

## **An Fahndungssystem und Waffe scheiden sich die Geister**

**Nach langer Genese verzögert sich auch die Inkraftsetzung des Bahnpolizeigesetzes**

***Die SBB als Trägerschaft der neuen Transportpolizei möchten Zugriff auf das Fahndungssystem der Polizeikorps, die kantonalen Polizeidirektoren sind dagegen. Kontrovers bleibt auch die Frage, ob Transportpolizisten Schusswaffen tragen sollen.***

Paul Schneeberger

Auf Anfang 2011 haben die SBB ihre Sicherheitsorgane gemäss den Grundsätzen des 2010 nach langjährigem Ringen vom Parlament beschlossenen Gesetzes über den Sicherheitsdienst der Transportunternehmen neu aufgestellt. Abgesehen von den in der Prävention tätigen Bediensteten basiert dieser auf drei Pfeilern: Erstens auf einem in die SBB integrierten Korps von staatlich vereidigten Transportpolizisten. Zweitens auf Sicherheitspersonal der Securitas, das der Transportpolizei unterstellt ist, selber aber über keine hoheitlichen Kompetenzen verfügt. Und drittens auf einem Objektschutz. Dieser ist der Securitrans übertragen worden, jener Tochtergesellschaft von SBB und Securitas, die bis anhin das Personal für den Sicherheitsdienst in den Zügen stellte.

### **Unterschiedliche Lösungen**

Eigentlich hätte das neue Gesetz ebenfalls Anfang 2011 in Kraft treten sollen. Dem war aber nicht so, und so bildet weiterhin das Bahnpolizeigesetz von 1878 die Basis der Tätigkeit von Polizei und Sicherheitsdiensten im öffentlichen Verkehr. Dieses hält lapidar fest, jede Bahngesellschaft habe festzulegen, welche ihrer Angestellten zur Ausübung der bahnpolizeilichen Tätigkeiten berechtigt seien. Gemäss dem Bundesamt für Verkehr verzögert sich die Inkraftsetzung des neuen Gesetzes um mindestens ein halbes Jahr, weil die konkretisierende Verordnung noch nicht fertig formuliert ist.

In der Vernehmlassung zu diesem nachgeordneten Erlass zeigte sich, dass die Art der Bewaffnung der Transportpolizei umstritten ist. Kontrovers ist auch ihr Zugriff auf das zentrale Fahndungssystem der Polizeikorps (Ripol). Während die SBB als Trägerschaft der Transportpolizei den Antrag gestellt haben, Zugang dazu zu erhalten, lehnt die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren das ab.

Bei der Bewaffnung wird das im Verordnungsentwurf nicht vorgesehene Tragen von Schusswaffen unterschiedlich beurteilt. Dies insbesondere, was ihren möglichen Einsatz in Zügen angeht, wo der Raum eng ist und das Risiko einer Gefährdung Unbeteiligter hoch. Während die Justiz- und Polizeidirektoren der Meinung sind, der Entscheid über die Ausrüstung mit Schusswaffen sei dem Kommando der Transportpolizei zu überlassen, geben sich die SBB und der Branchenverband öffentlicher Verkehr zurückhaltend. Sie favorisieren einen Verzicht auf das Mitführen von Schusswaffen, möchten es aber dem Bundesrat überlassen, bei erhöhter Bedrohung darauf zurückzukommen.

Beide Konflikte resultieren grundsätzlich daraus, dass die Transportpolizei ungeachtet der Vereidigung ihrer Angehörigen durch den Staat nicht unmittelbares staatliches Organ, sondern Bestandteil eines Transportunternehmens ist. Gemäss dem Willen des Gesetzgebers könnten neben den SBB auch andere Betriebe des öffentlichen Verkehrs solche Truppen aufbauen. Dieser Grundsatz, der auf der politischen Absicht basiert, mit einer Transportpolizei durch die Hintertür weder eine eidgenössische noch eine private Polizei zu schaffen, ist nur so lange unproblematisch, als Transportunternehmen mehrheitlich in schweizerischem staatlichem Besitz sind.

Bis anhin wurde neben der Transportpolizei der SBB, deren Dienste gegen Entschädigung auch von anderen Unternehmen in Anspruch genommen werden können, keine zweite solche Polizeiorganisation aufgestellt. Für das Gebiet des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) haben die SBB mit den übrigen konzessionierten Unternehmen einen entsprechenden Vertrag abgeschlossen. Der ZVV als Besteller und Financier des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich wiederum hat mit den SBB Leistungsumfang und Finanzierung der Sicherheitsorganisation vereinbart. Die zweitgrösste Bahn, BLS, beschränkt sich auf einen eigenen Sicherheitsdienst; bei Bedarf fordert dieser Unterstützung durch die Kantonspolizeikorps an.

## **Schusswaffen in Deutschland**

Klarer als hierzulande sind die Verhältnisse in Deutschland. Dort wurde die heutige Trennung zwischen Polizei- und Sicherheitsaufgaben im öffentlichen Verkehr 1992 etabliert. Seither obliegt der Polizeidienst dem aus dem Bundesgrenzschutz hervorgegangenen unmittelbaren staatlichen Organ der Bundespolizei, die nachgelagerten Sicherheitsaufgaben sind Sache von Sicherheitsdiensten der Transportunternehmen. Bundespolizisten, die in deutschen Zügen für Recht und Ordnung sorgen, sind auch mit Schusswaffen ausgerüstet.

Beschränkt wird deren Einsatz durch die gesetzliche Bestimmung in Deutschland, wonach der Einsatz von Schusswaffen für Polizisten verboten ist, wenn dadurch «erkennbar Unbeteiligte mit hoher Wahrscheinlichkeit gefährdet werden». Dem Bundespolizei-Präsidium in Potsdam ist bis anhin kein Einsatz polizeilicher Schusswaffen in deutschen Zügen bekannt. Klar geregelt ist in Deutschland auch die Finanzierung. Für die hoheitliche Tätigkeit der Bundespolizei in öffentlichen Verkehrsmitteln kommen die Steuerzahler auf, für die nachgeordneten Sicherheitsdienste die Transportunternehmen.

In der Schweiz ist dies komplexer. Die Aufwendungen für die SBB-Transportpolizei schlagen mit rund 30 Millionen Franken pro Jahr zu Buche. 40 Prozent davon trägt der Bund über Abgeltungen für die Infrastruktur, 40 Prozent übernehmen die Kantone durch Abgeltungen für den Regionalverkehr, und 20 Prozent tragen die SBB. Diese Aufwendungen haben sich in den letzten zehn Jahren verdoppelt. Insgesamt geben die Bundesbahnen jährlich 60 Millionen für die Personensicherheit aus.