollen unseres Erachtens gute Bedingungen zur Finanzierung von Rollmaterial erhalten. Das ist, wie Herr Hämmerle sagte, ein Teil der Angleichung von SBB und anderen konzessionierten Transportunternehmungen. Die SBB können das schon lange, dort ist es eine Selbstverständlichkeit, und wir möchten es auch bei den anderen Bahnen einführen. Mit diesem Artikel könnten dann allfällige Liquidationsengpässe bei den KTU gemildert werden, ohne dass andere und zusätzliche Abgeltungsmittel aufgewendet werden müssten.

Marti Werner (S, GL), für die Kommission: Es geht hier nicht nur um die Gleichbehandlung der KTU und der SBB, sondern auch um das Prinzip der Verhältnismässigkeit. Wenn man Darlehen nicht zurückzahlen kann, gibt es die Möglichkeit, dass A-fonds-perdu-Beiträge geleistet werden, dass die Unternehmung zulasten des Bundes saniert wird oder dass man die Abgeltungen erhöht. Ich denke, es kann nicht im

AB 2008 N 204 / BO 2008 N 204

Sinn der Antragsteller sein, dass man diese Unternehmungen sofort saniert und ihnen das Geld zur Verfügung stellt, statt sie mit bedingt rückzahlbaren Darlehen oder mit einer Sistierung der Rückzahlung noch am Zügel zu führen. Solange bei diesen Unternehmungen noch Aussicht darauf besteht, dass sie in absehbarer Frist die Rückzahlungen doch noch leisten können, ist es doch viel intelligenter, wenn auf diese Art und Weise gehandelt wird, als wenn man ihnen sofort das Geld zur Verfügung stellt.

Das ist kein Bilanztrick, Herr Föhn, in keiner Art und Weise. Wenn Sie davon sprechen, dass dieser Antrag unverständlich sei, muss ich Ihnen vorwerfen, dass Sie den Antrag vermutlich nicht verstanden haben. Es geht bei diesem Antrag darum, mit den Bundesgeldern sorgfältig umzugehen. Statt das Geld direkt, bedingungslos und à fonds perdu zur Verfügung zu stellen, sollen gemäss Mehrheit rückzahlbare in bedingt rückzahlbare Darlehen umgewandelt werden können, oder die Rückzahlung soll sistiert werden können. Die Rückzahlungen sollen dann erfolgen, wenn die Unternehmungen dazu imstande sind. Wenn man mit Bundesgeldern sorgfältig umgehen soll – und das wollen Sie mit Ihrem Antrag ja erreichen –, dann müssen Sie der Mehrheit zustimmen und nicht Ihrer eigenen Minderheit, die mit ihrem Antrag gerade das Gegenteil bewirkt.

Simoneschi-Cortesi Chiara (CEg, TI), pour la commission: A l'article 34, "Aides financières", le Conseil fédéral délègue la responsabilité des détails à l'Office fédéral des transports (OFT): "L'OFT règle les détails concernant la forme et les conditions du cautionnement." La majorité de la commission a élaboré un article 1bis, qui entre dans les détails: "Pour le financement d'investissements de remplacement et de renouvellement dans le secteur des transports, la Confédération peut convertir les prêts remboursables en prêts conditionnellement remboursables ou suspendre leur remboursement." C'est une formulation potestative – "la Confédération peut convertir"; on veut harmoniser, c'est-à-dire faire ce qu'on a déjà fait avec les CFF, en d'autres termes donner la possibilité à la Confédération de faire la même chose pour les entreprises de transport concessionnaires. En effet, la loi sur les Chemins de fer fédéraux prévoit déjà que les prêts remboursables peuvent être convertis en prêts conditionnellement remboursables ou que leur remboursement peut être suspendu. Ce qui est possible pour les CFF sera aussi réalisable avec les entreprises de transport concessionnaires, grâce à l'article 1bis. C'est un nouveau pas vers la création de conditions de financement identiques pour les CFF et pour les entreprises de transport concessionnaires. Etant donné que les fonds d'amortissement sont attribués obligatoirement pour le secteur de l'infrastructure et pour celui des transports, les entreprises de transport concessionnaires ne peuvent plus, depuis la promulgation de l'article 49 de la loi fédérale sur les chemins de fer, employer les fonds d'amortissement inutilisés du secteur de l'infrastructure pour acquérir des moyens d'exploitation absolument nécessaires.

L'alinéa 1bis, élaboré par la commission, permettra d'atténuer les éventuelles difficultés de trésorerie sans qu'il soit nécessaire d'accorder des aides financières supplémentaires.

La proposition de la minorité ne veut pas que ce qui se passe avec les CFF soit possible et demande de biffer l'alinéa 1bis.

Je vous demande de suivre la majorité. La commission a accepté cet article par 11 voix contre 8.

Le président (Bugnon André, président): Le groupe radical-libéral soutient la proposition de la minorité Läubacher.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/363)

Für den Antrag der Minderheit ... 98 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 81 Stimmen





*Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées*

Art. 35

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 36

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Levrat, Allemann, Fehr Jacqueline, Genner, Hämmerle, Heim, Marti Werner, Teuscher)

Abs. 5

Die Ausschüttung von Dividenden an die Aktionäre des Unternehmens im abgeltungsberechtigten Bereich ist ausgeschlossen.

Art. 36

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Levrat, Allemann, Fehr Jacqueline, Genner, Hämmerle, Heim, Marti Werner, Teuscher)

Al. 5

Le versement de dividendes aux actionnaires de l'entreprise est exclu pour les secteurs de transport donnant droit à une indemnité.

Levrat Christian (S, FR): Il s'agit ici de nous déterminer sur le fait de savoir si, dans les domaines subventionnés des entreprises de transports publics, il est possible pour celles-ci de verser des dividendes à d'éventuels actionnaires. Aujourd'hui déjà, des dividendes peuvent être distribués aux actionnaires d'une entreprise de transport à une double condition: d'abord, il ne doit pas s'agir de bénéfices réalisés dans un secteur donnant droit à une indemnité de la Confédération; deuxièmement, l'entreprise ne doit pas bénéficier d'un prêt de la Confédération.

Dans son projet, le Conseil fédéral nous propose de supprimer la première condition et d'autoriser le versement de dividendes, y compris lorsque les bénéfices sont générés par des secteurs subventionnés. Cette disposition pose problème pour deux raisons. On constate tout d'abord un problème de fond, car il s'agit ici d'argent public qui est attribué à des entreprises de transports publics directement liées à des commandes des pouvoirs publics. Il est pour le moins "questionnable" de voir ces bénéfices, ces subventions, atterrir dans les poches de privés. Ce n'est certainement pas l'objectif de la loi de faire en sorte que les subventions versées au titre des transports publics permettent d'alimenter le versement de dividendes. De deux choses l'une: soit ces subventions sont trop élevées et elles ne sont pas justifiées puisqu'elles autorisent un bénéfice à l'entreprise de transport privé qui peut ensuite elle-même verser des dividendes, soit l'entreprise de transport privé travaille de manière tellement rationnelle, en faisant la démonstration qu'elle arrive à remplir la commande effectuée, que nous pourrions alors attendre d'elle qu'elle améliore ses prestations et qu'elle aille au-delà du strict minimum exigé dans le cadre de ces subventions. Donc, sur le principe, il est un peu douteux de subventionner des entreprises qui versent elles-mêmes, grâce à ces subventions et en lien direct avec elles, des dividendes à leurs actionnaires privés.

Et je ne suis pas sûr que ce soit une très bonne idée, parce qu'on va nous dire que la possibilité de verser des dividendes à des actionnaires privés permet d'augmenter l'attractivité de ces entreprises de transports publics, permet d'acquérir des capitaux privés, permet d'augmenter les fonds



propres de ces entreprises. Mais est-il vraiment dans l'intérêt de notre politique des transports d'ouvrir le capital du BLS, du RhB, du SOB ou d'autres entreprises? Est-il vraiment dans notre intérêt de voir des acteurs privés prendre des participations importantes dans des entreprises de transport régionales? Encore une fois, je pense que l'exemple de CFF Cargo, et de tout le débat que nous avons aujourd'hui autour de la structure du paysage ferroviaire dans le domaine du transport marchandises, doit nous amener à réfléchir.

Dans le cas de CFF Cargo, nous avons une entreprise subventionnée – le BLS – qui ouvre le capital de sa filiale Cargo à la Deutsche Bahn. Le BLS ne fonctionne plus grâce à ces capitaux privés comme une entreprise suisse active sur le territoire suisse, mais il fonctionne comme porte d'entrée pour des grandes entreprises étrangères qui viennent concurrencer et affaiblir les CFF en Suisse. La question que nous devons nous poser est la suivante: voulons-nous vraiment, par l'intermédiaire de cette disposition, favoriser l'entrée de grandes entreprises étrangères – qu'il s'agisse de la SNCF, de la Connex ou de la Deutsche Bahn – dans le capital des entreprises régionales de transport et rendre cette entrée plus attractive encore en leur faisant miroiter le versement de dividendes, y compris dans le trafic voyageurs? Cela me paraît être une évolution dangereuse. Par conséquent, nous vous invitons à soutenir la proposition de la minorité à l'article 36.

Lachenmeier-Thüring Anita (G, BS): Wenn ein öffentlicher oder halböffentlicher Betrieb Gewinne erzielt, gibt es unserer Meinung nach zwei Arten, wie man damit umgehen kann: Entweder man zahlt dem Bund die Gelder als Abgeltung für die Subventionen und die Unterstützung zurück, oder man investiert sie in den Betrieb. In Anbetracht der Situation ist es in unseren Augen angebracht, die Gewinne in den Betrieb zu investieren und somit den öffentlichen Verkehr zu fördern.

Auf keinen Fall können wir hingegen eine Ausschüttung von Dividenden befürworten. Eine solche würde den öffentlichen Verkehr schwächen, statt ihn zu stärken, und vielleicht sogar aushöhlen. Die Möglichkeit einzelner Sparten, Rückstellungen für Investitionen zu tätigen, regt zu guten Leistungen an und fördert die Bemühungen, optimale Abläufe zu verwirklichen. Die Rückstellungen geben den Sparten Flexibilität und fördern die Qualität. Sie bringen der ganzen Bevölkerung etwas und nicht nur einzelnen Aktionären.

Das Gesetz, das wir heute verabschieden wollen, soll doch den öffentlichen Verkehr fördern. Darum: Stimmen Sie unserem Antrag zu.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich verstehe natürlich die Auffassung, dass in einem solchen Betrieb nicht einfach Gewinne geschneit werden sollen, sondern dass ein solcher Betrieb andere Zielsetzungen hat. Unsererseits haben wir von dieser einschränkenden Vorschrift abgesehen, weil die Möglichkeit, Gewinn zu machen, bereits sehr stark eingeschränkt wird. Wir wollten hier nicht noch weitere Einschränkungen machen, sondern den Unternehmen auch einen gewissen Spielraum geben, eine freie Verwendung des Gewinns ermöglichen. Die Verwendung soll tatsächlich frei sein; es geht schliesslich auch darum, wie Kapital beschafft werden kann. Wenn von vornherein jede Dividende unmöglich ist, ist es auch etwas schwieriger, sich Mittel zu beschaffen. Von daher haben wir diesen Zusatz als unnötig angesehen.

Pedrina Fabio (S, TI): Ich spreche im Namen der SP-Fraktion zu diesem Absatz, der das Thema der Dividendenausschüttung an die Aktionäre des Unternehmens im abgeltungsberechtigten Bereich behandelt. Wir wollen die Ausschüttung von Gewinnen ausschliessen, weil wir der Ansicht sind, dass Transportunternehmen, die weitgehend von öffentlichen Geldern leben, nicht einen Teil davon am Schluss der Kette an private Aktionäre verteilen dürfen. Auch im abgeltungsberechtigten Bereich – und auf diesen Bereich beschränkt sich die Bestimmung – wird das investierte Kapital in der Spartenrechnung verzinst. Damit ist der Investor für sein investiertes Kapital abgeloht. Andererseits bräuchte es drei Massnahmen, wenn effektiv ein Gewinn erzielt würde: Die Abgeltung muss gesenkt werden, die Preise müssen gesenkt werden, und die Gewinne sollen nicht ausgeschüttet werden. Es kommt dazu, dass über diesen Weg der Gewinnausschüttung ausländischen, profitorientierten Grossunternehmungen die Tür zu weit geöffnet wird; erste Schritte kann man schon heute beobachten. Schweizerische Transportunternehmen und ihre Arbeitsplätze würden massiv gefährdet. Aus den genannten Gründen bitte ich Sie, die Minderheit zu unterstützen.

Marti Werner (S, GL), für die Kommission: In der Kommission bestand grundsätzlich Einigkeit darüber, dass im abgeltungsberechtigten Bereich keine Dividenden ausgeschüttet werden dürfen beziehungsweise können, da ja die Abgeltung nur so gross sein kann, dass die entsprechenden Kosten gedeckt werden. Die Minderheit will hier ein explizites Verbot für die Ausschüttung solcher Dividenden, während die Mehrheit darauf besteht, dass diese Spezialbestimmung dann quasi zu einer Zweiteilung der Unternehmen führen würde. Man müsste dann auf der einen Seite eine Spezialrechnung für den abgeltungsberechtigten Teil und auf der anderen Seite eine Unternehmensrechnung ohne diesen abgeltungsberechtigten Teil machen. Die Mehrheit stützt sich



darauf, dass vonseiten der Verwaltung, des BAV, gesagt wurde, dass eine Unternehmung an und für sich die Mittel zur Verfügung habe, um Dividenden auszuschütten, wenn sie im abgeltungsberechtigten Bereich derartige Ergebnisse ausweise. Bei der neuen Festlegung der Abgeltungen würde die entsprechende Korrektur gemacht, damit die Substanz dann nicht mehr vorhanden wäre, um im abgeltungsberechtigten Bereich Dividenden auszuschütten.

Die Kommissionmehrheit beantragt Ihnen deshalb, den Antrag der Minderheit abzulehnen. Das Ergebnis fiel mit 12 zu 8 Stimmen.

Simoneschi-Cortesi Chiara (CEg, TI), pour la commission: A l'article 36, "Présentation du résultat par secteur", alinéa 4, le Conseil fédéral propose la formulation suivante: "Si les produits d'un secteur du trafic concessionnaire ne donnant pas droit aux indemnités de trafic concessionnaire dépassent les dépenses totales d'un secteur, l'entreprise peut disposer librement du produit excédentaire. Elle peut le provisionner en tout ou en partie pour couvrir de futurs déficits du même secteur." C'est donc une condition très stricte: s'il y a des bénéfiques, on peut le faire seulement dans le secteur du trafic concessionnaire qui ne donne pas droit aux indemnités.

La minorité Levrat donne une possibilité, mais très restreinte. La réglementation formulée par le Conseil fédéral restreint déjà fortement l'utilisation des bénéfiques. La minorité Levrat ajoute une phrase complémentaire en interdisant tout versement des dividendes aux actionnaires de l'entreprise pour les secteurs de transport donnant droit à une indemnité. Le Conseil fédéral n'a pas légiféré sur cette proposition. Il a simplement dit qu'on peut le faire seulement là où l'on n'a pas droit aux indemnités.

La proposition défendue par la majorité a été acceptée par 12 voix contre 8.

Le président (Bugnon André, président): Le groupe UDC et le groupe radical-libéral rejettent la proposition de la minorité Levrat.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/364)

Für den Antrag der Mehrheit ... 113 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 59 Stimmen

AB 2008 N 206 / BO 2008 N 206

Art. 37–53

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 54

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Teuscher, Allemann, Fehr Jacqueline, Genner, Hämmerle, Heim, Hochreutener, Levrat, Marti Werner)

Abs. 3

... ausgewertet werden. Bei der Aufnahme sind Technologien anzuwenden, welche die Privatsphäre schützen.

Antrag der Minderheit I

(Marti Werner, Allemann, Brun, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Heim, Levrat, Vollmer)

Abs. 4

... nach 30 Tagen zu vernichten.

Antrag der Minderheit II

(Teuscher, Genner)





Abs. 4

... nach 4 Tagen zu vernichten.

Art. 54

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Teuscher, Allemann, Fehr Jacqueline, Genner, Hämmerle, Heim Bea, Hochreutener, Levrat, Marti Werner)

Al. 3

... qui suit l'enregistrement. Les technologies utilisées pour l'enregistrement doivent protéger la sphère privée.

Proposition de la minorité I

(Marti Werner, Allemann, Brun, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Heim Bea, Levrat, Vollmer)

Al. 4

... au bout de 30 jours.

Proposition de la minorité II

(Teuscher, Genner)

Al. 4

... au bout de 4 jours.

Le président (Bugnon André, président): Les propositions de minorité ont déjà été rejetées au chiffre II chiffre 14 article 16b du projet 9.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 55

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 56

Antrag der Kommission

Abs. 1

Mit Busse bis 10 000 Franken wird bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig:

a. ohne gültigen Fahrausweis ein Fahrzeug auf einer Strecke benützt, auf der sie oder er den Fahrausweis selbst hätte entwerfen müssen;

b. einer Ausführungsvorschrift zu diesem Gesetz, deren Übertretung vom Bundesrat für strafbar erklärt wird, zuwiderhandelt;

c. einer auf das Gesetz oder eine Ausführungsvorschrift gestützten und unter Hinweis auf die Strafandrohung dieses Artikels an sie oder ihn gerichteten Verfügung zuwiderhandelt;

d. einer gestützt auf dieses Gesetz erteilten Konzession oder Bewilligung zuwiderhandelt;

e. ohne Konzession oder Bewilligung oder im Widerspruch dazu Personen befördert;

(Bst. b-e entsprechen wörtlich dem Wortlaut von Art. 57 Bst. a-d in der Zusatzbotschaft der Bahnreform 2)

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 56

Proposition de la commission

Al. 1



Une amende pouvant aller jusqu'à 10 000 francs sanctionne toute personne qui, intentionnellement ou par négligence:

- a. circule sans titre de transport valable à bord d'un véhicule sur un tronçon pour lequel elle aurait dû valider elle-même le titre de transport;
 - b. contrevient à une prescription d'exécution relative à la présente loi, contravention que le Conseil fédéral a déclarée punissable;
 - c. contrevient à une décision qui lui a été adressée, qui est basée sur la loi ou sur une prescription d'exécution et qui porte mention de la sanction visée par le présent article;
 - d. contrevient à une concession ou à une autorisation octroyée sur la base de la présente loi;
 - e. transporte des personnes sans concession ou sans autorisation ou en transgressant celles-ci;
- (les let. b-e correspondent textuellement à la teneur de l'art. 57 let. a-d du message complémentaire sur la réforme des chemins de fer 2)

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 57

Antrag der Kommission

... oder fahrlässig Videosignale unter Verletzung der in Artikel 54 aufgestellten Vorschriften aufzeichnet, aufbewahrt, nutzt oder bekanntgibt.

Art. 57

Proposition de la commission

Quiconque, intentionnellement ou par négligence, enregistre, conserve, utilise ou fait connaître des signaux vidéo par infraction aux prescriptions de l'article 54 est puni d'une peine privative de liberté jusqu'à trois ans ou d'une amende.

Angenommen – Adopté

Art. 58

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 59

Antrag der Kommission

Abs. 1

Die Kantone sind zuständig für die Verfolgung und Beurteilung der Verstösse gegen Artikel 56 Absatz 1 Buchstabe a, Artikel 56 Absatz 2 und Artikel 57.

Abs. 2

Das BAV ist zuständig für die Verfolgung und Beurteilung von Verstössen gegen Artikel 56 Absatz 1 Buchstaben b

AB 2008 N 207 / BO 2008 N 207

bis e. Das Verfahren richtet sich nach dem Bundesgesetz vom 22. März 1974 über das Verwaltungsstrafrecht.

Art. 59

Proposition de la commission

Al. 1

Les cantons sont compétents pour poursuivre et juger les auteurs des infractions à l'article 56 alinéa 1 lettre a, article 56 alinéa 2 et article 57.

Al. 2





L'OFT est compétent pour poursuivre et juger les auteurs des infractions à l'article 56 alinéa 1 lettres b à e. La procédure est régie par la loi fédérale du 22 mars 1974 sur le droit pénal administratif.

Angenommen – Adopté

Art. 60–64

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Anhang 2 – Annexe 2

Titel und Ingress, Art. 1–4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1–4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 5

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Levrat, Allemann, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Marti Werner, Pedrina, Teuscher)

Abs. 1

...

b. ... begangen hat gegen:

1. die arbeitsrechtlichen Vorschriften und die branchenüblichen Arbeitsbedingungen, insbesondere ...

Art. 5

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Levrat, Allemann, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Marti Werner, Pedrina, Teuscher)

Al. 1

...

b. ...

1. au droit du travail et aux conditions de travail usuelles de la branche, notamment ...

Levrat Christian (S, FR): Avant d'aborder le fond de cet article, permettez-moi de m'étonner en constatant que sur l'ensemble de la loi, la droite de ce Parlement n'a jamais jugé utile de justifier sa position. Dans un parlement, j'ai toujours cru qu'il était nécessaire de dialoguer, de tenter de chercher ensemble les arguments qui permettent de faire avancer la démocratie. Je constate avec un sourire navré qu'en l'espèce vous n'avez pas jugé utile de justifier vos votes de la moindre des manières que ce soit.

Il s'agit à cet article de régler la question du transport routier de marchandises. Le secteur du transport routier de marchandises sera soumis à autorisation, qui ne sera accordée que si le requérant répond aux critères d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle. Au sens de la proposition du Conseil



fédéral, une personne est réputée honorable lorsqu'elle n'a pas été condamnée pour crime, évidemment, mais surtout lorsqu'elle n'a pas commis d'infractions graves ou répétées aux réglementations en vigueur concernant les conditions de rémunération et de travail de la profession, notamment en matière d'heures de conduite et de repos des conducteurs. C'est sur ce point que la minorité souhaite une formulation plus précise sans altérer fondamentalement le sens de la disposition qui est retenue.

Si nous vous demandons de soutenir cette proposition de minorité, c'est pour les trois raisons suivantes.

Tout d'abord, sur le plan systémique, nous retrouvons une formulation similaire à celle que propose la minorité dans la loi sur les chemins de fer, la loi sur la poste, la loi sur les télécommunications, la loi sur les travailleurs détachés adoptée en complément de la libre circulation des personnes, à savoir l'expression de conditions de travail usuelles dans la branche pour les personnes actives, en l'espèce dans le domaine du transport routier. Deuxièmement, nous considérons qu'il y a un intérêt public évident à mettre un peu d'ordre dans le domaine des transports routiers, en particulier parce que la STAG a résilié il y a deux ans la convention collective de travail qui réglementait les conditions faites aux salariés de ce secteur. Par conséquent, il y a aujourd'hui une distorsion de concurrence importante entre des entreprises qui travaillent correctement en se tenant grosso modo aux salaires usuels de la branche et celles et ceux qui décident de recourir à un dumping salarial et social important. Il nous semble être dans l'intérêt de la branche elle-même d'avoir une concurrence qui soit acceptable. Il nous semble aussi qu'en termes d'intérêt public nous avons toutes et tous un intérêt de sécurité dans le domaine des transports; il n'est pas besoin de rappeler les accidents gravissimes qui ont eu lieu durant les années écoulées, notamment sur les axes alpins, des accidents dans lesquels les conditions de travail et de fatigue des chauffeurs faisaient directement l'objet de discussions.

Le troisième élément qui nous amène à proposer cette disposition, c'est que nous avons intérêt, et particulièrement aujourd'hui, à une concurrence acceptable entre le rail et la route. Les conditions de travail faites aux chauffeurs routiers mettent directement en péril l'objectif d'un transfert modal – l'objectif de transférer le trafic marchandises de la route au rail. Elles faussent la concurrence entre les entreprises de cargo ferroviaire et les entreprises de transport routier et mettent en danger les politiques publiques que nous poursuivons dans ce secteur. Nous avons donc tous intérêt à avoir des standards minimaux dans le domaine du transport routier. Il ne s'agit ici nullement, rassurez-vous, d'imposer une convention collective, encore moins d'obliger les organisations patronales à négocier une convention collective, il s'agit simplement de dire que nous ne pouvons pas recourir systématiquement à un dumping social et salarial, au risque de mettre en danger la concurrence qui devrait fonctionner à l'intérieur de la branche elle-même ainsi que les objectifs de transfert modaux qui sont les nôtres – de transfert du trafic de la route au rail. Vous me pardonnerez de constater qu'il y a certainement dans les difficultés de CFF Cargo une part d'explication lorsque l'on regarde les conditions de travail, la manière de produire des grandes entreprises de transport routier.

Pedrina Fabio (S, TI): Für einmal kann ich am richtigen Ort zu diesem Geschäft sprechen.

Ich spreche im Namen der SP-Fraktion zu Artikel 5 Absatz 1, der das Thema der Zuverlässigkeit bei der Zulassung von Strassentransportunternehmen behandelt. Dank des Verweises auf die branchenüblichen Arbeitsbedingungen als Kriterium kann man verhindern, dass im Strassentransport, sei es im Personen- oder auch im Güterverkehr, der Markt nur durch die "schwarzen Schafe" erobert wird. Indem Mindeststandards für alle gesetzt werden, fördert man eben den

AB 2008 N 208 / BO 2008 N 208

freien Wettbewerb. Was in der Fassung der Mehrheit bei Absatz 1 Punkt 1 geschrieben steht, ist eine simple Tautologie. Es heisst, die bestehenden Gesetze bezüglich der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer müssten eingehalten werden – ja, was sonst? Es ist richtig, dass wir auch gleich lange Spiesse für die Bereiche Strasse und Schiene schaffen, indem wir eben auch bei den Arbeitsbedingungen den freien Wettbewerb bekommen; dies nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Debatte zu SBB Cargo. Es geht auch um die Sicherheit, nämlich um die Gewährleistung von hohen Standards in beiden Bereichen, Schiene und Strasse.

Aus den genannten Gründen bitte ich Sie, den Antrag der Minderheit zu unterstützen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Über die Branchenüblichkeit haben wir ja heute Morgen schon bei einem anderen Artikel des Langen und Breiten diskutiert. Ich habe Ihnen dort meine Argumente vorgetragen, sie erläutert. Sie haben nachher konsequent wie immer abgestimmt, und ich glaube, dass sich dieser Vorgang jetzt wiederholen wird.

Simoneschi-Cortesi Chiara (CEg, TI), pour la commission: Mon propos sera bref. A l'article 5 alinéa 1 lettre b, le projet du Conseil fédéral stipule: "Une personne est réputée honorable lorsqu'au cours des dix dernières





années ... b. elle n'a pas commis d'infractions graves ni répétées: 1. aux réglementations en vigueur concernant les conditions de rémunération et de travail de la profession, notamment les heures de conduite et de repos des conducteurs." Vous remarquerez que l'on parle en général des lois qui existent et en particulier des heures de conduite et de repos.

La minorité Levrat veut préciser davantage et, au chiffre 1, au lieu de: "aux réglementations en vigueur", elle prévoit: "au droit du travail et aux conditions de travail usuelles de la branche". Vous voyez donc que c'est une explicitation de la phrase telle que formulée par le Conseil fédéral.

La proposition défendue par la majorité a été adoptée en commission par 12 voix contre 10.

Le président (Bugnon André, président): Le groupe UDC et le groupe radical-libéral soutiennent la proposition de la majorité.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/365)

Für den Antrag der Mehrheit ... 116 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 57 Stimmen

Art. 6–13

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 05.028/366)

Für Annahme des Entwurfes ... 113 Stimmen

Dagegen ... 55 Stimmen

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires
selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté