



05.028

Bahnreform 2

Réforme des chemins de fer 2

Schlussabstimmung – Vote final

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)

La présidente (Simoneschi-Cortesi Chiara, présidente): Nous commençons les votations finales. Le premier objet qui vous est soumis est la réforme des chemins de fer 2. Des représentants des groupes voudraient faire une brève déclaration avant le vote final.

Binder Max (V, ZH): Wir liefern heute die Arbeit zuhanden der Praxis ab. Vor der Ablieferung eines Produktes an den Kunden ist es normal, dass ebendieses Produkt einer abschliessenden Prüfung unterzogen wird, um sicherzustellen, dass man die Kunden bzw. die Betroffenen nicht enttäuscht. Nach der Bereinigung aller Differenzen müssen wir hier Bilanz ziehen. In diesem Gesetz geht es um die Erwartungen der Bevölkerung und der ausführenden Instanzen, um die Praktikabilität und um die Wirksamkeit.

Wir müssen hier sagen: Meister, die Arbeit ist getan, soll ich sie gleich flicken? Die SVP-Fraktion sagt: Ja, wir müssen sie flicken. Wir wollen heute nämlich ein Gesetz verabschieden, das in sich nicht kongruent ist.

1. Zur möglichen Privatisierung: Zu Beginn der Beratungen vor einigen Jahren glaubten wir, der Sache einen Dienst zu leisten, wenn wir unter gewissen Auflagen eine Privatisierung zulassen würden. Die Entwicklungen betreffend Gefahren- und Gewaltpotenzial auf Zügen und in Bahnhöfen führen nun aber zu einem neuen Bild. Ich habe Ihnen in der Differenzbereinigung schon gesagt, dass Artikel 3 in dieser Form bei uns keine Mehrheit mehr finden werde. Polizeiliche Aufgaben sollen nicht privaten Organisationen übertragen werden können.

2. Zur fehlenden sicherheitspolizeilichen Kompetenz: Die Transport- oder Bahnpolizei muss, um ihrer Aufgabe gerecht werden zu können, die entsprechenden sicherheitspolizeilichen Kompetenzen haben. Unsere Bevölkerung würde es nicht verstehen, wenn wir eine Transport- oder Bahnpolizei schaffen würden, die auf einem Auge blind sein soll. Nein, wir wollen ein Organ, das die Erwartungen auf allen Seiten erfüllt. Mit dem Verzicht auf Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b ist das nicht mehr gewährleistet.

3. Ich habe immer wieder gehört, man könne noch auf die Verordnung hoffen, die Verordnung könne es noch richten. Nein, dazu ist eine Verordnung nicht da. Sie soll und darf das Gesetz nicht korrigieren, sie soll es allenfalls konkretisieren und verdeutlichen.



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2009 • Siebzehnte Sitzung • 20.03.09 • 08h00 • 05.028
Conseil national • Session de printemps 2009 • Dix-septième séance • 20.03.09 • 08h00 • 05.028



Was wollen wir in Zukunft? Wenn Sie das Gesetz heute zugunsten einer klaren und mit der dringend notwendigen sicherheitspolizeilichen Kompetenz ausgerüsteten Regelung ablehnen, passiert kein Unglück, nichts Ungeheuerliches. Es bleibt vorderhand beim heutigen Status quo. Es muss und soll auch nicht Jahre dauern, bis die Neuauflage zur

AB 2009 N 592 / BO 2009 N 592

Beratung kommt. Der Bundesrat wäre aus unserer Sicht durchaus in der Lage, angesichts der klaren politischen Forderungen eine Neuauflage noch in diesem Jahr einem Erstrat vorzulegen. Wir beginnen nicht bei null. Es müssen nur die notwendigen Korrekturen gemacht werden.

Was wollen wir nicht? Ich möchte das klar und deutlich sagen. Wir wollen keine Bundessicherheitspolizei. Wir wollen eine Transport- und Bahnpolizei, die weiterhin nur auf Zügen und in Bahnhöfen, also in Bahnarealen, tätig sein kann und nicht ausserhalb. Und wir wollen eine sicherheitspolizeiliche Kompetenz und keine gerichtspolizeiliche Kompetenzen. Was wollen wir? Wir wollen weiterhin zwei Dienste: einen Sicherheitsdienst mit entsprechenden Kompetenzen, eine Transportpolizei mit entsprechenden Kompetenzen und vor allem auch eine Durchlässigkeit im Beruf, das heisst gleiche Ausbildung, gleiche Berufsausübung.

Deshalb bitte ich Sie, das Gesetz heute zugunsten einer schnellen und klaren Lösung für die Zukunft abzulehnen.

Allemann Evi (S, BE): Die SP-Fraktion wird, wie auch schon in der Gesamtabstimmung vor über einem Jahr, dem neuen Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane in den Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs nicht zustimmen. Unsere Ablehnung ist nicht neu, sondern eine Fortsetzung unserer Politik, die darum bemüht ist, eine Lösung zu finden, um effektiv zu einem sicheren und attraktiven öffentlichen Verkehr zu kommen.

Parteiübergreifend ist heute die Meinung verbreitet, dass in diesem Gesetz der Wurm drin ist. Ablehnung empfehlen auch die Direktbetroffenen: SEV, Verband Schweizerischer Polizei-Beamter und auch Leute aus dem Umfeld der Bahnpolizei stehen dem Gesetz sehr skeptisch bis ablehnend gegenüber. Für die SP war und ist der Schicksalsartikel Artikel 3, der in der verabschiedeten Fassung eine Privatisierung zulässt, eine Privatisierung nicht nur des Sicherheitsdienstes, sondern auch der Transportpolizei, die hoheitliche Aufgaben wahrnimmt. Das ist unseres Erachtens rechtsstaatlich, aber auch sicherheitspolitisch falsch.

Um das zu begründen, will ich nur ganz kurz in die Geschichte des Gesetzes zurückblicken. Ursprünglich war die Motivation, eine gesetzliche Grundlage für das Konstrukt Securitans zu schaffen. Die private Securitans als Bahnpolizei funktionierte nicht lange gut. Im Februar des letzten Jahrs mussten die SBB, nach vielen negativen Schlagzeilen rund um die Sicherheit, aber auch nach einer massiven Fluktuation beim Personal, die Verantwortung für die Bahnpolizei wieder selber übernehmen. Ad interim ist heute der Leiter öffentliche Sicherheit SBB verantwortlich; es ist schon heute nicht mehr der Securitans-Chef.

Was macht das Parlament nun angesichts dieser Unruhe bei den SBB, bei der Bahnpolizei? Es giesst exakt diese wacklige Struktur, welche gerade zu dieser hohen Fluktuation beim Personal der Bahnpolizei geführt hat und welche die Arbeit für die Bahnpolizei heute massiv erschwert, in ein Gesetz.

Wir müssen also heute Nein sagen, um möglichst rasch zu einem Gesetz zu kommen, das die Entwicklungen aufnimmt, das Sicherheit schafft, nicht nur im öffentlichen Verkehr, sondern eben auch beim Personal. Die SBB haben entsprechende Pläne, sie werden in den nächsten Wochen entscheiden. Mit dem Gegenwind einer andersgerichteten Vorlage wird das jedoch viel schwieriger sein als mit dem Rückenwind eines Neins, das die Türen für eine Lösung ohne das Damoklesschwert einer Privatisierung öffnet.

Bei einem Nein interessiert ja auch immer: wie weiter? Es ist nicht ein Nein, weil wir gar nichts wollen; es ist ein Nein mit der Aufforderung, möglichst rasch zu einer stabilen Grundlage für eine Transportpolizei zu kommen, die in öffentlicher Hand ist und mit gut ausgebildetem Personal gut arbeiten kann.

Auf parlamentarischer Ebene werden wir bereits in der Sitzung der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen vom 6. April 2009 einen Antrag für eine Kommissionsmotion mit folgenden Eckpunkten einreichen: keine Privatisierung, stabile sicherheitspolitische Kompetenzen, ganz klar beschränkter Wirkungskreis auf das Areal und die Transportmittel der Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs.

Nur noch ganz kurz: Bei den SBB läuft ein paralleler Prozess. Details kann ich nicht nennen, nur so viel: Die Absicht ist, eine Transportpolizei aufzustellen, die so aussieht, dass andere Transportunternehmen sich entweder beteiligen und Leistungen beziehen können oder Leistungen einkaufen können. Wenn wir also heute aus diesen Gründen Nein zur Transportpolizei sagen, dann deshalb, weil wir einen attraktiven und sicheren öffentlichen Verkehr wollen.



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2009 • Siebzehnte Sitzung • 20.03.09 • 08h00 • 05.028
Conseil national • Session de printemps 2009 • Dix-septième séance • 20.03.09 • 08h00 • 05.028



Häberli-Koller Brigitte (CEg, TG): Nach einer langen, ja zu langen Beratungszeit ist das Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr heute endlich zur Schlussabstimmung bereit. Es entspricht den Interessen des öffentlichen Verkehrs und berücksichtigt die rechtstaatlichen Anforderungen. Die Kompetenzen des Sicherheitsdienstes sind damit klar geregelt, und sie sind begrenzt. Diese Vorlage ist wichtig für die Sicherheit der Bahnbenutzer, der Pendlerinnen und Pendler in der Schweiz, welche regelmässig die Bahn benützen und auch abends spät in den Zügen reisen. Es ist für uns total unverständlich, und wir finden es äusserst bedenklich, dass diese Vorlage nun von der SVP-Fraktion und der SP-Fraktion abgelehnt werden soll. Das geltende Gesetz datiert von 1878 – höchste Eisenbahn, dass diese Reform vom Parlament gutgeheissen wird! Ein Nein ist ein Nein und bleibt auch ein Nein; es bedeutet die Ablehnung der Vorlage, es bedeutet die Beibehaltung des heutigen Status und bedeutet: zurück auf Feld 1. Das bedeutet, weitere Jahre warten auf eine Lösung, die heute schon wichtig wäre, um die Sicherheit zu verbessern. Wollen Sie das wirklich?

Unsere Fraktion stimmt diesem Bundesgesetz zu. Ich bitte Sie, dies ebenfalls zu tun.

Gradient Brigitta M. (BD, GR): Nach Jahren der Beratung, nach jahrelangem Hin und Her sollen nun endlich weitere wichtige Teile der Bahnreform 2 verabschiedet werden, darunter das neue Gesetz über den Sicherheitsdienst. Die Vorlage ist nicht spektakulär, aber sie enthält die dringend nötige gesetzliche Grundlage für die Sicherheit. Die Bahnpolizei soll und muss auf eine zeitgemässre rechtliche Basis gestellt werden. Heute gilt immer noch das Bundesgesetz von 1878.

Nun stehen wir einmal mehr vor der Situation, dass eine geballte Opposition von links und rechts unsere Arbeit zum Scheitern bringen, die errungenen Kompromisse nicht akzeptieren will. Die BDP hält das für unverantwortlich, ist doch der Schutz der Reisenden, aber auch des Personals eine wichtige Aufgabe, und wenn das Gesetz abgelehnt wird, bleibt es bei der heutigen unbefriedigenden und rechtlich unsicheren Situation. Sie wissen genau, dass eine Neuauflage immer Jahre in Anspruch nimmt und Sie damit die für unseren öffentlichen Verkehr nötige Regelung blockieren und den Transportunternehmen die Wahrnehmung ihrer Aufgabe massiv erschweren würden.

Die BDP-Fraktion wird der Vorlage zustimmen und bittet Sie alle, den ausgehandelten und im Interesse des öffentlichen Verkehrs liegenden Kompromiss zu akzeptieren.

Huber Gabi (RL, UR): Es ist wieder einmal, wie es auch schon war und wie es vermutlich auch künftig der Fall sein wird: Die SVP und die Linke vereinigen sich zu einer unheiligen Allianz. Der SP geht die Vorlage zu weit, der SVP zu wenig weit. Nun stellt sich diese neuerdings auch noch gegen die Privatisierungsmöglichkeit, zu der Bundesrat und SBB ja erklärt haben, dass sie davon keinen Gebrauch machen wollen. Das Ganze wird versenkt, in der unrealistischen Hoffnung und mit dem frommen Wunsch, es werde dann etwas Besseres entstehen, obwohl ja bereits diese Vorlage eine Leidensgeschichte hinter sich hat.

Auf der Strecke bleiben die Bahnreisenden. Sie müssen sich jetzt mit einem Gesetz aus dem 19. Jahrhundert abfinden. Die Passagiere aber, glauben Sie mir, wollen Sicherheit, und die SBB werden – wenn die Vorlage scheitert – gefordert

AB 2009 N 593 / BO 2009 N 593

sein, diesem Bedürfnis wie auch immer entgegenzukommen.

Schade, liebe Kollegen und Kolleginnen aus der SVP-Fraktion, dass Sie es nicht etwas länger vor der Türe ausgehalten haben. Sonst hätten wir diese Schlussabstimmung nämlich gewinnen können. Die FDP-Liberale Fraktion wird der Vorlage trotz allem zustimmen.

Lachenmeier-Thüring Anita (G, BS): Die grüne Fraktion hat es sich weiss Gott nicht einfach gemacht und ist auch jetzt nicht der gleichen und derselben Meinung. Wir haben seit je grundsätzliche Bedenken gegen die Privatisierung, und auch andere Artikel in diesem Gesetz sind nicht nach unserem Gusto herausgekommen. Wir sind aber für einen starken öffentlichen Verkehr und eine gute Sicherheit beim öffentlichen Verkehr. Darum hat sich jetzt die Mehrheit der Fraktion dazu durchgerungen, dieses Gesetz zu unterstützen und Ja zu stimmen. Eine Minderheit wird sich enthalten oder es ablehnen.

8. Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr 8. Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics

Abstimmung – Vote



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2009 • Siebzehnte Sitzung • 20.03.09 • 08h00 • 05.028
Conseil national • Session de printemps 2009 • Dix-septième séance • 20.03.09 • 08h00 • 05.028



(namentlich – nominatif; 05.028/2061)

Für Annahme des Entwurfes ... 85 Stimmen

Dagegen ... 99 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)

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/2062)

Für Annahme des Entwurfes ... 157 Stimmen

Dagegen ... 34 Stimmen