



13.072

**Strassentransportunternehmens- und
Verkehrsstrafrecht.
Änderung****Loi sur les entreprises de transport
par route et droit pénal
des transports. Modification***Erstrat – Premier Conseil*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 06.05.14 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 06.05.14 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 08.09.14 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 18.09.14 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 26.09.14 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 26.09.14 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Graf-Litscher Edith (S, TG), für die Kommission: Am 4. September 2013 hat der Bundesrat die Botschaft zu einer Änderung des Strassentransportunternehmens- und Verkehrsstrafrechts verabschiedet. Der Entwurf sieht Anpassungen an neue Vorschriften der EU im Bereich der Strassentransportunternehmen vor und soll die Gleichwertigkeit des schweizerischen Rechts erhalten. Mit der Vorlage sollen aber auch Bestimmungen in Gesetzen über den öffentlichen Verkehr aktualisiert und harmonisiert werden. Bereits im November des vergangenen Jahres ist die Kommission einstimmig auf die Vorlage eingetreten und hat sie an ihrer Sitzung vom 13./14. Januar 2014 mit grossem Mehr in der Gesamtabstimmung angenommen.

Worüber entscheiden Sie heute? Seit das Landverkehrsabkommen mit der Europäischen Union in Kraft ist, wendet die Schweiz bei der Zulassung von Strassentransportunternehmen sowie bei Bewilligungen im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr gleichwertige Rechtsvorschriften an wie die EU. Die EU hat inzwischen verschiedene Regelungen überarbeitet. Damit die Schweiz weiterhin voll am europäischen Strassenverkehrsmarkt teilnehmen kann und für alle in der Schweiz und in der EU tätigen Transportunternehmen die gleichen Vorschriften gelten, empfiehlt Ihnen Ihre Kommission, die Schweizer Bestimmungen mit jenen der EU in Übereinstimmung zu bringen.

Eine wichtige Änderung betrifft die Lizenzpflicht. Neu müssen Strassentransportunternehmen für sämtliche Güterfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen eine Lizenz beantragen. Bisher galt in der Schweiz die Lizenzpflicht ab 6 Tonnen. Die Änderung gewährleistet, dass alle Strassentransportunternehmen, welche gewerbliche Transporte durchführen, gleich behandelt werden. Fahrzeuge, welche dem Werkverkehr, der Postzustellung und der Beförderung von Medikamenten oder medizinischem Gerät dienen, bleiben von dieser Lizenzpflicht ausgenommen.

Für die Zulassungsbewilligungen und die Verstösse soll ein elektronisches Register eingeführt werden. Die Kommission unterstützt den Vorschlag des Bundesrates, gewisse Strafbestimmungen anzupassen. Strassentransporteure, die vorsätzlich ohne Bewilligung tätig sind, sollen mit einer Busse von maximal 100 000 Franken statt wie bisher 10 000 Franken bestraft werden können. Die Erhöhung ist notwendig, damit eine Abschreckung erzielt und verhindert werden kann, dass Bussen bewusst in Kauf genommen werden.

Mit der Botschaft werden auch Bestimmungen in den Gesetzen über den öffentlichen Verkehr aktualisiert. So wird eine explizite Rechtsgrundlage für ein Register von Reisenden ohne gültigen Fahrausweis geschaffen und die Nebennutzung der Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge geregelt.

Zu Diskussionen in der Kommission führte die Funktion des Verkehrsleiters oder der Verkehrsleiterin. Gemäss Auskunft der Verwaltung gibt es diese Funktion schon heute in jedem Transportunternehmen. Sie heisst einfach nicht explizit Verkehrsleiter. Es gibt auch bereits ein Register der betreffenden Personen. Weil es immer mehr Transportunternehmen gibt, die sowohl in der Schweiz wie auch im Ausland tätig sind, macht es Sinn,



eine einheitliche Bezeichnung für diejenige Personen einzuführen, die zuverlässig, finanziell leistungsfähig und fachlich geeignet sind. Wenn es sich um eine Einmanngesellschaft handelt, muss eine einzelne Person diese Anforderungen erfüllen. Es gibt also diese verantwortliche Person heute schon. Was sich ändert, ist, dass diese Person in einem Angestelltenverhältnis stehen soll. Diese Bestimmung erachtete die Kommission vor allem für kleine Unternehmen als problematisch und schwer durchführbar. Sie möchte eine flexiblere Lösung.

Zur Frage der Verkehrsleiter und ebenfalls zur Frage, wie die Laser-Angriffe wirkungsvoll angegangen werden können, haben wir deshalb die Verwaltung um weitere Abklärungen gebeten und über diese Bestimmungen erst in der Kommissionssitzung vom 13. und 14. Januar 2014 abgestimmt. Der Lösungsvorschlag der Kommission bezüglich der Verkehrsleiter sieht nun wie folgt aus: Artikel 4 soll ergänzt werden, damit die Verkehrsleiterin oder der Verkehrsleiter in einem Anstellungs- oder auch in einem Auftragsverhältnis zum Unternehmen stehen kann. Damit diese Person angestellt oder beauftragt sein kann und damit die Mandatserteilung auch ihre Schranken hat, darf der Verkehrsleiter oder die Verkehrsleiterin diese Funktion höchstens bei vier Unternehmen mit insgesamt höchstens 50 Fahrzeugen wahrnehmen. In den entsprechenden EU-Verordnungen ist das ebenfalls so vorgesehen. Das war die einzige Anpassung durch die Kommission beim Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen.

Im Weiteren geht es jetzt aber auch um Anpassungen im Bundesgesetz über die Personenbeförderung. Artikel 20a nimmt sich der Schwarzfahrer an. Heute können die konzessionierten Transportunternehmen Informationssysteme betreiben und Zuschläge wegen Reisens ohne gültigen Fahrausweis erheben. Die Zuschläge können erhöht werden, wenn die gleiche Person innert zwei Jahren zum wiederholten Male keinen gültigen Fahrausweis vorweist. Die Kommission kam zum Schluss, dass die Daten in den Informationssystemen auch zukünftig während zwei Jahren aufbewahrt werden sollen. Die Kommission möchte an dieser Praxis festhalten, damit Wiederholungsfälle besser geahndet werden können. Mit Artikel 20a haben wir die rechtliche Basis dafür geschaffen, dass die Unternehmen Daten aufbewahren, sammeln und weitergeben können. Das Datenschutzgesetz verlangt, dass jede Datensammlung eine solche Basis hat.

In Artikel 57 Absatz 4 haben wir zusätzlich Buchstabe h aufgenommen. Mit diesem Buchstaben h wird festgelegt, dass

AB 2014 N 637 / BO 2014 N 637

Personen, die auf Bahnhofgebieten oder in Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs betteln oder andere Personen dazu anstiften, mit einer Busse bestraft werden sollen. Es liegt auch ein Antrag der Minderheit Binder zu Buchstabe i vor. Die Minderheit möchte, dass Personen, die sich trotz entsprechender Verpflichtung nicht über die eigene Identität ausweisen oder diese nicht bekanntgeben, mit einer Busse bestraft werden können. Die Mehrheit der Kommission erachtet den Entwurf des Bundesrates in diesem Bereich als angemessen.

Im Weiteren hat die Kommission zwei Kommissionsmotionen verabschiedet.

Die Kommission hat die Frage diskutiert, ob es richtig sei, im Rahmen der aktuellen Änderung des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung dem gefährlichen Richten von Lasern auf Personen einen Riegel vorzuschieben. Da sich diese Gesetzesrevision auf das Personal des öffentlichen Verkehrs beschränkt, ist die Kommission zum Schluss gekommen, dass eine Kommissionsmotion, welche alle betroffenen Personen schützen soll, der richtige Weg ist. Die Kommission beauftragt deshalb mit der Motion 14.3000 den Bundesrat einstimmig, eine Gesetzesänderung vorzulegen, welche das Strafgesetzbuch mit einer Bestimmung ergänzt, die zum Schutz aller betroffenen Personen gilt, zum Beispiel Fahrerinnen und Fahrer von Personenwagen und Lastwagen, Pilotinnen und Piloten, das Personal des öffentlichen Verkehrs sowie Passantinnen und Passanten. Eine aktuelle Möglichkeit, das Strafgesetzbuch diesbezüglich zu ergänzen, bietet der Entwurf zu einem Bundesgesetz über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung und Schall, welcher zurzeit in der Vernehmlassung ist. In diesem Rahmen könnte das Anliegen der Kommission erfüllt werden, ein strafrechtliches Verbot des Richtens von Laserpointern auf Menschen ins Strafgesetzbuch aufzunehmen.

In der zweiten Kommissionsmotion, der Motion 14.3001, geht es darum, die Überprüfung von Personendaten im Abrufverfahren zu regeln. Eine Gesetzesänderung soll der Transportpolizei für die Überprüfung von Personalien und die Identifizierung von Personen dieselben Rechte zum Abruf von Personendaten ermöglichen, wie sie dem Grenzwachtkorps zur Verfügung stehen. Mit dieser Lösung können Personendaten direkt im Zug überprüft werden, und die Personen müssen nicht zum nächsten Polizeiposten mitgenommen werden. Die Transportpolizei hätte die Möglichkeit, gestützt auf das Bundesgesetz über die polizeilichen Informationssysteme des Bundes, diese Direktabfrage zu machen und abzuklären, ob eine Person zur Fahndung ausgeschrieben ist. Die Parallele zum Grenzwachtkorps ist deshalb angebracht, weil die Transportpolizei die andere Polizeiinstanz ist, die in Zügen Personen kontrollieren, identifizieren und anhalten darf. Die Kommission empfiehlt Ihnen mit 15 zu 2 Stimmen bei 6 Enthaltungen, der Kommissionsmotion zur Überprüfung von Personendaten



im Abrufverfahren zuzustimmen.

Ich bitte Sie im Namen der Kommissionsmehrheit, auf die Vorlage einzutreten und die Minderheitsanträge abzulehnen und die beiden Kommissionsmotionen anzunehmen.

Quadri Lorenzo (V, TI), pour la commission: Le présent message propose plusieurs modifications mineures de la législation applicable à l'admission des entreprises de transport par route et aux transports publics.

Dans le domaine des entreprises de transport par route, il s'agit de procéder à des adaptations aux nouvelles prescriptions de l'Union européenne et de maintenir l'équivalence entre le droit suisse et celui de l'Union européenne. La commission est entrée en matière à l'unanimité, le 11 novembre dernier, et a approuvé à une large majorité ce projet.

En particulier, on trouve dans les modifications proposées l'extension de l'obligation de licence. Jusqu'à aujourd'hui, l'obligation de licence valait pour les véhicules automoteurs à partir de 6 tonnes. Avec la modification proposée, elle s'étendra aux véhicules pesant entre 3,5 et 6 tonnes. On va donc s'adapter à cette directive européenne que l'on considère comme étant une bonne solution. Les associations représentatives de la branche approuvent, elles aussi, cette modification. Cette nouveauté va résoudre des problèmes dans le trafic international. Des problèmes qui se posent aujourd'hui lorsque, par exemple, le policier allemand, français ou italien demande la licence pour des véhicules suisses qui ne sont actuellement pas soumis à l'obligation de licence en Suisse, mais le sont selon le droit communautaire.

Aussi, avec la nouvelle réglementation, nous souhaitons aider les entreprises sérieuses qui souffrent de la concurrence déloyale de certains transporteurs moins sérieux qui ne sont pas soumis à l'obligation de licence. Cette réglementation garantit en effet l'égalité de traitement de toutes les entreprises de transport par route qui assurent des transports commerciaux.

Les conditions à remplir pour obtenir la licence sont l'honorabilité, la capacité financière et la capacité professionnelle.

Une autre nouveauté est l'introduction d'un registre électronique des entreprises de transport routier qui ont été admises à la profession par l'autorité compétente. La première partie du registre sera publique, et la deuxième partie contenant des données qui concernent l'octroi et la révocation des licences ne sera pas publique. Ces données servent aux autorités compétentes pour évaluer si une entreprise de transport par route répond aux exigences d'honorabilité.

Cette révision introduit aussi la notion de gestionnaire de transport. Il s'agit d'une personne qui peut appréhender et influencer le processus de transport et qui peut assumer la responsabilité des activités de transport de l'entreprise. Déjà aujourd'hui, les entreprises doivent disposer d'une personne qui assume ces tâches. Dans le cas d'une petite entreprise, le gestionnaire de transport peut être le propriétaire ou un employé. La commission a voulu introduire à l'article 4 la possibilité d'avoir aussi un mandataire. Cette possibilité est prévue dans le droit européen. Le Conseil fédéral n'a pas retenu cette option, qui n'était pas bien vue par les associations de transport par route, mais la commission a quand même voulu l'introduire. Il s'agit d'ailleurs d'une simple possibilité. Le gestionnaire de transport peut donc être aussi un mandataire.

Pour garantir que l'éventuel mandataire soit effectivement en mesure d'accomplir ses tâches, on a introduit des limitations à l'article 4 alinéa 5 de la loi sur les entreprises de transport par route. Le gestionnaire de transport travaillant sur mandat peut ainsi diriger au maximum quatre entreprises avec une flotte totale maximale de 50 véhicules.

Dans le domaine des transports publics, il s'agit d'élargir le cadre pénal en matière d'infractions professionnelles aux concessions avec des sanctions qui soient dissuasives. Pour ceux qui transportent des personnes sans licence et sans sécurité, une amende d'un montant maximal de 100 000 francs est proposée. Actuellement, l'amende est de 10 000 francs. Cette hausse est voulue à double titre: effet dissuasif du montant et prévention de la prise en compte intentionnelle par l'entreprise d'une amende éventuelle. Quiconque agit par négligence est puni d'une amende allant jusqu'à 50 000 francs au maximum.

Dans le projet 2, la modification de la loi sur le transport de voyageurs, il s'agit d'harmoniser les prescriptions pénales en matière de transports publics. Le projet prévoit en outre la création d'une base juridique explicite pour un système d'information sur les voyageurs sans titre de transport valable.

La commission veut aussi faciliter l'échange d'informations sur les voyageurs sans titre de transport valable entre autorités de police. Elle vous propose donc d'accepter une motion sur ce thème. Vous la trouvez à la fin du dépliant.

La commission propose aussi, avec une autre motion, de régler d'une façon générale les attaques portées avec des pointeurs laser.

Le projet règle aussi les utilisations annexes des installations ferroviaires et des véhicules. Il désigne les infrac-



tions aux prescriptions d'utilisation qui seront punissables à l'avenir. Les entreprises de transport conservent malgré tout la possibilité d'émettre des prescriptions d'utilisation pour ces installations. Le Conseil fédéral est investi du pouvoir de

AB 2014 N 638 / BO 2014 N 638

déclarer punissables, au titre de contraventions, les infractions aux prescriptions d'utilisation.

Le projet crée aussi une base juridique explicite pour la mise en place d'un système d'information sur les voyageurs sans titre de transport valable. La commission a modifié le projet dans le sens que ce registre peut être géré non seulement par les entreprises concessionnaires, mais aussi par les organisations faitières des transports publics. Elle vient donc en aide aux entreprises en rendant possible la centralisation du registre des voyageurs sans titre de transport valable. Ainsi, chaque entreprise n'a pas besoin d'avoir son propre registre. Toutes les entreprises sont membres d'une organisation faitière. Toutefois, si une entreprise ne veut pas participer, elle peut aussi gérer son registre en solitaire.

La commission a aussi voulu prévoir l'interdiction de mendier dans les gares en incluant non seulement la mendicité, mais aussi l'emploi des enfants ou des personnes dépendantes pour cette activité interdite. Puisque les cantons appliquent de façons très diverses l'interdiction générale de mendier, la commission a choisi de formuler cette disposition de manière plus détaillée par rapport à la version du Conseil fédéral, afin de garantir une certaine uniformité.

Au nom de la commission, je vous invite à entrer en matière sur ces projets et à approuver les motions 14.3000 et 14.3001, que vous trouvez à la fin du dépliant.

Trede Aline (G, BE): Ich spreche zu meiner Minderheit bei der Motion der KVF 14.3001, welche verlangt, dass die Kompetenzen der Transportpolizei zu erweitern sind, und zwar noch stärker, als wir das dann bei der Detailberatung des Gesetzes tun werden.

Die Motion verlangt, dass die Transportpolizei auf die Personendaten zugreifen kann, welche auch dem Grenzwachtkorps zur Verfügung stehen. Es ist für uns klar, dass man Schwarzfahrerinnen und Schwarzfahrer bestrafen muss, dass das Schwarzfahren nicht goutiert wird. Wir werden, wie ich gesagt habe, im Gesetz nachher viele Verschärfungen dazu machen und auch Massnahmen gegen Schwarzfahrerinnen und Schwarzfahrer ergreifen.

Was uns an dieser Motion stört, ist, dass es sie eigentlich nicht braucht. Ich möchte deshalb kurz den Stand der Dinge von heute aufzeigen. Wir haben Sicherheitsorgane der Transportunternehmen, und die haben Kompetenzen. Diese sind im Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr (BGST) festgehalten, und zwar in Artikel 4. Dort steht ganz klar: "Der Sicherheitsdienst und die Transportpolizei können: a. Personen befragen und Ausweiskontrollen vornehmen; b. Personen, die sich vorschriftswidrig verhalten, anhalten, kontrollieren und wegweisen; c. von Personen, die sich vorschriftswidrig verhalten, eine Sicherheitsleistung verlangen." In Absatz 2 steht: "Die Transportpolizei kann überdies: a. angehaltene Personen vorläufig festnehmen; b. Gegenstände beschlagnahmen." Das ist heute der Stand der Dinge. Wir werden später in der Debatte bei Artikel 7 Absatz 2bis BGST eine weitere Verschärfung vornehmen. Dort steht dann: "Die Polizeibehörden geben der Transportpolizei Personendaten bekannt, wenn die Person zur Angabe ihrer Identität verpflichtet war." Dies geschieht auf Anfrage hin. Das ist unbestritten.

Zum Grenzwachtkorps: Das hat heute Zugriff auf zahlreiche Systeme. Es sind dies Informationssysteme zu Fahndungszwecken wie Ripol, SIS, Hoogan, ISA und Armada. Es sind im Weiteren Informationssysteme zu ausländerrechtlichen Belangen wie NVIS und Zemis sowie Informationssysteme zu verkehrsrechtlichen Belangen wie Faber und Mofis. Das wären die zusätzlichen Informationssysteme, auf welche die Transportpolizei zugreifen dürfte.

Wenn es wirklich um Schwarzfahrerinnen und Schwarzfahrer geht, was ja hier immer behauptet wird, müssen diese Zugriffe aus unserer Sicht nicht noch auf die Datenbanken des Grenzwachtkorps erweitert werden. Und es muss sicher nicht noch ermöglicht werden, dass die Transportpolizei selber Zugriff auf diese Datenbanken hat. Wenn jemand, in einer Kontrolle zum Beispiel, einen Namen angibt, der nicht sein Name ist, es diese Person aber gibt, dann nützt dieser neue Zugriff den Sicherheitsleuten gar nichts. Und wenn jemand einen falschen Namen angibt, den es nicht gibt, und sich dann weigert, seinen richtigen Namen anzugeben, hat das Sicherheitspersonal ein anderes Problem: Dann nützt den Sicherheitsleuten auch ein weiterer Zugriff auf das Datenbanksystem des Grenzwachtkorps nichts, denn dann müssen sie die Person sowieso mitnehmen.

Mit dieser Motion bleiben zudem sehr viele Fragen offen. Der Bundesrat verspricht zwar in seiner Stellungnahme, Verhältnismässigkeit walten zu lassen. Ich hoffe, dass er dies auch tut, falls der Antrag meiner Minderheit nicht durchkommt. Die Fragen sind zum Beispiel: Wie ist der Datenschutz gewährleistet? Welche Daten dürfen



übermittelt werden? Auf welche Datenbanken darf die Transportpolizei dann wirklich zugreifen? Welches sind die finanziellen Konsequenzen des neuen Zugriffs auf diese Systeme? Wer übernimmt die Kosten? Das alles ist unklar, wenn diese Motion angenommen wird. Das alles müsste noch geklärt werden. Und die ganz grosse Frage ist: Warum braucht es diese Motion noch? Warum reichen die heutigen Zugriffe der Transportpolizei auf die Datenbanken nicht, die wir nachher im Gesetz ja wirklich verschärfen werden?

Ich denke, mit dieser Motion kaufen wir wirklich die Katze im Sack und begeben uns in Sachen Datenschutz aufs Glatteis. Ich bitte Sie deshalb, diese Motion abzulehnen.

Hardegger Thomas (S, ZH): Die SP-Fraktion wird den Änderungen des Strassentransportunternehmens- und Verkehrsstrafrechts zustimmen. Ich verzichte darauf, die unbestrittenen Änderungen zu kommentieren, und begründe unsere Haltung zu den umstrittenen Artikeln.

Umstritten sind insbesondere die Kompetenzen der Transportunternehmen und der Transportpolizei beim Umgang mit Schwarzfahrern. Wenn man die Auffassung vertritt, dass das Schwarzfahren zu ahnden ist und ernsthaft Vorkehrungen getroffen werden sollen, damit der Anteil der Personen ohne gültigen Fahrschein möglichst gering ist, dann müssen die Verantwortlichen auch über die Hilfsmittel verfügen, die es ihnen ermöglichen, diese Ziele zu erreichen. Die hier vorgeschlagenen Anpassungen verschärfen das Recht nicht, sie machen aber mit einem den Rechtsansprüchen genügenden Register die Handhabung des Gesetzes erst praktikabel. Sie führen auch keine neuen Überwachungsmassnahmen ein, aber die Speicherung der Daten für Schwarzfahrer entspricht neu den Ansprüchen des Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten, der eine explizite Rechtsgrundlage verlangt.

Das Datenregister kann von einem Transportunternehmen für die ganze Branche geführt werden. Das würde mit Bestimmtheit die Qualität der Daten besser sicherstellen. Wenn jedes Unternehmen ein eigenes System aufbaut und eigene Listen führt, dann entsteht ein Wildwuchs an Datensätzen, die kaum mehr kontrollierbar sind. Ganz wichtig ist, dass die Einträge aktuell sind und keine veralteten Daten im Register verbleiben, z. B. von Personen, deren Schwarzfahrt länger als zwei Jahre zurückliegt. Auch wenn es das Gesetz nicht vorschreibt, gehen wir doch davon aus, dass die kleinen Unternehmen froh sind, wenn das Register zentral geführt wird und sie den Zugriff auf die Informationen erhalten.

Die beiden Kommissionsmotionen werden von der SP-Fraktion unterstützt. Die Transportpolizei soll bei der Überprüfung von Personen die gleichen Rechte beim Abrufen von Personendaten haben wie das Grenzwachtkorps, nämlich für die Daten, die für die Ausübung ihrer Tätigkeit denn auch tatsächlich sinnvoll und notwendig sind. Es ist ja das Wesen einer Motion, dass Vorschläge gemacht werden, die nachher noch einmal einer Diskussion zugeführt werden.

Mit den Forderungen der Motion 14.3001 können viele Kontrollen im Zug abgeschlossen werden, sodass die Leute nicht auf den Polizeiposten mitgenommen werden müssen. Das ist für beide Seiten einfacher. Letztlich führt das auch dazu, dass der administrative Aufwand gesenkt werden kann. Die Kontrollen werden effizienter durchgeführt, und die Anzahl der Kontrollen wird mit der Zeit reduziert werden

AB 2014 N 639 / BO 2014 N 639

können. Das ist auch im Interesse jener Reisenden, die mit gültigem Billett unterwegs sind.

Die Motion 14.3000 verlangt einen besseren Schutz von Personen, die in ihrem Arbeitsumfeld durch Angriffe mit Laserpointern gefährdet sein können. Die Kommission hat darauf verzichtet, eine Bestimmung ins Verkehrsstrafrecht aufzunehmen, da sich die Ahndung nicht auf Angriffe auf das Personal der Transportunternehmen beschränken soll. Die Motion verlangt eine Bestimmung im Strafgesetzbuch. Damit werden die missbräuchliche Verwendung und die Bestrafung umfassender geregelt.

Eine unbestrittene neue Bestimmung begrüssen wir besonders. Ich erwähne sie deshalb noch explizit: Für nichtkommerzielle Nebennutzungen des Bahnhofsareals dürfen keine Entgelte verlangt werden, welche den effektiven Aufwand übersteigen. Das heisst, dass Standaktionen, Unterschriftensammlungen und Ähnliches nicht mehr durch hohe Bewilligungsgebühren verhindert werden können.

Ich bitte Sie, den Änderungen zuzustimmen und die Minderheitsanträge abzulehnen.

Candinas Martin (CE, GR): Die CVP/EVP-Fraktion spricht sich für die Änderung des Strassentransportunternehmens- und Verkehrsstrafrechts aus.

Der vorliegende Entwurf sieht insbesondere Anpassungen an Vorschriften der EU im Bereich der Strassentransportunternehmen vor und soll die Gleichwertigkeit des schweizerischen Rechts erhalten. Mit dieser Vorlage werden überdies Bestimmungen in den Gesetzen über den öffentlichen Verkehr aktualisiert und harmonisiert. So wird eine explizite Rechtsgrundlage für ein Register von Reisenden ohne gültigen Fahrausweis



geschaffen, und die Nebennutzungen der Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge werden neu geregelt.

Die Vorlage beinhaltet keine weltbewegenden Regelungen. Ein Punkt, der zu Diskussionen Anlass gab, war die Aufbewahrungsfrist der Daten im Register von Reisenden ohne gültigen Fahrausweis. Die Daten sollen nach Meinung des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit nach zwei Jahren gelöscht werden. Die Minderheit will diese Frist auf ein Jahr reduzieren. Eine Reduktion der Frist wäre aber ein schlechtes Zeichen: Ein gewisser Erfahrungshorizont muss vorhanden sein, damit beurteilt werden kann, ob es sich um einen einmaligen Vorfall gehandelt hat oder ob die betreffende Person wiederholt schwarzfährt. Schwarzfahren soll nicht kriminalisiert, aber auch nicht bagatellisiert werden. Die CVP/EVP-Fraktion wird die Kommissionsmehrheit unterstützen.

Eine weitere Minderheit gibt es zur Ausweispflicht. Wir kennen heute in der Schweiz keine Ausweispflicht. So wäre es systemfremd, wenn wir im öffentlichen Verkehr eine Ausweispflicht mit Bussenandrohung einführen würden. Wir sollten wirklich kein Sonderrecht für den öffentlichen Verkehr schaffen und hier keine Pflicht einführen, die wir sonst in der Schweiz nicht kennen. Darum unterstützt die CVP/EVP-Fraktion auch in diesem Punkt die Kommissionsmehrheit.

Nun noch einige Worte zu den zwei Kommissionsmotionen: Die CVP/EVP-Fraktion wird beide Motionen unterstützen, da sie die Sicherheitssituation im öffentlichen Verkehr verbessern werden. Die Motion 14.3000 verlangt, dass der Bundesrat den gesetzlichen Schutz vor dem vorsätzlichen Einsatz von Laserpointern verbessert. Die Blendung mittels Laserpointern gefährdet nicht nur unmittelbar die körperliche Unversehrtheit der geblendeten Person, sondern ist mittelbar eine grosse Gefahr für den öffentlichen Verkehr und damit von Leib und Leben einer Vielzahl von Personen. Die Motion 14.3001 will den Zugriff der Transportpolizei auf die einschlägigen Datenbanken erleichtern. Die Transportpolizei soll für die Überprüfung von Personalien und die Identifizierung von Personen dieselben Rechte zum Abruf von Personendaten haben, wie sie dem Grenzwachkorps zur Verfügung stehen.

Die CVP/EVP-Fraktion wird jeweils die Mehrheitsanträge unterstützen und die zwei Motionen annehmen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Ich spreche natürlich vor allem zum Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen. Die neue Gesetzesvorlage ist eigentlich gar nichts anderes als eine Anpassung an die geltenden EU-Regelungen. Dass in der EU nicht alles besser ist als bei uns, ist hinlänglich bekannt. Der Hauptinhalt der Vorlage ist sicher die Ausdehnung der Zulassungspflicht, sprich Lizenzpflicht, auf Fahrzeuge ab einem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen. Nur, muss ich Ihnen sagen, unseriöse, preisbrecherische Marktteilnehmer sind vor allem im unteren Segment, im Segment unter 3,5 Tonnen, zu finden. Da hilft das Gesetz natürlich gar nichts. Das Gesetz ist gut für grössere Unternehmen – dafür ist es klar gut –, aber schlecht für kleinere Unternehmen. Richtig ist, dass vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr mit weniger Schwierigkeiten zu rechnen ist. Das anerkennen wir.

Die Vorlage zielt grundsätzlich in die richtige Richtung. Kritische Punkte wurden nach der Vernehmlassung tatsächlich korrigiert – aber zum Guten und zum Schlechten. Ein wichtiger Punkt ist sicher die Tatsache, dass der Bundesrat im grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr für ausländische Unternehmen Ausnahmeregelungen machen kann. Ich wüsste nicht, wieso Ausländer andere Regelungen haben müssen als wir. Davon war übrigens in der Vernehmlassung nie – aber gar nie! – die Rede. Um eine Zulassungsbewilligung zu erlangen, müssen die Zuverlässigkeit, die fachliche Eignung und die finanzielle Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden. Das war aber auch bis heute schon so. Bis heute musste eine verantwortliche Person bezeichnet werden; neu wird ein Verkehrsleiter – ein Verkehrsleiter, stellen Sie sich das Wort vor! – verlangt. Ein kleines Unternehmen, zum Beispiel eines mit drei Fahrzeugen, braucht einen Verkehrsleiter, einen Verkehrsdirektor, stellen Sie sich das vor! Wenigstens – das hat der Bundesrat abgeändert, das anerkenne ich – kann dieser Verkehrsleiter, so steht es in der Botschaft, nicht mit einem externen schriftlichen Vertrag bezeichnet werden. Dazu kommt noch ein elektronisches Register, das europaweit geführt werden muss. Die Bürokratie lässt grüssen. Schlussendlich geht es doch nur darum, dass die EU kontrollieren kann, was die Schweizer Transportunternehmen machen.

Mit dem neuen Gesetz wird auch ein neuer Bussenkatalog eingeführt. Haben Sie ihn gelesen? Die Bussenhöhe, Frau Graf-Litscher hat es freudig erwähnt – das darf jemand aus der SP –, wird von 10 000 auf 100 000 Franken erhöht! Haben Sie das gelesen?

Der wichtigste Punkt im neuen Gesetz ist aber die Kabotageregelung – das anerkenne ich wohlwollend -: Mit dem geltenden EU-Recht wird keine Kabotageliberalisierung übernommen.

Die SVP-Fraktion wird wahrscheinlich lustlos auf das neue Gesetz eintreten. Ich persönlich werde dagegen stimmen, obwohl es für unseren eigenen Betrieb sehr vorteilhaft wäre. Die kleinen Unternehmen aber werden noch viel mehr administrativen Aufwand leisten müssen. Es war, glaube ich, die FDP, die vor einigen Jahren noch sagte, wir müssten diesen Administrationsaufwand endlich eindämmen. Es wird interessant sein, in



diesem Raum zu sehen, welche Gewerbevertreter auf das neue Gesetz eintreten.

Betreffend die Motion 14.3000 zu den Laserpointern stimme ich mit Frau Graf-Litscher überein: Das ist eine ganz gefährliche Sache. Sie können unseren Kollegen, der Chefpilot der Swiss ist, fragen; er weiss, was es heisst, geblendet zu werden. Es sind nicht nur die Lokführer und die Lastwagenfahrer betroffen, es sind dies auch die Piloten der Swiss. Fragen Sie ihn; er hat hautnah Attacks erlebt, die er Ihnen erzählen kann.

Beim Bundesgesetz über die Personenbeförderung stimmen wir weitgehend mit der Mehrheit überein. Bei Artikel 57 aber, darüber wird Sie noch Herr Binder orientieren, stimmen wir selbstverständlich seinem Minderheitsantrag zu.

Rytz Regula (G, BE): Es ist ja zurzeit en vogue, bundespolitische Entscheidungen mit der Welt des Haushaltes zu vergleichen. Haushaltstechnisch gesehen räumen wir mit dem

AB 2014 N 640 / BO 2014 N 640

vorliegenden Geschäft den Estrich auf. Es gibt kleine Anpassungen an das EU-Recht, Sie haben es vorhin von Herrn Giezendanner gehört: Es wird abgestaubt und harmonisiert, und es werden Strafaufgaben in Sachen Datenschutz gemacht. Kein grosser Wurf also, und politisch mit wenigen Ausnahmen auch unbestritten. Ich werde deshalb nur auf die Themen eingehen, die in der Kommission überhaupt länger diskutiert worden sind. Gerne möchte ich aber etwas zur Änderung des Strafrechtes im öffentlichen Verkehr sagen. Hier will der Bundesrat alte Pendenzen erledigen. So hat man es zum Beispiel bei der Revision 2012 – das ist noch gar nicht so lange her – verpasst, die Erhebung von Zuschlägen für das Reisen ohne gültigen Fahrausweis präzise zu regeln. Dies und anderes wird nun nachgeholt, aus meiner Sicht – da kann ich Kollege Giezendanner zustimmen – mit etwas gar viel Liebe zum Detail. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat die Vorlage des Bundesrates auch noch leicht verschärft.

Zudem will sie mit der Kommissionsmotion 14.3001 über die rote Linie hinausgehen, welche die Grünen als Partei des Datenschutzes und der Verhältnismässigkeit überhaupt akzeptieren können. Aline Trede hat es vorhin ausgeführt: Wenn diese Kommissionsmotion ernst genommen wird, wenn sie wortwörtlich umgesetzt wird, dann heisst das, dass die Transportpolizei in Zukunft Zugriff auf das Schengener Visa-Informationssystem hat, auf das Zentrale Migrationsinformationssystem oder auf das Europäische System zur Erfassung der Fingerabdrücke von Asylsuchenden. Dafür ist die Transportpolizei nicht geschaffen worden. Das ist ganz klar eine Aufgabe des Grenzwachtkorps. Das dürfen wir nicht vermischen. Diese Motion macht deshalb überhaupt keinen Sinn.

Diskussionen gab es in der Kommission vor allem zum Thema Schwarzfahren, Sie haben es vorhin schon gehört. Es ist ein emotionales Thema. Für uns Grüne ist klar: Wer den öffentlichen Verkehr gratis nutzt, lässt andere dafür bezahlen, und das ist unfair. Deshalb wird Schwarzfahren zu Recht mit einem Zuschlag bestraft. Damit der Zuschlag bei wiederholtem Schwarzfahren erhöht werden kann, führen einzelne Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs, z. B. der Zürcher Verkehrsverbund, schon heute Schwarzfahrerregister. Neu sollen die konzessionierten Transportunternehmungen diese Daten gegenseitig austauschen können.

Die Kommission hat sogar die Möglichkeit geschaffen, dass neu der Branchenverband des öffentlichen Verkehrs dieses Schwarzfahrerregister zentral führen könnte. Wir wurden gerade als Grüne immer wieder darauf angesprochen, weshalb wir diesen Vorschlag nicht bekämpfen. Es gibt einen einfachen Grund: Wir sind überzeugt davon, dass der Datenschutz bei einer zentralen Datenbank sehr viel besser kontrolliert werden kann als bei den Datenbanken in den über 250 grossen und kleinen Verkehrsbetrieben in der Schweiz. Sie erinnern sich sicher an die negativen Schlagzeilen, die die SBB einmal gemacht haben, als sie die Daten von Schwarzfahrern in ihren "Sündenregistern" viel zu lange gespeichert haben. Der Eidgenössische Datenschutzbeauftragte musste intervenieren, und 250 000 Datensätze mussten gelöscht werden. In einer zentralen Datenbank kann der Datenschutz sehr viel besser überwacht werden.

Für uns ist deshalb klar: Wenn es zu einer nationalen Datenbank kommt – im Moment gibt es noch keine Pläne –, dann muss damit der Datenschutz verbessert werden. Auch der Austausch von Daten zwischen den Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs darf nur nach restriktiven Spielregeln erfolgen. Dazu wird Aline Trede nachher einen Minderheitsantrag begründen. Weiter erwarten wir von den Betrieben des öffentlichen Verkehrs, dass sie Schwarzfahrer nicht wie Kriminelle behandeln und dass das Fahren ohne Billett im öffentlichen Verkehr nicht härter bestraft wird als Strassenverkehrsdelikte. Alles andere wäre Verhältnisblödsinn. Die Billettkontrollen müssen mit Augenmass und anständig durchgeführt werden.

Am allerwichtigsten ist aber, dass die Preise für den öffentlichen Verkehr bezahlbar bleiben. Mit der angekündigten Preistrunde 2014 ist die Schmerzgrenze vor allem bei Jugendlichen ganz klar erreicht. Die Preise für den öffentlichen Verkehr dürfen nicht jedes Jahr weiter erhöht werden, sonst schneiden wir uns ins eigene Fleisch.



Zum Schluss möchte ich noch etwas zu den anderen Minderheitsanträgen sagen. Wir sind froh, dass Frau Graf-Litscher den Minderheitsantrag zu Artikel 57 zurückgezogen hat. Damit wurde gefordert, dass einzelne Antragsdelikte im öffentlichen Verkehr zu Officialdelikten werden. Dies hätte aus unserer Sicht ganz klar dem Verhältnismässigkeitsprinzip widersprochen. Wir Grünen sind Fans des öffentlichen Verkehrs, aber wir wollen trotzdem keine repressiven Sonderrechte für den öffentlichen Verkehr schaffen. Deshalb lehnen wir auch den Antrag der Minderheit Binder ab.

Gasser Josias F. (GL, GR): Die GLP-Fraktion tritt auf diese Vorlage ein und bittet Sie, sämtlichen Mehrheitsanträgen zu folgen.

Nach den eher etwas schwierigen Geschäften zur Erhöhung der Vignettengebühr und den künftig wahrscheinlich nicht einfacher werdenden Geschäften zur zweiten Röhre am Gotthard und zum neuen Strassenfonds schien mir die Aufnahme dieses Geschäftes für die Departementsvorsteherin doch sehr wohltuend und regierungsfreundlich zu sein, und das mögen wir ihr doch von Herzen gönnen! Es machen sich kaum Minderheiten bemerkbar, und auch dort, wo sie sich halten konnten, waren die Mehrheitsverhältnisse in der Kommission sehr deutlich. So sagte ich mir, dass ich im Sinne der Beratungseffizienz auf eine ausführliche Erläuterung und Wiederholung der von der Kommissionssprecherin gemachten Ausführungen verzichten wollte.

Trotzdem einige Worte: Das Ziel, dass das Schweizer Transportgewerbe uneingeschränkt am europäischen Strassentransportmarkt und vice versa teilnehmen kann, ist doch ein liberales und grundlegendes Postulat der Wirtschaft und der Strassentransportunternehmen. Hier verstehe ich eigentlich die Aufregung von Kollege Giezendanner überhaupt nicht. Er sagte, dass einerseits dieser "Verkehrsdirektor" geschaffen würde, also eine Institution, die es an sich schon gab. Er sprach auch davon, dass dies wohl gut für die grösseren Unternehmen sei, aber schlecht für die kleinen. Da verstehe ich seine Ausführungen überhaupt nicht. Es wurden nämlich keine Minderheitsanträge eingereicht, wohl wissend, dass gerade diese Punkte des bundesrätlichen Entwurfes ganz klar dahingehend korrigiert wurden, dass eben ein solcher "Transportdirektor" im Auftragsverhältnis arbeiten kann und für maximal vier Unternehmen mit 50 Fahrzeugen oder Lastwagen agieren kann. Da dürfen wir doch mit Fug und Recht sagen, dass das eine Möglichkeit für kleine Unternehmen ist.

Dann zur Sache mit den Strafen: Es ist, glaube ich, im Sinne eines jeden ehrlich wirtschaftenden Unternehmers, dass eben Vergehen, die letztlich nur marktverzerrend wirken, auch geahndet werden! Das zu diesem Punkt.

Es ist auch absolut nutzlos, sich darüber aufzuregen, dass ein Register geführt werden soll. Auch hierzu haben sich in der Kommission keine Minderheiten gebildet. Es geht ja lediglich um Transparenz, indem der Sitz eines Unternehmens in diesem Register steht und natürlich die Art der Zulassungsbewilligung. Ich will ja als Mitbewerber auch wissen, ob ein Konkurrent tatsächlich eine Bewilligung hat. Dann will ich auch den Namen des kompetenten, zuständigen Verkehrsleiters wissen; auch das findet man in diesem Register. Ich verstehe die Aufregung hierzu nicht.

Ich komme jetzt bereits zum Schluss. Ich empfehle Ihnen, wie die GLP-Fraktion die beiden Kommissionsmotionen 14.3000 und 14.3001 anzunehmen. Diese wollen hier Gesetzesänderungen anstossen, für welche, denken wir, ganz klar Handlungsbedarf besteht. Es wurde schon an anderer Stelle ausgeführt: Die Gefahr von Laserpointern ist unbestritten. Auch die Überprüfung von Personaldaten ist, denke ich, eben wichtig. Schliesslich nützen nämlich die besten Gesetze nichts ohne Handhabe, um diese auch durchzusetzen.

In diesem Sinne empfehlen wir Ihnen, auf diese Vorlage einzutreten und sämtlichen Mehrheitsanträgen zuzustimmen.

AB 2014 N 641 / BO 2014 N 641

Fluri Kurt (RL, SO): Ich verzichte darauf, zur Frage des Eintretens zu sprechen. Das ist ja trotz der Voten von Herrn Kollege Giezendanner in der Kommission unbestritten gewesen, und es ist es auch heute. Es besteht kein Nichteintretensantrag. Unsere Fraktion unterstützt beide Vorlagen geschlossen. Sie unterstützt jeweils die Anträge der Mehrheit.

Zum ersten Erlass, zum Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen: Dieser Gesetzesentwurf ist in der Kommission ohne Gegenstimmen so verabschiedet worden. Wir haben uns auch eingehend über die Funktion des Verkehrsleiters unterhalten. Herr Giezendanner hat sich in der Kommission intensiv an der Diskussion beteiligt, im Dialog mit den Vertretern der Verwaltung, also des Bundesamtes für Verkehr. Er hat anschliessend keinen Änderungsantrag gestellt, er hat auch keinen Minderheitsantrag und auch keinen Nichteintretensantrag eingereicht. Deswegen müssen wir ihn leider enttäuschen. Wir können gar nicht für Nichteintreten stimmen und damit unsere Transportgewerbefreundlichkeit auch gar nicht beweisen. Diese Möglichkeit besteht gar nicht, aber es gibt dann natürlich eine Gesamtabstimmung. Ich gehe aber davon aus,



dass wir dieses Gesetz unterstützen werden. Wir haben nämlich in der Kommission gehört, dass sich de facto, insbesondere auch mit diesem Verkehrsleiter, gegenüber dem heutigen Zustand gar nichts ändert.

Umstrittener war das Bundesgesetz über die Personenbeförderung, das PBG. Es gibt dort noch verschiedene Minderheitsanträge. Wir bleiben bei Artikel 20a bei der Mehrheit. Wir sind der Auffassung, dass die Bekanntgabe der Daten auf andere Weise möglich sein soll, das heisst mündlich, telefonisch, und dass es dazu nicht zwingend ein Abrufverfahren braucht. Wir sehen die Problematik nicht, die die Minderheit hier offenbar sieht. Wir möchten das Ganze auch etwas unaufgeregter betrachten. Es geht darum, bezüglich des Datenschutzes eine gesetzliche Grundlage zu schaffen. Es geht nicht darum, den Datenschutz gegenüber den allgemein geltenden Regeln des Datenschutzes zu reduzieren, sondern es geht darum, eine gesetzliche Grundlage für die Bekanntgabe der Daten zu schaffen. Wir sind der Auffassung, dass dies rechtsstaatlich unbedenklich ist.

Bei Artikel 57 Absatz 4 Litera i, beim Antrag der Minderheit Binder, sind wir der Meinung, dass wir beim bisherigen Recht bleiben sollten. Es ist ja nicht so, dass heute der Unwille, seine Identität bekanntzugeben, ohne Konsequenzen bleibt. Wir haben bereits heute in Artikel 20 des PBG eine Bestimmung – sie ist im Rahmen der Bahnreform 2 aufgenommen worden –, die vorsieht, dass Reisende, die keinen gültigen Fahrausweis vorweisen und sich über ihre Identität nicht ausweisen können, einen Zuschlag bezahlen müssen. Die Frage, die Herr Binder jetzt stellt, ist die Frage, ob man das strafrechtlich mit einer Busse sanktionieren will. Wir sind der Auffassung, dass das übertrieben wäre. Wir kennen auch im zivilen Leben keine Pflicht, sich auszuweisen. Auch ein Polizist oder eine Polizistin kann von Ihnen keinen Identitätsnachweis verlangen, wenn kein konkreter Handlungsverdacht besteht. Es gibt bei uns keine Verpflichtung, immer eine Identitätskarte, einen Pass oder ein anderes Identifikationspapier auf sich zu tragen. Wir fänden es falsch, das jetzt im PBG neu einzuführen. Wir bitten Sie also, sich hier der Mehrheit anzuschliessen.

Die Motion 14.3000 betreffend Laserpointer betrifft eine ernsthafte Materie und ein echtes Problem. Dennoch beantragen wir Ihnen, diese Motion abzulehnen. Wir wissen, dass sich in der Kommission dazu keine Minderheit gebildet hat, aber heute haben wir eine andere Situation. Es heisst am Schluss der Stellungnahme des Bundesrates, dass ein Vorentwurf zu einem Bundesgesetz über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung und Schall, der auch Laserpointer umfasst, in Bearbeitung sei. Der Bundesrat hat am Schluss geschrieben, die Vernehmlassung sei für den Frühling 2014 geplant. Diese Vernehmlassung ist inzwischen eröffnet worden. Deswegen bitten wir Sie, sich dieser überholten Motion nicht anzuschliessen; sie ist schlicht und einfach heute nicht mehr nötig. Eine Anpassung des Strafgesetzbuches wäre materiell-rechtlich nicht vertretbar, wenn es darum geht, die heute definierten Erfolgsdelikte mit einem Spezialtatbestand Laserpointer zu ergänzen. Das wäre schädlich im Sinne des gesamten Strafrechts, und bezüglich des Vorentwurfes zum Bundesgesetz über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung und Schall ist diese Motion nicht mehr nötig. Deswegen haben wir uns dazu entschlossen, sie abzulehnen – nicht weil wir das Thema und die Problematik unterschätzen und verniedlichen würden, sondern weil sie, wie gesagt, nicht mehr nötig ist.

Der Motion zur Überprüfung von Personendaten im Abrufverfahren bitten wir hingegen zuzustimmen, im Sinne der Kommissionsmehrheit und des Bundesrates. Die bereits mehrfach wiederholten Argumente sind auch die unsrigen, und ich wiederhole sie somit nicht mehr.

Wir bitten Sie also, bei den Gesetzentwürfen der Mehrheit zu folgen, die Motion zu den Laserpointern abzulehnen und die Motion zur Überprüfung der Personendaten im Abrufverfahren zu unterstützen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Nach dieser einlässlichen Eintretensdebatte – Eintreten ist ja offenbar nicht bestritten – halte ich mich kurz, möchte aber trotzdem, wie üblich, die Haltung des Bundesrates zuhanden der Materialien wiedergeben.

Sie behandeln als Erstrat eine Änderung des Strassentransportunternehmens- und Verkehrsstrafrechtes. Sie beinhaltet im Prinzip drei Themenpakete:

1. Im Bereich der Transportunternehmen sind wir um eine Weiterentwicklung des Rechtes und um die Übernahme europäischer Verordnungen bemüht.
2. Weiter geht es um die Verkehrsstrafbestimmungen, um eine weitere Harmonisierung der heute sehr heterogenen Bestimmungen, um eine bessere Wirksamkeit der Strafnormen und um rechtsstaatliche Anforderungen.
3. Schliesslich geht es um verschiedene Themen wie das Register für Schwarzfahrer oder das Klären der Nebennutzungen in Bahnhöfen und Zügen.

Die Hauptpriorität der Vorlage im Bereich des Strassenverkehrs ist klar, dass wir keine neuen Hindernisse für unsere Unternehmen wollen. Das Anpassen der Vorschriften ist nötig, damit unser Recht gegenüber dem europäischen Recht gleichwertig bleibt und sowohl die Schweiz als auch die EU die jeweils ausgestellte Lizenz, also die Zulassung als Strassentransportunternehmen, weiterhin gegenseitig anerkennen. Zwischenzeitlich sind die Bestimmungen in der EU überarbeitet worden, und das bringt auch für die Schweiz Verbesserung und



Klärung.

Gleichzeitig soll die Integration der Schweiz in den europäischen Strassenverkehrsmarkt gefestigt werden, und es sollen weiterhin gleichwertige Rechtsvorschriften angewendet werden. Wenn wir, Herr Nationalrat Giezendanner, die bisherige Limite von 6 auf 3,5 Tonnen senken, ist das eine Gleichbehandlung von europäischen und schweizerischen Transportunternehmen. Gerade in der Praxis herrschte viel Verwirrung: Es gab Lastwagen mit 4 Tonnen, also irgendwo dazwischen, die in der EU schwarz beförderten, und die EU-Behörden wussten nicht mehr weiter; in der Schweiz brauchte es die Zulassung erst ab 6 Tonnen. Das gab viel Bürokratie. Wir erhielten viele üble Fälle vorgelegt, in denen wir intervenieren mussten. Deshalb, glaube ich, ist es richtig, dass wir für die Bewilligungspflicht nun eine einheitliche Grenze haben. Die Branche hat dieser Änderung in der Vernehmlassung zugestimmt. Es ist natürlich bei jeder Limite so: Diejenigen, die darunterliegen, werden anders behandelt. Wenn Sie das nicht wollten, müssten Sie jedes Fahrzeug einer Bewilligungspflicht unterstellen, und das wäre dann Bürokratie. Ich glaube, das wollen wir beide auch nicht.

Im Bereiche des Verkehrsstrafrechts haben wir Defizite bei den Strafbestimmungen, und die möchten wir beseitigen. Wir stellen da immer wieder Wertungswidersprüche fest. Deshalb schlagen wir vor, in den verschiedenen Gesetzen über den öffentlichen Verkehr für die gleiche Straftat auch die gleiche Strafbestimmung vorzusehen. Im Bereich der gewerblichen Verstösse soll das Strafrecht wirksamer werden

AB 2014 N 642 / BO 2014 N 642

und an die gestiegenen rechtsstaatlichen Anforderungen angepasst werden.

Im Weiteren geht es um die Speicherung von Daten über Schwarzfahrer. Es geht da um ein Anliegen des Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten. Der Bundesrat ist der Meinung, dass die Änderung hilft und dass wir damit eine Unterstützung gegen dieses Ärgernis schaffen können. Schlussendlich klären wir mit der Vorlage das Verhältnis zwischen kommerziellen und nichtkommerziellen Nebennutzungen insbesondere in Bahnhöfen, aber auch in Zügen, Schiffen oder Bussen.

Ich beantrage Ihnen deshalb klar, auf diese Vorlage einzutreten.

Noch zu den beiden Motionen, welche die KVF vorgelegt hat: Die Motion 14.3001, in der es um die Überprüfung von Personendaten im Abrufverfahren geht, beantragt Ihnen der Bundesrat, wie Sie sehen, zur Annahme. Wir hatten die Motion Glanzmann 13.3895 vorliegen, bei der wir Ablehnung beantragten, die aber die Problematik aufgenommen hatte. Der Kommissionsmotion, die gegenüber der Motion Glanzmann leicht abgeändert und restriktiver ist, können wir zustimmen, und zwar weil die heutige Situation bei der Bahnpolizei effektiv zu sehr vielen unzufriedenen Passagieren, Kundinnen und Kunden führt. Wenn man lange warten muss, dann ist das sehr oft ein Ärgernis. Es werden Personen angehalten, und dies ja vielleicht auch zu Unrecht. Wenn das nicht lange dauert, dann ist das eine Win-win-Situation sowohl für die Bahnpolizei als auch für die angehaltenen Personen.

Die Transportpolizei – dies an die Grünen, die hier skeptisch sind – soll lediglich zu diesem Zweck, also zur Überprüfung dieser Personalien, Online-Zugriffsrechte erhalten, nicht mehr, aber auch nicht weniger. Wir meinen deshalb: Das ist effektiv etwas, was wir umsetzen können und was zur Kundenfreundlichkeit und administrativen Vereinfachung beiträgt.

Für die Motion 14.3000, "Richten von Laserpointern auf Personen", hat die Bundesverwaltung die Situation nochmals eingehend geprüft, und wir kommen klar zum Schluss: Es besteht keine Strafbarkeitslücke, und das EDI hat den Vorentwurf zum Bundesgesetz über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung und Schall bereits in die Vernehmlassung geschickt; Herr Nationalrat Fluri hat es gesagt. Daher lehnen wir diese Motion ab.

Laserpointer sind brandgefährlich: je stärker, je gefährlicher. Wenn jemand damit geblendet und damit an Leib und Leben gefährdet wird, haben wir dafür im heutigen Strafgesetzbuch entsprechende Straftatbestände, die selbstverständlich auch für das Nutzen eines Laserpointers im Verkehr gelten. Wir haben im heutigen Strafgesetzbuch sogar Bestimmungen, die auch die Fahrlässigkeit beinhalten und den Versuch, jemandem mit einem Laserpointer einen Schaden zuzufügen. Bezüglich der strafrechtlichen Seite ist man deshalb nach nochmaliger Prüfung klar zum Schluss gekommen: Die Strafvorschriften sind heute immer anwendbar, wenn ein Verkehrsteilnehmer in gefährlicher Art und Weise abgelenkt wird oder sogar einen Schaden erleidet. Die allgemein formulierten Normen im Strafgesetzbuch umfassen alle Tatmittel – ob jemand durch einen Laserpointer, ein Messer oder einen anderen Gegenstand verletzt wird, spielt keine Rolle. Deshalb haben wir im Strafgesetzbuch keine Lücke.

Anders ist es, wenn man die Frage anschaut, ob ein Laserpointer auch ein besonders gefährlicher Gegenstand ist. Das war für den Bundesrat unter anderem ein Element für die Vernehmlassung des Bundesgesetzes über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung und Schall. Das ist primär eine Vorlage, die den Gesundheits-



schutz und die Gefährdungen eindämmen möchte, und im Entwurf des Bundesrates ist eine Strafbestimmung bzw. die Unterstellung der Laserpointer unter die Kategorie der gefährlichen Gegenstände vorgesehen. Das Fazit ist also auch hier: Wir teilen die Auffassung der Kommission, dass ein besserer Schutz vor Laserpointern nötig ist, egal, wo man sie einsetzt. Wir haben aber im Strafgesetzbuch und mit der neu vorgesehenen Regelung im Bundesgesetz über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung und Schall alle Instrumente bereits vorliegen oder haben sie vorgesehen. Deshalb ist diese Motion unnötig. Der Bundesrat beantragt ihre Ablehnung.

Amstutz Adrian (V, BE): Geschätzte Frau Bundesrätin, ich komme noch einmal auf Artikel 3a betreffend den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr zurück. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, könnte der Bundesrat zum Beispiel im Bereich der Lizenzen Ausnahmen gewähren. Heisst das dann auch, dass bei der Konzessionspflicht – ich denke zum Beispiel an Busunternehmen, die von Zürich nach München fahren – Ausnahmen gewährt werden können?

Leuthard Doris, Bundesrätin: In Absatz 4 von Artikel 3 haben wir – das hat Herr Giezendanner falsch gesagt – die Ausnahmen von der für alle geltenden Zulassungspflicht. Insofern kann die Zulassung natürlich auch an die Konzession gekoppelt sein. Konzessionen haben meistens dann auch noch weiter gehende Teile. Aber das wäre so eigentlich denkbar. Wir müssten das natürlich auf der Ebene der Verordnung konkretisieren. Die Zulassungspflicht gilt aber hier, genau wie heute auch, grundsätzlich für alle Transportunternehmen. Auch heute sind Ausnahmen von der Zulassungspflicht möglich, die immer auf Verordnungsebene konkretisiert werden müssen. Das ist insofern kein neues Instrument.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

1. Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen

1. Loi fédérale sur les entreprises de transport par route

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress; Ziff. I Einleitung; Art. 2 Bst. b, d; 3 Abs. 4; 3a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule; ch. I introduction; art. 2 let. b, d; 3 al. 4; 3a

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 4

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

...

a. in einem Anstellungs- oder Auftragsverhältnis zum Unternehmen steht; und

...

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4

... angestellten oder beauftragten Person ...

Abs. 5



Ein Verkehrsleiter oder eine Verkehrsleiterin darf im Auftragsverhältnis höchstens vier Unternehmen mit einer Fahrzeugflotte von insgesamt 50 Fahrzeugen leiten. Der Bundesrat kann die Zahl der Unternehmen oder Fahrzeuge weiter einschränken.

Art. 4

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

AB 2014 N 643 / BO 2014 N 643

Al. 2

...

a. qui est employé de l'entreprise ou mandaté par l'entreprise; et

...

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4

... d'une personne employée ou mandatée comme ...

Al. 5

Un gestionnaire de transport travaillant sur mandat peut diriger quatre entreprises au maximum, avec une flotte totale maximale de cinquante véhicules. Le Conseil fédéral peut décider de réduire le nombre d'entreprises ou la taille de la flotte totale des véhicules.

Angenommen – Adopté

Art. 5 Abs. 3; 7 Abs. 1, 5; 8 Abs. 1bis; 9; 9a; 11; 14; Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 5 al. 3; 7 al. 1, 5; 8 al. 1bis; 9; 9a; 11; 14; ch. II

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 13.072/10171)

Für Annahme des Entwurfes ... 129 Stimmen

Dagegen ... 51 Stimmen

(3 Enthaltungen)

2. Bundesgesetz über die Personenbeförderung

2. Loi sur le transport de voyageurs

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress; Ziff. I Einleitung; Art. 1 Abs. 1; Gliederungstitel vor Art. 18a; Art. 18a; 18b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction; art. 1 al. 1; titre précédant l'art. 18a; art. 18a; 18b

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sondersession Mai 2014 • Zweite Sitzung • 06.05.14 • 08h00 • 13.072
Conseil national • Session spéciale mai 2014 • Deuxième séance • 06.05.14 • 08h00 • 13.072



Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 13.00 Uhr
La séance est levée à 13 h 00

AB 2014 N 644 / BO 2014 N 644

