

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Rechtsordnung</b>
Schlagworte	<b>Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Ackermann, Nadja  
Frick, Karin

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Nadja; Frick, Karin 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Rechtsordnung, Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, 2011 – 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Grundlagen der Staatsordnung</b>	1
Rechtsordnung	1
Strafrecht	1
Öffentliche Ordnung	1
Polizei	2

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>RK-SR</b>	Kommission für Rechtsfragen des Ständerates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CAJ-CE</b>	Commission des affaires juridiques du Conseil des Etats
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses

# Allgemeine Chronik

## Grundlagen der Staatsordnung

### Rechtsordnung

#### Strafrecht

**MOTION**  
DATUM: 07.12.2015  
KARIN FRICK

Da der Entwurf zur Totalrevision des Ordnungsbussengesetzes nicht vorsah, den Anwendungsbereich von Ordnungsbussen auf das Eisenbahn- und das Personenbeförderungsgesetz auszuweiten, verlangte die Rechtskommission des Ständerates mit einer Motion eine **Bussenkompetenz für Transportunternehmen**. Der Vorstoss fordert den Bundesrat auf, Sicherheitsorgane von Transportunternehmen zu bezeichnen, welche vom Bundesrat festzulegende Übertretungen der einschlägigen Gesetze anhand eines Bussenkataloges mit Busse bestrafen können. Das Anliegen des öffentlichen Verkehrs stiess im Ständerat auf Zustimmung; die Motion wurde in der Wintersession mit 32 zu 1 Stimmen bei 4 Enthaltungen angenommen.<sup>1</sup>

**MOTION**  
DATUM: 03.03.2016  
KARIN FRICK

Im Gegensatz zum Ständerat lehnte der Nationalrat die Motion, mit der die RK-SR eine **Bussenkompetenz für Transportunternehmen** forderte, in der Frühjahrsession 2016 stillschweigend ab. Die grosse Kammer folgte damit dem Antrag ihrer Kommissionsmehrheit und auch der Ansicht des Bundesrates, welche beide eine Motion im Sinne eines klar definierten Gesetzgebungsauftrages als nicht zielführend betrachteten. Es gebe noch zu viele offene Fragen, die zuerst geklärt werden müssten, bevor man über diese Thematik legiferieren könne. In diesem Sinne soll der Bundesrat zunächst die Möglichkeiten, die Sachdienlichkeit und die Machbarkeit einer einschlägigen Gesetzesänderung prüfen und dem Parlament einen entsprechenden Bericht vorlegen. Der Nationalrat nahm das so lautende Postulat seiner Rechtskommission (Po. 16.3004) stillschweigend an.<sup>2</sup>

#### Öffentliche Ordnung

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 30.06.2011  
NADJA ACKERMANN

Mit Gesetzesänderungen und technischen Anpassungen in den Zügen wollen der Bund und die SBB dem Treiben **gewalttätiger Fussballfans in Zügen** Einhalt gebieten. Darauf einigten sich die Spitzen der SBB und des Bundesamts für Verkehr (BAV). Konkrete Vorschläge für gesetzliche Anpassungen sollen bis Ende 2011 vorliegen. Im Vordergrund stehen Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). So könnten Veranstalter in die Pflicht genommen werden: Denkbar wäre, dass die Veranstalter Fanzüge chartern und eine Kautions hinterlegen müssen, welche bei Schaden einbehalten werden kann. Eine andere Möglichkeit seien Zugfenster, die nur noch einen Spalt weit geöffnet werden könnten, damit keine Flaschen hinausgeworfen werden. Ein weiterer Vorschlag wären Kombitickets für die Fahrt in Extrazügen und den Eintritt ins Stadion für auswärtige Fans.

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 26.06.2012  
NADJA ACKERMANN

Dieser Auftrag bringt für den Bundesrat aber nichts neues, denn er hatte 2012 bereits einen **Entwurf zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes** in die Vernehmlassung gegeben. Der Entwurf sieht vor, dass ein Unternehmen Fans die Beförderung zu einer Sportveranstaltung mit fahrplanmässigen Kursen verweigern kann, wenn ihnen frühzeitig Alternativen angeboten werden. Zudem sollen die Sportklubs für sämtliche, durch ihre Fans verursachten Schäden bei der Benützung von nicht fahrplanmässigen Verkehrsmitteln und Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs haften.<sup>3</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 28.08.2013  
NADJA ACKERMANN

Ein Instrument, um die Gewalt bei Sportanlässen einzudämmen, ist die **Lockerung der Transportpflicht**. Der Bundesrat verabschiedete im August 2013 eine Botschaft zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes. Trotz harscher Kritik der Sportverbände, Fanorganisationen und Vereine in der Vernehmlassung sollen Fangruppen künftig verpflichtet werden können, anstelle des öffentlichen, fahrplanmässigen Verkehrs Extrazüge oder Ersatzbusse für die Anreise zu Sportanlässen zu benutzen. Dafür muss jedoch das Transportunternehmen dem Sportklub einen angemessenen Chartervertrag für die Beförderung der Fans mit speziell für sie bereitgestellten Transportmitteln

anbieten. Dieser Vertrag regelt die gegenseitigen Rechte und Pflichten, insbesondere auch die Frage der Haftung für Schäden. Falls zwischen dem Transportunternehmen und dem Sportclub kein Chartervertrag abgeschlossen werden kann, sollen die Sportklubs für die Schäden an Personen und Sachen, welche nichtidentifizierbare Fans verursachen, von Gesetzes wegen haften. Die Verkehrskommission des Nationalrates lehnte es jedoch noch im Berichtsjahr mit 13 zu 10 Stimmen ab, auf den Gesetzesentwurf einzutreten, weil die Kommissionmehrheit die Gesetzesrevision als unnötig und unverhältnismässig erachtete.<sup>4</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 12.03.2014  
NADJA ACKERMANN

Obwohl der bundesrätliche Entwurf in der Vernehmlassung mehrheitlich auf Zustimmung gestossen war, hielt der Nationalrat die vorgeschlagenen **Änderungen im Personenbeförderungsgesetz** als Massnahmen gegen randalierende Sportfans für untauglich. Der Hauptkritikpunkt setzte an der Durchführbarkeit der Fanzug-Pflicht bzw. Charterpflicht an. Zusammen mit der Angst vor der Ausdehnung solcher Beschränkungen auf andere Gruppen führte dieses Argument dazu, dass der Nationalrat das Geschäft mit 142 zu 30 Stimmen bei 7 Enthaltungen mit dem Auftrag, mit allen beteiligten Akteuren eine praktikable Lösung auszuarbeiten, an den Bundesrat zurückwies. Dem Ständerat waren hingegen fünf Jahre ergebnisloser Diskussionen genug. Er wollte durch eine gesetzliche Lösung klare Verantwortlichkeiten schaffen und wies daher den Rückweisungsantrag mit 33 zu 7 Stimmen ab. Davon wollte der Nationalrat aber nichts wissen und hielt in der Herbstsession an seiner Rückweisung mit 119 zu 50 Stimmen bei 11 Enthaltungen fest. Bundesrätin Leuthard bezeichnete diese Rückweisung als „Kneifen vor der Diskussion“ und damit auch als „Kneifen vor einer klaren Position“.<sup>5</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 15.06.2017  
KARIN FRICK

Die Vorlage zur **Änderung des Personenbeförderungsgesetzes** war 2014 vom Nationalrat an den Bundesrat zurückgewiesen worden mit dem Auftrag, anstelle von gesetzgeberischen Massnahmen mit den von den Fantransporten betroffenen Kreisen alternative Lösungen zu suchen. Daraufhin organisierte Bundesrätin Doris Leuthard einen runden Tisch, an dem Handlungsmöglichkeiten erörtert und Massnahmen zur Verbesserung der Fantransporte ergriffen werden konnten. In den Augen der KVF-NR habe eine Grundsatzdiskussion stattgefunden und Lösungen zu Tage gebracht, weshalb kein weiterer Gesetzgebungsbedarf bestehe und das Geschäft abgeschlossen werden könne. Auch die KVF-SR zeigte sich erfreut über den konstruktiven Lösungsansatz und sprach sich für eine Fortsetzung des Dialogs in den bestehenden Arbeitsgruppen aus. In der ersten Jahreshälfte 2017 wurde das Geschäft von beiden Räten oppositionslos abgeschlossen.<sup>6</sup>

## Polizei

Der Bundesrat setzte die Verordnung über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr (VST) in Kraft, welche der Transportpolizei das Tragen von Waffen erlaubt. Damit konkretisiert die Verordnung das 2010 erlassene Bundesgesetz gleichen Namens. In den Räten war die Frage über die **Bewaffnung der Sicherheitsorgane** umstritten gewesen und war deshalb an den Bundesrat delegiert worden. Mit seinem Entscheid trägt der Bundesrat der Meinung der Polizei- und Bahngewerkschaften sowie der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren Rechnung, die in der Anhörung vom Herbst 2010 eine Bewaffnung gefordert hatten. Obwohl zuerst ablehnend eingestellt, entschied sich im September auch die SBB, ihre Transportpolizei (Bahnpolizei) mit Schusswaffen auszurüsten. (Siehe auch hier.)<sup>7</sup>

1) AB SR, 2015, S. 1188; TA, 8.12.15

2) AB NR, 2016, S. 148 f.; Kommissionsbericht RK-NR vom 22.01.2016; AZ, Lib, 4.3.16

3) BBI, 2012, S. 6007; Baz, 16.6.12

4) BBI, 2013, S. 6993 ff.; NZZ, 29.8. und 13.11.13

5) AB NR, 2014, S. 1624 ff.; AB NR, 2014, S. 292 ff.; AB SR, 2014, S. 685 ff.; Presse vom 13.3.14

6) AB NR, 2017, S. 159; AB SR, 2017, S. 536; Kommissionsbericht KVF-SR vom 03.04.2017; Medienmitteilung BR vom 20.10.2015; Medienmitteilung KVF-NR vom 16.01.2017

7) SR 745.21; TA, 18.8.11; NZZ online, 17.8.11