

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Polizei, Grundrechte
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Ehinger, Paul
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Ehinger, Paul; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Polizei, Grundrechte, 1971 - 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	2
Luftfahrt	8
Post und Telekommunikation	9

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
BAKOM	Bundesamt für Kommunikation
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
ASTRA	Bundesamt für Strassen
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
BGST	Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr
PTT	Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
RIPOL	Automatisiertes Polizeifahndungssystem
KKJPD	Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
OFCOM	Office fédéral de la communication
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
OFROU	Office fédéral des routes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
LOST	Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics
PTT	Postes, téléphones, télégraphes
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
RIPOL	Recherches informatisées de police
CCDJP	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 12.03.2015
NIKLAUS BIERI

Im März 2015 nahm der Nationalrat die Motion Zanetti (sp, SO) bezüglich der **Einsätze von Blaulichtorganisationen** stillschweigend an.¹

MOTION
DATUM: 03.12.2015
NIKLAUS BIERI

Nachdem die Motion Chopard-Acklin (sp, AG) zur **Optimierung der Strassenverkehrsgesetzgebung** bezüglich der Einsätze von Blaulichtorganisationen vom Nationalrat im Dezember 2014 angenommen worden war, lehnte der Ständerat das Anliegen im Dezember 2015 ab. Zwischenzeitlich war ein ähnlicher, wenn auch nicht identischer Vorstoss von Ständerat Zanetti (sp, SO) angenommen worden, so dass sich das Anliegen aus Sicht des Ständerates erledigt hatte.²

MOTION
DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Die Polizei muss wissen, welchen Personen der Führerausweis entzogen wurde, befand Bernhard Guhl (bdp, AG). Er hatte 2017 eine Motion eingereicht, welche sicherstellen sollte, dass die Polizei auch nach einer Inkraftsetzung von Artikel 89g Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes (Änderung im Rahmen der Via sicura, noch nicht in Kraft) informiert sei über die Entzüge von Führer- und Lernfahrausweisen. Im revidierten Strassenverkehrsgesetz soll die Datenhoheit beim ASTRA liegen, gemäss dem genannten Artikel 89g sollen Polizeikorps nur noch Daten von Fahrzeughaltern mit unbefristetem Entzug der Fahrerlaubnis zur Verfügung gestellt werden. Der Motionär sah diese Regelung als unnötige Einschränkung und Behinderung der Polizeiarbeit an. Der Bundesrat hielt in seiner Stellungnahme fest, dass die Polizei bei der Kontrolle von Fahrerinnen und Fahrern via Fahndungssystem Ripol weiterhin über die Information verfügen wird, ob bei der kontrollierten Person ein Führerausweisentzug vorliegt. Die Motion wolle die Daten von Ausweisentzügen auch bei unbemannten, automatisierten Kontrollen verfügbar machen. Da dort die Kontrolle aber nicht über die fahrende Person stattfindet, sondern über das Fahrzeug, könnten jedoch auch Personen ins Visier der Polizei geraten, die ganz regulär ein Fahrzeug lenkten: Drittpersonen, die ein Fahrzeug lenken, dessen Halterin oder Halter der Ausweis entzogen worden war. Der Bundesrat empfahl deswegen die Ablehnung der Motion. Im September 2019 behandelte der Nationalrat die Motion und stimmte ihr trotz mahrender Worte von Bundesrätin Sommaruga mit 130 zu 52 Stimmen (1 Enthaltung) zu.³

POSTULAT
DATUM: 20.12.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einem im September 2019 eingereichten Postulat verlangte Nationalrat Aebischer (sp, BE) die **Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz**. Der Postulant bemängelte eine unverhältnismässige Bussenpraxis bei Fahrzeuglenkenden im Notfalleinsatz. Wer im Notfall ein Einsatzfahrzeug lenke, müsse sich darauf verlassen können, bei der Ausübung dieser Tätigkeit keine drakonischen Strafen zu riskieren. Der Bundesrat wird mit dem Postulat aufgefordert, die Bestimmungen zur Höhe der Strafen sowie zur Strafbarkeit der Blaulicht-Fahrzeuglenker zu evaluieren. Der Bundesrat stimmte diesem Anliegen zu und der Nationalrat nahm das Postulat im Dezember 2019 diskussionslos an.⁴

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 20.01.2020
NIKLAUS BIERI

Mit einer parlamentarischen Initiative verlangte Nationalrat Christian Lüscher (fdp, GE), dass die **Umstände bei dringlichen Fahrten von Blaulichtorganisationen besser gewürdigt** würden – dies im Fall, dass Fahrerinnen und Fahrer von Polizei-, Feuerwehr-, Ambulanz- oder Zollfahrzeugen für Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz bei Einsatzfahrten gebüsst würden. Der Initiator betonte, das Ziel sei nicht die Straffreiheit, es gebe aber ein öffentliches Interesse daran, dass Ordnungskräfte oder Rettungspersonal so schnell wie möglich eingreifen können. Ein Urteil solle deshalb nicht auf Grundlage der Umstände gefällt werden, die der Justiz bekannt seien, sondern auf der Grundlage jener Umstände, die den Fahrerinnen und Fahrern im Moment des Einsatzes bekannt seien. Bei der KVF-NR stiess das Anliegen auf Wohlwollen: Mit 16 zu 8 Stimmen gab die Kommission der Initiative Folge.⁵

MOTION
DATUM: 11.02.2020
NIKLAUS BIERI

Nachdem der Nationalrat die Motion Guhl (bdp, AG) «**Die Polizei muss wissen, welchen Personen der Führerausweis entzogen wurde**» im September 2019 angenommen hatte, beschäftigte sich die KVF-SR im Februar 2020 mit dem Anliegen. Die Kommission befand, dass die Polizei bei Kontrollen von angehaltenen Fahrzeugen über das Fahndungssystem RIPOL bereits ersehen könne, ob ein Führerausweisentzug vorliege oder nicht – damit sei eine Ausweitung auf automatisierte Kontrollen nicht angezeigt. Einstimmig (mit einer Enthaltung) beantragte die Kommission ihrem Rat deshalb die Ablehnung der Motion.⁶

MOTION
DATUM: 03.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat lehnte im Sommer 2020 die Motion «**Die Polizei muss wissen, welchen Personen der Führerausweis entzogen wurde**» von Nationalrat Guhl (bdp, AG) stillschweigend ab. Sowohl Hansjörg Knecht (svp, AG) als auch Verkehrsministerin Sommaruga wiesen darauf hin, dass es mit der Motion auch bei automatisierten Kontrollen ohne direkten Einsatz der Polizei möglich wäre, festzustellen, ob dem Inhaber oder der Inhaberin dieses Autos der Führerschein entzogen wurde. Da das Fahrzeug allein aber keinen Rückschluss auf die Lenkerin oder den Lenker ermögliche (Stichwort Carsharing), könnte dies zu vielen Fehlalarmen führen.⁷

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a **mis en consultation la réforme des chemins de fer 2**. Le premier point concerne l'introduction des conventions de prestation pour les chemins de fer privés, en remplacement du financement par objet. Ainsi, cet instrument introduit pour les CFF par la réforme des chemins de fer 1 serait aussi étendu aux autres opérateurs. (La réforme des chemins de fer 1 est entrée en vigueur en 1999. Elle a ouvert le marché des transports de marchandises et rendu les CFF autonomes.) La deuxième innovation clarifie, selon des critères fonctionnels, la répartition des responsabilités fédérales et cantonales pour le réseau ferroviaire. (Le réseau ferroviaire suisse, qui comprend 5'365 km, est la propriété de la Confédération à raison de 55%, d'où sa responsabilité. La Confédération est aussi compétente pour les lignes BLS Thoune-Spiez-Brigue et -Interlaken, le tunnel de Grenchenberg et les ports rhénans de Bâle. Les autres lignes des chemins de fer privés sont financées en commun par la Confédération et les cantons, les lignes de trams le sont uniquement par les cantons et les villes.) Le réseau ferroviaire serait divisé, indépendamment des bailleurs de fonds, en un **réseau de base** (incombant uniquement à la Confédération) et en un **réseau complémentaire** (relevant uniquement des cantons). Le texte mis en consultation présente deux variantes: soit un petit, soit un grand réseau de base, la taille du réseau complémentaire variant en proportion. La réforme des chemins de fer 2 porte aussi sur la garantie de l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire, ainsi que sur l'optimisation de la réforme des chemins de fer 1, telle que la simplification de la procédure de commande dans le transport régional des voyageurs. La Confédération est disposée à désendetter les chemins de fer de la même manière qu'elle l'a fait pour les CFF dans le cadre de la réforme des chemins de fer 1. Toutefois, cela ne sera possible que si les cantons participent à l'opération et si les chemins de fer collaborent au renforcement du paysage ferroviaire. La réforme des chemins de fer 2 ne porte pas sur une nouvelle ouverture du marché ni sur la séparation juridique des transports et de l'infrastructure. Les chemins de fer resteront des entreprises intégrées.

Afin d'améliorer la sécurité, un autre point de la réforme des chemins de fer 2 permet aux entreprises suisses de transports de mettre sur pied leur propre police. Selon le projet, les entreprises auront la compétence de constituer une **police taillée sur mesure**, avec des compétences bien plus larges que ne l'ont les 140 membres de la police ferroviaire. Les nouveaux policiers seront habilités à contrôler les identités, à retenir les contrevenants ou à les expulser. Ils auront le droit de confisquer des objets jugés dangereux et de dénoncer à la justice les personnes en infraction. Ces policiers seront équipés de matraques et de spray au poivre, mais pas d'armes à feu. Le rayon d'action de ces agents ne sera pas limité aux véhicules: ils pourront aussi intervenir dans les gares, dans les abris de bus et de tram. Ceux qui n'obtempéreront pas aux ordres de la police des transports pourront se voir infliger une amende allant jusqu'à CHF 10'000. Le principe de collaboration entre la police ferroviaire et les polices cantonales et urbaines sera maintenu. Après avoir analysé les menaces pesant sur leurs réseaux, toutes les entreprises de transport devront opter pour l'un des deux services de sécurité envisagés: soit l'introduction d'une police des transports chargée uniquement de tâches sécuritaires, soit le personnel d'exploitation ou de roulement

formé spécialement assurera ces tâches (double fonction).⁸

MOTION

DATUM: 29.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Devant le flot d'incivilités, de resquille et de violence dont ils étaient les victimes, les CFF ont décidé de réagir par plusieurs mesures. La première est un **durcissement face à la resquille via une augmentation des surtaxes**. Dès décembre 2004, les voyageurs pincés sans titre de transport valable ne pourront plus payer leur amende de manière anonyme. Ils seront fichés dans une banque de données et devront s'acquitter d'une amende plus salée. La protection des données sera garantie, car les informations enregistrées seront effacées tous les deux ans. Outre une amende plus salée, les récidivistes risquent encore une dénonciation pénale pour obtention frauduleuse d'une prestation, passible d'une peine de prison ou d'une amende. Tout en durcissant les sanctions contre la resquille, les CFF ont mis en place l'initiative dénommée « actions grands frères ». Celle-ci a vu des **médiateurs** sillonner les lignes régionales pour sensibiliser les jeunes. Les tronçons posant le plus de problèmes sont ceux de Suisse romande, comme Fribourg-Yverdon et Lausanne-Nyon. La deuxième mesure des CFF est une **intensification accrue de la présence de la police ferroviaire**, mais aussi des polices cantonales. D'ici 2005, deux fois plus de patrouilles assureront la sécurité dans les trains et les gares. La filiale des CFF Securitrans engagera d'ici là une centaine de nouveaux agents, portant leur nombre à 250. Le renforcement de la police ferroviaire permettra une stratégie d'intervention et de prévention plus flexible et mieux ciblée selon les besoins et les périodes de la journée. Dernière mesure, les **caméras de surveillance dans les trains et les gares seront généralisées**. Basé sur le bilan positif de l'essai pilote du printemps sur la ligne Lausanne-Genève (80% d'actes de vandalisme en moins), 225 véhicules ont été équipés. Le Conseil fédéral a donné ce droit aux CFF au moyen d'une ordonnance qui entrera en vigueur le 1er janvier 2004. (Conformément à la loi sur la protection des données, les CFF sont considérés comme un organisme fédéral. C'est pourquoi une ordonnance est nécessaire comme base juridique afin de surveiller les trains et les installations ferroviaires des CFF. Les chemins de fer privé, en revanche, ne sont pas considérés comme des organismes fédéraux et peuvent donc réaliser les mesures adéquates sans ordonnance fédérale.) La vidéosurveillance sera clairement signalée, et les enregistrements devront être supprimés dans les 24 heures, pour autant qu'ils ne servent pas à la constitution de preuves. Les parlementaires se sont également emparés du problème de la violence. Après avoir été acceptée par le Conseil fédéral, le Conseil national et le Conseil des Etats ont transmis une motion contre la violence dans les transports publics de Bernhard Hess (ds, BE). Celle-ci demandait que le Conseil fédéral soit chargé de réviser le Code pénal, afin que les agressions sur le personnel des transports publics soient poursuivies d'office.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 23.02.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a présenté son **message sur la réforme des chemins de fer 2**. Il comprend quatre points: 1) Suite à l'acceptation de la nouvelle péréquation financière, une réglementation des compétences financières claire sera axée sur deux niveaux: la Confédération financera le réseau de base, les cantons le réseau complémentaire. Les financements mixtes seront supprimés. 2) La réforme des chemins de fer 2 vise à mettre sur pied d'égalité les chemins de fer privés et les CFF. Les investissements dans l'infrastructure des chemins de fer privés feront l'objet de conventions de prestations, telles qu'elles existent déjà pour les CFF. Cela implique une gestion axée sur des objectifs et une augmentation de la marge de manœuvre entrepreneuriale. 3) Pour enrayer le vandalisme, les actes d'incivilité et les voies de fait contre les clients et le personnel des gares, la protection des voyageurs sera régie par la loi et le service de sécurité des transports publics bénéficiera d'une base légale. Les entreprises de transport (chemins de fer, bus, bateaux et remontées mécaniques) devront procéder à une analyse des risques de leur réseau, puis mettre en place l'un des deux types de **services de sécurité**: soit elles confient cette mission à une police des transports chargée exclusivement de tâches de sécurité, soit le personnel d'exploitation ou du roulement, spécialement formé, s'en charge (double fonction). Les agents de sécurité dans les transports ne porteront pas d'armes à feu. Ils continueront à ne pas pouvoir procéder à des arrestations au sens strict du terme. Ils pourront tout au plus remettre une personne à des policiers. Les tâches des polices cantonales et communales resteront inchangées et la collaboration sera encore intensifiée. Le financement de la sécurité dans les transports publics n'est pas réglé par le projet de loi. Dans son message, le Conseil fédéral indique que les coûts doivent être assumés en première ligne par les entreprises elles-mêmes. À certaines conditions, ces dernières pourront demander à la collectivité publique, dont relève leur activité, de supporter une partie

du financement. 4) L'accès non-discriminatoire au réseau a été assuré jusqu'à présent grâce à la séparation comptable et organisationnelle de l'infrastructure et des transports, ainsi qu'à l'aide d'une **commission d'arbitrage indépendante**. Pour améliorer son efficacité, cette commission sera dotée de compétences accrues dans son activité de surveillance. Ainsi, elle pourra ouvrir des enquêtes d'office lorsqu'elle supposera que des comportements discriminatoires ont lieu en relation avec l'accès au réseau.

Dans son message, le Conseil fédéral a souligné que la loi est compatible aux directives européennes. La réforme des chemins de fer 2 crée les conditions permettant de reprendre les **deux paquets ferroviaires de l'UE**: l'amélioration de l'interopérabilité et la promotion de la concurrence. Les trains devront pouvoir circuler sans entraves à travers les frontières nationales. La construction des lignes ferroviaires et la fabrication du matériel roulant approprié seront facilitées par la standardisation des procédures de contrôle et par leur reconnaissance réciproque. Le gouvernement souhaite aussi participer à l'élaboration des normes UE, afin d'harmoniser les normes techniques et le régime général de la sécurité d'exploitation.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le **Conseil national n'a pas approuvé le message sur la réforme des chemins de fer 2** et a suivi l'avis de sa commission compétente en renvoyant le projet au Conseil fédéral par 119 voix contre 58 et 2 abstentions. L'« alliance » entre l'UDC et le PS, renforcée par une majorité d'élus romands des autres partis, a gagné le bras de fer contre les partisans d'une réforme corrigée par la commission préparatoire. Le nouveau système de financement, qui prévoit une répartition des lignes entre un réseau de base à charge de la Confédération et un réseau complémentaire financé par les cantons, a constitué le principal point d'achoppement. Les élus romands se sont massivement mobilisés à son encontre, car la moitié du réseau complémentaire se situe en Suisse romande. Le Conseil national a aussi exigé une réorganisation du paysage ferroviaire et une solution à la problématique des caisses de pension des entreprises de transport concessionnaires. Le **Conseil des Etats** a suivi le Conseil national en renvoyant également le projet de réforme des chemins de fer 2 au Conseil fédéral.¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.08.2007
NICOLAS FREYMOND

En mars de l'année sous revue, le Conseil fédéral a adopté et présenté son **message supplémentaire sur la réforme des chemins de fer 2**. Fin 2005, le parlement avait décidé le renvoi du projet au Conseil fédéral en raison de la forte controverse suscitée par la proposition de répartition entre Confédération et cantons du financement des infrastructures ferroviaires. Cette décision était assortie du mandat de scinder cette deuxième réforme en plusieurs paquets et de présenter dans les plus brefs délais les mesures les plus consensuelles. Par ce nouveau message, le Conseil fédéral soumet au parlement le premier de ces paquets législatifs, intitulé « révision des actes normatifs sur les transports publics » (RévTP). Il comporte principalement une nouvelle réglementation de la sécurité dans les transports publics, ainsi que des mesures en matière de financement du matériel roulant et d'exonération fiscale visant à garantir l'égalité de traitement entre les CFF et les entreprises de transport privées. Le gouvernement propose de remplacer la loi de 1878 sur la police des chemins de fer par une loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transport. Pour améliorer la sécurité des voyageurs, du personnel, ainsi que des biens et du matériel, cette loi prévoit la suppression de l'actuelle police ferroviaire au profit d'un service de sécurité habilité à agir dans tous les domaines des transports publics (chemins de fer, bus, bateaux et remontées mécaniques). La liberté est laissée aux entreprises d'externaliser ce service ou de le confier aux contrôleurs au titre de seconde fonction. Cette redéfinition du dispositif sécuritaire est cependant sans incidence sur les missions des polices cantonales et communales. Le projet prévoit en outre que les entreprises privées pourront désormais bénéficier de la caution de la Confédération lors de l'acquisition de matériel roulant afin d'obtenir des taux d'intérêt plus avantageux de la part des institutions de crédit. Enfin, les entreprises exploitant une concession fédérale pourront se prévaloir de l'exonération fiscale qui s'appliquait jusqu'alors uniquement aux CFF. En mettant les entreprises privées sur un pied d'égalité avec les CFF, ces deux mesures doivent favoriser la transparence et la concurrence sur le marché des transports. Le Conseil fédéral a en outre fait savoir que la question de l'appel d'offres pour les commandes de transport régional de voyageurs, d'une part, et la reprise des paquets ferroviaires 1 et 2 de l'Union Européenne (UE), d'autre part, feront l'objet des deux prochains messages. Le remaniement controversé du financement de l'infrastructure ferroviaire sera quant à lui traité ultérieurement dans un quatrième

message.

Réservant un accueil globalement favorable à ce premier paquet de mesures, la commission des transports du Conseil national (CTT-CN) s'est montrée très divisée au sujet de la création d'un service de sécurité privé pour assumer des missions policières dans les transports publics, de même que sur le délai de 100 jours prévu pour la conservation des enregistrements de vidéosurveillance. Après de nombreuses auditions et de vifs débats gauche/droite, la CTT-CN a décidé par 14 voix contre 7 que les tâches de sécurité pouvaient être confiées à des entreprises privées ayant leur siège en Suisse et majoritairement détenues par des propriétaires suisses. Elle a également chargé, par 12 contre 9, le Conseil fédéral de déterminer la formation, le perfectionnement, l'équipement et l'armement du personnel des organes de sécurité.¹²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.03.2008
NICOLAS FREYMOND

Les chambres se sont saisies du premier paquet législatif de la réforme des chemins de fer 2, lequel reprend les éléments les moins contestés du projet renvoyé au Conseil fédéral en 2005. À l'instar des travaux de la CTT l'année précédente, les débats au Conseil national ont essentiellement porté sur le projet de loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transports (LSST). Sur proposition de sa commission, le plénum a tout d'abord modifié le titre de la loi désormais rebaptisée **loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOSETP)**. Au terme d'une confrontation gauche/droite, la chambre basse a approuvé, par 99 voix contre 84, la possibilité de confier les tâches de sécurité à une organisation privée ayant son siège en Suisse et majoritairement détenue par des propriétaires suisses sous réserve de l'autorisation de l'OFT. Les groupes socialiste et écologiste ont vainement dénoncé la privatisation d'une tâche inhérente à la souveraineté interne de l'Etat. La majorité bourgeoise a en outre refusé une proposition d'amendement Allemann (ps, BE) exigeant que le personnel des organes de sécurité soit exclusivement composé de policiers titulaires du brevet fédéral ou d'un certificat.

Les attributions respectives des deux organes de sécurité (la police des transports et le service de sécurité) ont suscité de vifs échanges après qu'une minorité Binder (udc, ZH) a proposé d'habiliter la police des transports à intervenir en cas de présomption d'infraction et à arrêter provisoirement des personnes sans obligation de les remettre immédiatement à la police cantonale. Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a averti qu'une telle extension des compétences ferait de la police des transports une police fédérale qui empiéterait inévitablement sur la juridiction des polices cantonales. La majorité de la commission et les groupes socialiste et écologiste ont en outre fait valoir que, en cas d'acceptation de l'amendement, il faudrait construire des lieux de détention et mettre en place une infrastructure beaucoup plus conséquente que ne le laisse entendre le proposant. Au vote, l'amendement Binder a été approuvé par 98 voix contre 79, la majorité bourgeoise se ralliant à l'idée que ces attributions supplémentaires sont nécessaires pour garantir efficacement la sécurité et le respect des lois fédérales. Quant à l'équipement du personnel de sécurité, si le Conseil fédéral souhaitait que la loi exclue expressément les armes à feu, la chambre basse a préféré laisser cette possibilité ouverte, là encore malgré l'opposition des Verts et des socialistes. Au vote sur l'ensemble, le projet ainsi modifié a été approuvé par 118 voix contre 62, résultat reflétant parfaitement le rapport de forces droite/gauche.¹³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.09.2008
NICOLAS FREYMOND

Quant au projet de **loi sur la réforme des chemins de fer 2** (révision des actes normatifs concernant les transports publics), le problème de la durée de conservation des enregistrements de vidéosurveillance par les entreprises de transports a une fois encore concentré l'essentiel de l'attention. Le projet du Conseil fédéral prévoit un délai de 100 jours, contre 24 heures actuellement. Comme lors des débats en commission l'année précédente, la majorité bourgeoise a écarté des propositions écologiste et socialiste visant à ramener ce délai à 4 ou 30 jours, respectivement. Lors de l'examen du projet de loi sur le transport des voyageurs, le plénum a rejeté une proposition d'amendement de sa commission visant à autoriser le Conseil fédéral à convertir les prêts remboursables octroyés à des entreprises de transport concessionnaires (ETC) en prêts conditionnellement remboursables, voire à en suspendre le remboursement, comme il peut le faire actuellement s'agissant de prêts accordés aux CFF. Selon les opposants, sous couvert de garantir l'égalité de traitement entre les CFF et les ETC, cet amendement supprimait de fait l'obligation de remboursement.

Concernant l'indemnisation par la Confédération et les cantons des coûts non couverts

par le transport régional des voyageurs, le Conseil national a décidé d'en étendre l'application aux prestations de transport touristique, dans la mesure où elles contribuent à accroître l'attractivité touristique et à réduire les émissions polluantes. Enfin, l'harmonisation des dispositions techniques et comptables, ainsi que la garantie d'une concurrence équitable entre les CFF et les entreprises privées en matière d'acquisition et d'entretien du matériel roulant n'ont pas suscité d'opposition.

Lors de la session d'automne, le Conseil des Etats s'est rallié à la chambre du peuple concernant la délégation des tâches de sécurité à des entreprises privées et le maintien de la possibilité d'équiper les agents de sécurité d'armes à feu, sur le fond d'un clivage gauche/droite identique et d'un rapport des forces similaire. Il a par contre rejeté l'extension des compétences de la police des transports votée par le Conseil national au motif qu'elle empiétait sur les compétences des polices cantonales. Au vote sur l'ensemble, les sénateurs ont approuvé le projet modifié de LOSETP par 19 voix contre 6 et 3 abstentions. S'agissant du second volet, la chambre haute a refusé l'extension du principe d'indemnisation dans le domaine des transports régionaux, jugeant que les moyens financiers faisaient défaut. Elle a par ailleurs décidé de soumettre les entreprises subventionnées à l'obligation d'attribuer au minimum deux tiers de leurs bénéfices à un fonds de réserve. Une fois que ce fonds atteindra 10% du chiffre d'affaires annuel, elles pourront cependant disposer librement de leurs excédents de recettes. Au vote sur l'ensemble, le Conseil des Etats a adopté le projet de loi sur la réforme des chemins de fer 2 à l'unanimité.¹⁴

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 13.02.2009
NICOLAS FREYMOND

En réponse à une revendication du syndicat du personnel des transports (SEV), la direction des CFF a annoncé des mesures visant à **renforcer la sécurité du personnel des trains** face à une recrudescence des agressions. Il s'agit notamment de créer 125 nouveaux postes de personnel d'accompagnement, de sorte à garantir d'ici à 2014 la présence de deux agents de train sur chaque convoi grandes lignes. La direction a également opté pour un recours accru à la police ferroviaire et aux services de Securitas sur les lignes où les incivilités et autres actes délictueux sont les plus fréquents. Le SEV a accueilli très favorablement ce train de mesures.¹⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.03.2009
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session de printemps, les chambres ont procédé à l'examen et à l'**élimination des divergences concernant le premier paquet législatif** de la réforme des chemins de fer 2. Le Conseil national s'est d'abord rallié au Conseil des Etats s'agissant des compétences accordées aux organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOSETP). Malgré l'opposition emmenée par une minorité UDC de la CTT-CN, le plénum a ainsi renoncé, par 90 voix contre 87, à habiliter ces organes à intervenir en cas de présomption d'infraction et à arrêter provisoirement des personnes sans obligation de les remettre immédiatement à la police cantonale. Concernant la loi sur le transport des voyageurs, la chambre du peuple a approuvé, par 93 voix contre 80, l'amendement de son homologue des cantons visant à conditionner l'octroi de concessions au respect des conditions de travail et de salaire usuelles dans la branche. Elle l'a en outre suivie en laissant à la Confédération la possibilité de transformer des prêts remboursables destinés au financement du renouvellement du matériel roulant en prêts conditionnellement remboursables, voire d'en suspendre le remboursement. La divergence au sujet des bénéfices des entreprises de transports régionaux jouissant d'une indemnisation pour leur frais non couverts a toutefois subsisté, le Conseil national ayant refusé, par 119 voix contre 56, d'abaisser le niveau du fonds de réserve obligatoire de 50 à 10% du chiffre d'affaires annuel. Finalement, il s'est rallié à la proposition de compromis du Conseil des Etats selon laquelle les entreprises disposent librement de leurs bénéfices dès lors qu'elles ont constitué un fonds de réserve équivalent à 25% de leur chiffre d'affaires annuel. En votation finale, la chambre basse a rejeté, par 99 voix contre 85, la LOSETP et adopté, par 157 voix contre 34, la loi sur la réforme des chemins de fer 2, tandis que la chambre haute a approuvé à l'unanimité les deux objets. L'échec de la LOSETP au Conseil national s'explique par l'opposition conjointe et unanime des groupes UDC et PS. Si les deux groupes ont exprimé leur refus catégorique de privatiser les tâches de sécurité, l'UDC a critiqué la limitation des compétences des organes de sécurité, notamment en matière de mesures de contrainte, tandis que le PS a fustigé l'absence d'interdiction formelle des armes à feu.¹⁶

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 19.05.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à l'échec de la LOSETP, la CTT-CN a décidé à l'unanimité de déposer une initiative parlementaire de commission afin de **renforcer la police ferroviaire**. Pour rallier les commissaires PS et UDC, il a fallu abandonner la possibilité de privatiser la police des transports et octroyer à cette dernière des compétences plus étendues. La question de l'armement éventuel de l'organe de sécurité ne sera pas réglée au niveau de la loi, afin que le Conseil fédéral ait la possibilité, le cas échéant, de le modifier rapidement en fonction de l'évolution de la situation.¹⁷

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 18.06.2010
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, la CTT-CN a présenté le **projet de loi sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOST)**, qu'elle a élaboré suite à l'échec, l'année précédente, du projet gouvernemental portant le même titre. S'il reprend tels quels les éléments non contestés de la première tentative, le nouveau projet exclut la possibilité de déléguer à des tiers les tâches relevant de la police des transports, afin de rallier le PS et l'UDC qui avaient catégoriquement refusé leur privatisation. Il définit en outre précisément les tâches respectives de la police des transports et du service de sécurité. Concernant l'armement éventuel des policiers des transports, la commission a renoncé à légiférer, préférant confier au gouvernement la compétence d'en décider en fonction de l'évolution de la situation. Le Conseil fédéral a émis un avis très favorable sur l'ensemble du projet, ne formulant aucune critique, ni même la moindre réserve. Il a par ailleurs souligné la nécessité de remplacer la loi du 18 février 1878 concernant la police des chemins de fer, en raison de son obsolescence manifeste.

Lors de la session de printemps, le Conseil national a approuvé l'entrée en matière sans opposition. Lors de la discussion par article, l'armement des agents de la police des transports a une nouvelle fois suscité la controverse. Une minorité Lachenmeier-Thüring (verts, BS) a proposé d'exclure expressément la possibilité pour ces agents de porter des armes à feu, estimant que ni leur sécurité, ni celle des usagers des transports publics ne l'exigent, d'autant plus que l'arrestation et la poursuite pénale sont de la compétence des polices cantonales auxquelles la police des transports ne fait que remettre les contrevenants. À l'inverse, Max Binder (udc, ZH), au nom de la commission, a rappelé que le choix de cette dernière de confier au Conseil fédéral la compétence de déterminer l'équipement de la police des transports en fonction des risques effectifs résultait d'un compromis entre partisans et adversaires du précédent projet. Par 113 voix contre 30, les députés ont suivi leur commission et rejeté la proposition minoritaire. Une minorité Markus Hutter (plr, ZH) a en outre proposé de permettre non seulement à la police des transports, mais aussi au service de sécurité d'arrêter provisoirement les resquilleurs à des fins d'identification et de maintien de la sûreté. La commission a répliqué que l'attribution d'une compétence policière à des agents ne disposant pas de la formation correspondante était problématique, en pratique comme du point de vue de l'Etat de droit, et revenait d'ailleurs peu ou prou à supprimer la distinction entre service de sécurité et police des transports. Là encore, le plénum a suivi sa CTT, par 128 voix contre 30. Les autres dispositions n'ont pas suscité de discussion et, au vote sur l'ensemble, le projet de LOST a été adopté par 152 voix contre 5.

Au Conseil des Etats, le projet a reçu un accueil très favorable. Sur proposition de leur commission, les sénateurs l'ont toutefois amendé afin d'obliger toute entreprise de transport qui gère sa police des transports à offrir ses prestations aux autres entreprises de transport à des conditions comparables, l'OFT étant par ailleurs habilité à statuer en cas de litige. Au vote sur l'ensemble, la chambre des cantons a adopté le projet ainsi modifié à l'unanimité. La chambre basse ayant tacitement éliminé cette unique divergence, la LOST a été adoptée en votation finale à l'unanimité par les deux conseils.¹⁸

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 20.11.2010
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, l'OFT a lancé une **procédure d'audit concernant l'ordonnance d'application de la LOST**. La controverse au sujet de l'armement éventuel de la police des transports a ainsi été ravivée. Le gouvernement a proposé de renoncer à armer les policiers, estimant que la situation ne l'exige pas. Si les entreprises de transport ont partagé cette opinion, la Conférence des directeurs cantonaux de la police et le syndicat des officiers de police ont au contraire jugé nécessaire d'autoriser le port d'armes à feu.¹⁹

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 01.10.2011
SUZANNE SCHÄR

Nachdem das Parlament im Bundesgesetz über die **Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr** den Entscheid über die in den Räten äusserst umstrittene Bewaffnung der Sicherheitsorgane (Transportpolizei und Sicherheitsdienst) in Art. 2 an den Bundesrat delegiert hatte, regelte dieser deren Ausrüstung in einer **Verordnung**, die am 1. Oktober 2011 in Kraft trat. Demnach kann der Sicherheitsdienst, der auch von entsprechend ausgebildetem privatem Sicherheitspersonal ausgeübt werden darf, mit Fesselungsmitteln, Pfeffersprays, Diensthunden und Schlagstöcken, die Transportpolizei zusätzlich mit Feuerwaffen ausgerüstet werden. Der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV), die kantonale Konferenz der Justiz- und Polizeidirektoren (KKJPD), der Verband Schweizer Polizei-Beamter und die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) begrüsst die Verordnung. Nachdem sie die Ausrüstung der Bahnpolizei mit Handfeuerwaffen in der Anhörung noch abgelehnt hatten, entschieden sich die SBB im Herbst des Berichtsjahrs für eine entsprechende Bewaffnung ihrer Sicherheitsorgane ab Sommer 2012. Die BLS hingegen blieb bei ihrer ablehnenden Haltung.²⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 03.12.2012
NIKLAUS BIERI

Die bereits vor Ostern durchgeführte **Kampagne gegen Taschendiebstähle im Zug** wurde auch vor Weihnachten 2012 wieder aufgenommen. Auf den Strecken Basel-Interlaken, Basel-Chur, Basel-Luzern sowie Basel-Mannheim informierten gemischte Patrouillen der Transportpolizei der SBB und der deutschen Bundespolizei die Fahrgäste über die Tricks von Taschendieben und über einfache Vorsichtsmassnahmen. Die Zunahme von Diebstählen und Gewalt in Zügen wurde im Berichtsjahr von den Medien thematisiert. Im ersten Halbjahr 2012 habe die Gewalt gegen SBB-Personal um 20%, jene gegen andere Bahnkunden um 93% zugenommen. Diebstähle seien um 60% häufiger vorgekommen als im Vorjahr. Die SBB mahnte jedoch zur vorsichtigen Verwendung dieser Zahlen, da die Einstufung von Vorfällen zuweilen schwierig sei.²¹

Luftfahrt

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.1971
PAUL EHINGER

Für die 1970 angekündigte Revision des Luftfahrtgesetzes legte der Bundesrat im Februar einen Entwurf vor (BRG 10828). Dieser enthielt namentlich ein Verbot des Fliegens mit Überschallgeschwindigkeit in der Zivilluftfahrt, eine Ermächtigung des Bundesrates zum Erlass von Bau- und Nutzungsbeschränkungen im Umkreis von Flugplätzen (Lärmzonen) sowie eine Rechtsgrundlage für Massnahmen der kantonalen Polizei zur Verhinderung von Anschlägen. Die Schaffung von Lärmzonen sollte an die Kantone delegiert werden können. An der Freiheit des inländischen Bedarfsluftverkehrs hielt der Entwurf fest. Beide **Räte stimmten diesen Neuerungen zu**, wobei auf Verlangen des Nationalrats noch eine Ausscheidung von Ruhezeiten im Gebirge, die nicht überflogen werden dürfen, vorgesehen wurde. Die Aufnahme eines Nachtflugverbotes drang dagegen nicht durch (BRG 10828). Die 1969 lancierte Verfassungsinitiative gegen den Überschallknall konnte im März eingereicht werden; ihre Urheber sagten jedoch zu, dass sie das Volksbegehren nach Ablauf der Referendumsfrist für die Revision des Luftfahrtgesetzes zurückziehen würden. (Die Initiative erhielt 64'929 Unterschriften.)

Um den **Aus- bzw. Neubau von Grossflugplätzen** fanden **weitere Auseinandersetzungen** statt. Das Referendum gegen einen Kredit für den Flughafen Cointrin, das Ende 1970 im Kanton Genf lanciert worden war, blieb zwar erfolglos, doch erhielt die Vorlage bloss ein Zufallsmehr, was nicht zu weiteren Ausbauplänen ermutigte (die Abstimmung über die Vorlage ergab 34'583 Ja und 34'259 Nein). Da der nächtliche Fluglärm eine Hauptursache der starken Opposition gewesen war, einigte man sich im Genfer Grossen Rat bereits im Sommer auf ein gesetzliches Nachtflugverbot, zu dessen Erlass freilich der Kanton Genf die Befugnis so wenig besass wie der Kanton Zürich. Das Eidg. Luftamt, das schon 1968 durch eine Verordnung des Bundesrates verpflichtet worden war, in seiner Genehmigungspraxis auf eine Verminderung der An- und Abflüge zwischen 22 und 6 Uhr hinzuwirken, fasste nun die Einführung einer **Nachtflugsperr**e für Kloten und Cointrin ins Auge. Das Projekt eines **Pistenausbaus auf dem Flughafen Basel-Mülhausen**, für das der Grosse Rat von Baselstadt einen Kredit von CHF 26 Mio bewilligte, scheiterte in der Volksabstimmung; von verschiedener Seite, u. a. von der PdA, wurde dagegen das Referendum ergriffen, und Verfechter des Umweltschutzes bekämpften die Vorlage wegen des Fehlens eines Nachtflugverbots. Flughafenfreundliche Kreise forderten deshalb nach der Abstimmung die Kantonsregierung auf, für ein solches Verbot einzutreten, zu welchem freilich nicht nur eidgenössische, sondern auch französische Instanzen ihre Zustimmung geben müssten.

Die Frage eines Grossflugplatzes im Kanton Bern blieb in der Schwebe, da der Bundesrat im Juni die bernische Regierung ersuchte, vor weiteren Schritten den Bericht über seine neue Flughafenkonzeption abzuwarten. Inzwischen **stellte die Swissair den Linienverkehr mit Bern ein** und eröffnete für die Bundesstadt gemeinsam mit PTT und SBB einen Buszubringerdienst nach Kloten.²²

Post und Telekommunikation

ANDERES
DATUM: 26.05.2020
NIKLAUS BIERI

Eine Reihe von schweren **Störungen im Swisscom-Netz** ereignete sich im ersten Halbjahr 2020. Am 17. Januar fiel ein grosser Teil des Swisscom-Festnetzes während rund neunzig Minuten aus, betroffen waren – etwa in den Kantonen Bern, Zürich und Aargau – auch Notrufnummern. Als Ursache der Störung gab die Swisscom ein abgestürztes Netzwerkteil an. «Mehrfaches menschliches Fehlverhalten» bei Arbeiten zur Erweiterung der Netzkapazität sei der Grund gewesen beim erneuten Blackout des Swisscom-Netzes am 11. Februar. Wiederum waren auch Notrufnummern betroffen. Einzelne Rettungsdienste und Polizeistellen veröffentlichten im Internet Mobiltelefonnummern, unter denen sie erreicht werden können. Das Bakom kündigte nach dieser Störung eine vertiefte Abklärung der Störungsursachen an. Die Untersuchung des Bakom dauerte noch an, als eine dritte Störung am 26. Mai in weiten Teilen der Schweiz das Mobilfunknetz der Swisscom ausfallen liess. Auch Teile des Festnetzes waren erneut betroffen, über die Erreichbarkeit der Notfalldienste gab es widersprüchliche Meldungen. Die Störung dauerte rund drei Stunden und sei auf einen Softwarefehler bei Netzwerkteilen zurückzuführen. Ende Juni soll die Swisscom-Führung der KVF-NR über die Pannenserie Auskunft geben.²³

1) AB NR, 2015, S. 316.

2) AB SR, 2015, S. 1173.

3) AB NR, 2019, S. 1710 f.

4) AB NR, 2019, S. 2430

5) Medienmitteilung der KVF-NR vom 21.1.20

6) Medienmitteilung der KVF-SR vom 11.2.20

7) AB SR, 2020, S. 319 f.

8) Ibid.; presse du 1.9.03.; OFT, communiqué de presse, 19.12.03.

9) 24h, 12.9.03; LT, 2.12.03; presse du 22.11 (patrouilles) et 29.12.03 (fiches); OFT, communiqué de presse, 5.12.03 (vidéosurveillance); BO CN, 2002, p. 1686; BO CE, 2003, p. 1017 s.

10) FF, 2005, p. 2269 ss.; presse du 24.2.05; DETEC, communiqué de presse, 23.2.05.

11) BO CN, 2005, p. 1333 ss.; BO CE, 2005, p. 1084 ss.

12) FF, 2007, p. 2517 ss.; presse du 10.3.07; DETEC, communiqué de presse, 9.3.07.; NZZ, 4.4, 5.5 et 22.8.07.

13) BO CN, 2008, p. 178 ss.

14) BO CN, 2008, p. 178 ss.; BO CE, 2008, p. 648 ss.

15) LT, 13.2.09.

16) BO CN, 2009, p. 120 ss., 269 s. et 591 ss.; BO CE, 2009, p. 122 ss. et 279; RO, 2009, p. 5597 ss.; LT et NZZ, 18.3.09; presse des 20 et 21.3.09.

17) Lib. et NZZ, 20.5.09; CTT-CN, communiqué de presse, 19.5.09.

18) BO CN, 2010, p. 216 ss., 1058 et 1163; BO CE, 2010, p. 668 ss. et 753; FF, 2010, p. 3863 ss.; FF, 2010, p. 821 ss. (CTT-CN) et 845 ss. (CF).

19) NZZ, 20.11.10.

20) AS, 2011, S. 3961 f., 3967 ff.; NZZ, 17.8. und 29.9.11; Presse vom 18.8.11; WoZ, 15.9.11.

21) BZ, 20.7.; Medienmitteilung SBB vom 3.12.12.

22) AB NR, 1971, S. 1419 ff.; AB NR, 1971, S. 630 ff.; AB NR, 1971, S. 641; AB SR, 1971, S. 578 ff.; AB SR, 1971, S. 858 f.; BBI, 1971, I, S. 266 f.; BBI, 1971, I, S. 653 f.; BBI, 1971, II, S. 1988 ff.; Gesch.ber., 1971, S. 241; TdG, 8.2.71; 9.2.71; 11.2.71; 28.6.71; Bund, 7.7.71; 26.10.71; 12.11.71; NZZ, 5.9.71; 5.10.71; BN, 12.11.71.

23) QJ, TA, 18.1.20; AZ, NZZ, TA, 13.2.20; Blick, CdT, NZZ, 27.5.20; Blick, TA, 28.5.20