



Verordnung über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr (VST)

Bericht vom 28. März 2011 über die Ergebnisse der Anhörung

1 Durchführung der Anhörung

Das Parlament hat am 18. Juni 2010 das Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr (BGST) verabschiedet. Dieses Gesetz ermächtigt den Bundesrat bestimmte Punkte in einer Verordnung zu regeln, dessen Entwurf unter dem Titel VST in Anhörung gegeben wurde. Die Anhörung wurde am 21. September 2010 eröffnet und dauerte bis zum 20. November 2010.

2 Eingegangene Stellungnahmen

2.1 Überblick

Von den über 450 Adressaten, die zur Stellungnahme eingeladen wurden, antworteten 87. Die Auflistung der Absender sowie deren Abkürzungen kann dem Anhang entnommen werden.

Nebst zu der im Brennpunkt des Interesses liegenden Frage der Bewaffnung, haben sich die meisten der Teilnehmer zu allen Bestimmungen mit sehr unterschiedlichen Anträgen vernehmen lassen.

2.2 Verkehrskommissionen des National- und Ständerates

Sowohl die KVF-S als auch die KVF-N haben im Rahmen der Anhörung explizit Stellung genommen und beurteilen den Entwurf als gute Umsetzung des BGST. Beide Kommissionen beantragen die Bewaffnung der Transportpolizei (TPO) mit Feuerwaffen und/oder Destabilisierungsgeräten. Die KVF-S beantragt überdies im Rahmen des jährlichen Tätigkeitsberichtes auch Angaben über die Erhebung der Befindlichkeit des Personals zu erheben.

3 Auswertung der Stellungnahmen

Allgemeines

Insgesamt werden die neuen Rechtsgrundlagen für die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr begrüsst und als gute Umsetzung des BGST taxiert. In diesem Sinne haben folgende Stellung genommen: KVF-S, KVF-N, BE, NW, GL, BS, FDP, SP, Schweiz. Städteverband, SGB, Pro Bahn, VPOD, IGöV, RTB, PostAuto, Waldenburgerbahn und Komitee für eine freie Gesellschaft.

Die Bedingungen für die beauftragten Sicherheitsfirmen seien derart anspruchsvoll festzulegen, sodass deren Anzahl begrenzt werden kann, verlangen CLDJP, FR und GE. Durch eine begrenzte Anzahl solcher Sicherheitsfirmen verbunden mit einer guten Ausbildung gewinne das vorgeschlagene System. Die Vermeidung einer weiteren Zersplitterung im Polizeiwesen verlangen die Kantone LU und SO.

Die Kantone SH, GR und TI schliessen sich der Stellungnahme der KKJPD an. Kantone VS, NE, JU verweisen auf die Stellungnahme der CLDJP.

Nach UR und SZ verletze das BGST die föderalistische Kompetenzordnung und sei widersprüchlich zur STPO und zum ZAG. Die VST sei zu überarbeiten und noch mal vorzulegen.

Der VSPB sieht die Transportpolizei als eigenständiges Polizeikorps mit allen notwendigen Kompetenzen und Mitteln. Damit könne die Polizei entlastet werden, welche über einem chronischen Personalmangel von 3000 Mann klagt.

Die Stiftung für Konsumentenschutz und FRC möchten die Sicherheit lieber mit der Erhöhung der Anzahl des Zugpersonals verbessern. Bernmobil möchte die Schnittstellen zwischen ordentlicher Polizei und Sicherheitsdienst der Transportunternehmen deutlich konkretisiert haben.

Art. 1 Gegenstand

Für die Kantone UR und SZ ist der Begriff „Mindestvoraussetzungen“ unklar und daher durch „Voraussetzungen“ zu ersetzen. BL wünscht auch die Nennung der Ausrüstung und Bewaffnung.

Art. 2 Begriffe

Ein sprachliche Präzisierung und Abstimmung mit dem BGST beantragen die Kantone LU, UR, SZ, FR, SH, VD, VS, GE sowie KKJPD, KKPKS, CLDJP, VSSU, LITRA, SEV, SPI, Securitrans, SZU, BLWE, SOB, BLS und RhB. Insbesondere wird die Verwendung derselben Begriffe wie im BGST vorgeschlagen. Die VBZ beantragt die Streichung des Artikels.

Art. 3 Anwendbares Recht

Als anwendbares Recht sollen auch die kantonalen sowie interkantonalen Vorschriften genannt werden beantragen LU, SH, VD, VS, KKJPD, KKPKS, CLDJP und GE. Die welschen Kantone verweisen dabei insbesondere das „Concordat du 16 octobre 1996 sur les entreprises de sécurité (CES)“.

Die Anwendbarkeit des ZAG wird in Frage gestellt von den Kantonen SZ, FR, GE und LITRA. Eine Beschränkung der Anwendbarkeit des ZAG auf die Transportpolizei verlangen die VBZ. Für die BDMW ist die Anwendung des ZAG durch die Sicherheitsdienste nicht klar.

Art. 4 Zulässige Hilfsmittel und Waffen

Eine Mehrheit befürwortet die Ausrüstung der Transportpolizei (TPO) mit Feuerwaffen: KVF-S, KVF-N, Kantone ZH, OW, ZG, BS, BL, SH, AI, AG, TG, VS, GE, Parteien FDP und SVP, KKJPD, KKPKS, CLDJP, VSPB, Centre Patronal, SEV, Konsumentenforum,

LITRA, SZU, BDWM, RhB, FART, G. Baumgartner, Ch. Wirth. Der SEV kann sich überdies entwendungssichere Tragarten vorstellen, welche dann für alle Polizeigattungen gelten solle.

SPI und TN befürworten die Ausrüstung mit Feuerwaffen, wobei das Tragen der Waffe von einer jeweiligen Lageanalyse abhängig zu machen sei. Der Entscheid sollte in die Kompetenz des Kommandanten fallen. Die Stiftung für Konsumentenschutz und FRC begrüssen den Verzicht auf Feuerwaffen, erachten jedoch die Ausrüstung von ausgebildeten Polizisten mit Feuerwaffen in gewissen Fällen als verantwortbar.

Der Kanton GL lässt die Frage offen. Die BLT unterstützt eine einsatzgerechte Regelung und die Waldenburgerbahn überlässt diese Frage den TU mit eigener TPO.

Die Ausrüstung auch/oder mit Destabilisierungsgeräten befürworten KVF-S, KVF-N sowie die Kantone OW und SH. Der Kanton SO möchte keine Schusswaffen, jedoch möchte er die Ausrüstung mit Destabilisierungsgeräten (Taser) prüfen lassen.

Nach dem VSSU und der SBB soll der Entscheid des Bundesrates über die Ausrüstung mit Feuerwaffen und Destabilisierungsgeräten erst auf Grund einer vorgängigen Bedrohungsanalyse gefällt werden.

Der Kanton UR will den Artikel streichen, da das BGST die Befugnisse abschliessend regle.

Gegen eine Ausrüstung mit Feuerwaffen und Destabilisierungsgeräten sind BE, LU, UR, SZ, FR, SO, SG, JU, die SP, Transfair, VÖV, ACSI, IGöV, Securitrans, VZO, VBZ, Schilthorn Bahn, CJ, ZVB, TL, TPG und Komitee für eine freie Gesellschaft.

Art. 5 Sicherheitsleistung

UR möchte den Begriff „vorschriftswidrig“ genauer definiert haben, da er sonst begrifflich Raum für Interpretationen lässt. Zudem fehle in der Bestimmung jeglicher Hinweis, wer über die erhobene Sicherheitsleistung verfügt, wenn keine Strafanzeige eingereicht wird.

Gemäss SZ sei die Einforderung einer Sicherheitsleistung unzulässig, wenn eine Schweizer Bürgerin oder ein Schweizer Bürger keinen Ausweis auf sich trägt. Es bestehe für diese keine Pflicht, einen Personalausweis auf sich zu tragen; so sehen es auch die VBZ. Verfüge die angehaltene Person nicht über das notwendige Bargeld, erweise es sich als ebenso wirkungsvoll, wenn als Sicherheitsleistung eine Wertsache, ein Handy, der Reisepass oder eine Kreditkarte eingefordert werden kann. Verhältnismässig sei ein solches Surrogat insbesondere auch mit Blick auf Artikel 4 Absatz 4 BGST, wonach eine vorläufige Festnahme (Festhaltung) nur zulässig ist, wenn sich ein Schwarzfahrer nicht ausweisen kann und die verlangte Sicherheit nicht leistet. Unklar sei schliesslich, wer über die Sicherheitsleistung verfüge.

Diese Regelung wird von OW vollumfänglich unterstützt, da damit die Polizeikorps entlastet werden. FR, VS, GE und die CLDJP verweisen darauf, dass jeweils auch die Kantonspolizei zur Feststellung der Identität beigezogen werden kann. Die VBZ, BLT und LITRA möchten die Höhe der Sicherheitsleistung fallbezogen festgelegt haben. Die VBZ will überdies auf die Möglichkeit der Bankgarantie verzichten. Die BLS möchten diesen Artikel

streichen, da er bei renitenten Fahrgästen nicht umsetzbar und daher ein Papiertiger sei. Die SP wirft einige Fragen zur Vollzug resp. Ermessen der Sicherheitsorgane auf.

Art. 6 Kosten der Transportpolizei

Für den Kanton LU ist unklar, ob zusätzlich Kosten entstehen und ob ein spezieller Finanzierungsschlüssel zur Anwendung gelangt. UR möchte wissen wo diese Kosten publiziert werden und SZ fragt nach dem Zweck der Publikation.

Die SBB schlagen eine neue Formulierung der Bestimmung vor, wobei diese Kosten überdies klar als abgeltungsberechtigt zu taxieren sind. Auch die ZVB betonen die Abgeltungsberechtigung der Kosten.

Der Kanton ZG möchte Artikel 6 ergänzen, indem die Kosten den Kantonen jährlich zum Voraus offeriert und mit diesen vereinbart werden müssen. Zudem sollen sich die Kantone an den geplanten Kosten der Transportpolizei aufgrund des Gefährdungspotentials in ihrem Kanton beteiligen; der Bundesrat solle dazu die Details regeln. Ziel ist diese Kosten ausserhalb des Bestellverfahrens abzurechnen und damit nicht dem öffentlichen Verkehr anzulasten.

Art. 7 Übertragung der Aufgaben des Sicherheitsdienstes auf eine Sicherheitsfirma

Eine Zulassung als Sicherheitsunternehmung nach kantonalem Recht für die beauftragten Sicherheitsfirmen verlangen LU, FR, VD, VS, GE, CLDJP, KKJPD und KKPKS. Gemäss dem VSSU brauche es zudem noch einen Verweis auf Artikel 5 Absatz 3 BGST. Die Vereinbarung über die Übertragung der Schutzaufgaben solle vom BAV genehmigt und den kantonalen und kommunalen Polizeistellen zu Kenntnis gebracht werden, verlangen AG, KKJPD und KKPKS. Die BLS verlangen die Vorgabe eines Mindestinhaltes in der Vereinbarung. Der SGB verlangt die Aufnahme einer Vorschrift, wonach die beauftragten Sicherheitsfirmen den GAV der Transportunternehmung einzuhalten habe. Die VBL schlägt vor, die Anzahl der im selben Korridor tätigen Sicherheitsfirmen einzuschränken. Für die Securitrans stimmen die vorgegebenen Rahmenbedingungen.

Die Meldung nach Absatz 4 Buchstabe d an die Transportunternehmung soll gleichzeitig auch an die Polizei erfolgen verlangen LU, FR, VD, GE, CLDJP, KKJPD und KKPKS. Der Kanton SO begrüsst die bei der Transportunternehmung verbleibende Verantwortung. Der VSSU möchte in den Erläuterungen die Verantwortung den klar den Transportunternehmen zuordnen.

UR und SZ verlangen eine Präzisierung, damit klar ist, wer die TPO amtlich in Pflicht nehmen soll.

Art. 8 Ausbildung

Für LU, AG, KKJPD, KKPKS und die SP wird mit dem Fachausweis für die Transportpolizisten ist ein Qualitätsstandard sichergestellt und zugleich den ethischen Anforderungen der Kantone entsprochen. Die Polizeischulen stellen hohe (physische, psychische und intellektuelle) Ansprüche an alle Aspirantinnen und Aspiranten, so dass ungeeignete Kandidaten bereits während der Ausbildung durchs Netz fallen. Schliesslich fördert die einheitliche Ausbildung (inkl. Berufsprüfung) die Durchlässigkeit im Polizeiwesen, was im Sinne des bildungspolitischen Gesamtkonzepts durchaus erwünscht ist und gefördert werden soll.

Gleichzeitig wurde aber kritisiert, dass ein solcher Vorschlag nicht zuvor mit den Kantonen abgesprochen worden ist, bevor er im Rahmen der Vernehmlassung vorgestellt wird. Vor dem Hintergrund der kantonalen Polizeihochheit und der ausschliesslich kantonalen finanziellen Beteiligung an den Polizeischulen, hätte man eine solche Rücksprache erwarten können.

Die Kantone LU, AG, KKJPD und KKPKS beantragen, dass die Angehörigen der Transportpolizei durch die kantonalen Polizeidirektorinnen und Polizeidirektoren amtlich in die Pflicht zu nehmen sind.

AR, AG, KKJPD und KKPKS verweisen auf das geltende Recht, wonach der Lehrgang nur Angestellten des Bundes, der Kantone und der Gemeinden vorbehalten. Dies bedeutet, dass nur Transportunternehmen des öffentlichen Rechts die Möglichkeit haben eine Transportpolizei zu bilden. Damit könnten die SBB und kantonalen und städtischen Transportunternehmen als Betreiber einer Transportpolizei in Frage kommen, während die übrigen diese Dienste zu vergleichbaren Bedingungen in Anspruch nehmen können.

TG und die SP verlangen zur Sicherstellung eines gewissen Standards die Regelung der Weiterbildung.

Gemäss den TPG sollen nebst dem Fachausweis für Polizisten auch andere berufsnahe Titel anerkannt werden, sodass z.B. auch Personen des Grenzwachkorps und der Militärpolizei rekrutiert werden können.

Nach Ansicht der BDWM ist die Ausbildung als Polizist zu umfassend, da die Schusswaffenausbildung, grosse Teile des Ordnungsdienstes, Community Policing sowie Kriminaltechniken nicht zur Anwendung gelangten. Zudem sollen jene Mitarbeitenden der bestehenden Bahnpolizei, welche nicht über die komplette Polizeiausbildung verfügen, im Sinne einer Besitzstandswahrung, in das neue Recht überführt werden können.

LU, AG, KKJPD und KKPKS verlangen für die Angestellten des Sicherheitsdienstes als Mindestanforderung für die Ausbildung eine mit Erfolg abgeschlossene Ausbildung zum Sicherheitsfachmann/ zur Sicherheitsfachfrau gemäss den Richtlinien des VSSU.

Für die Kantone UR, SZ ist es Sache der Kantone festzulegen, unter welchen Voraussetzungen die im Kanton tätigen Sicherheitsdienste zugelassen sind.

Für FR, VD, VS, GE, CLDJP, TRN ergänzen diese Vorgaben die Voraussetzungen gemäss dem Konkordat (CES); wobei jedoch die CES keine praktische Ausbildung vorsehe. NW und OW begrüessen die vorgeschlagene Regelung.

Art. 9 Identifizierbarkeit

Die Mitführung eines Ausweises wird grundsätzlich vollumfänglich begrüsst und teilweise überdies eine Ergänzung dieses Artikels mit einer expliziten Mitführungspflicht beantragt. Die welschen Kantone und der CLDJP verweisen dabei auf die Art. 18 des Konkordates CES, welcher eine solche Mitführungspflicht enthält.

Für ZH soll darf der Sicherheitsdienst die Bezeichnung Transportpolizei nicht verwenden und für LU, FR, VS, GE, CLDJP, KKJPD und KKPKS soll der Sicherheitsdienst klar von der Transportpolizei und allen andern Sicherheitsfirmen unterscheidbar sein. Das Perso-

nal der Transportpolizei muss gemäss dem VÖV mit „Transportpolizei“ angeschrieben sein.

Sowohl die zeitweilige Zuteilung einer Personalnummer an Stelle eines Namensschildes als auch die Fahndung nach Straftätern in Zivil (wie z.B. Taschendieben) wird nur wenig bestritten.

Art. 10 Vereinbarung mit den Polizeibehörden

Der Abschluss einer Vereinbarung mit den kommunalen oder kantonalen Polizeibehörden soll obligatorisch sein verlangen ZH, ZG, TG, SP und der Schweizerische Städteverband. Die Kantone UR und SZ wünschen sich eine Kann-Formulierung. Nach ZH, TG und dem Schweizerischen Städteverband sollen zum Abschluss einer Vereinbarung auch die gemeinsamen Sicherheitsorgane berechtigt sein. Der Abschluss der Vereinbarung solle nur mit den kantonalen Polizeibehörden abgeschlossen werden verlangen FR, VS, GE und die CLDJP. Nur die Transportunternehmen sollen mit den kantonalen Polizeibehörden eine Vereinbarung abschliessen wird von VD, VS, GE, CLDJP, VSSU und den TPG verlangt. Die Transportunternehmen sollen die Vereinbarungen mit der KKPKS abzuschliessen schlagen vor LU, AG, KKJPD und KKPKS.

Wenn jede Transportunternehmung auf ihren Strecken mit allen kantonalen Polizeien eine Vereinbarung abschliessen würde, wären die Regelungen gemäss AR unterschiedlich und die organisatorischen Situationen schlicht unüberblickbar.

Die Vorschriften über die Zulassung der Sicherheitsunternehmen in den Kantonen sollen dabei berücksichtigt werden beantragen LU, KKJPD und KKPKS. Es liege nicht in der Kompetenz des BAV die Zusammenarbeit der TPO mit den kantonalen Polizeibehörden zu regeln vermerken LU, SH und AG.

Gemäss dem TI sei bei einem Einsatz der Kantonspolizei die TPO der Kantonspolizei im Einsatz zu unterstellen und überdies müssten die Kompetenzen in der VST klarer festgelegt werden, damit kein Kompetenzvakuum entstehe. Auch wenn dadurch noch weiter in die kantonalen Kompetenzen eingegriffen würde, soll gemäss AR die Kompetenzabgrenzung zwischen der TPO und den kantonalen Polizeien in der VST noch genauer geregelt werden.

Für die VBZ kann die TPO bei Bedarf mit kantonalen oder kommunalen Polizeibehörden eine Vereinbarung abschliessen. Die VBL betonen die Verantwortung der Transportunternehmen. Für die TRN wird eine Unterzeichnung durch die drei Parteien Polizei, Transportunternehmen und Sicherheitsfirma bevorzugt.

Die Bekanntgabe von Personendaten an die TPO ist für SZ nur aufgrund Rechtsgrundlagen in kantonalem Recht möglich.

Für die TPG sollte im Zusammenhang mit der Inkraftsetzung des BGST auch das Abkommen vom 9. Oktober 2007 zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Französischen Republik über die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in Justiz-, Polizei- und Zollsachen (SR 0.360.349.1) angepasst werden, da die TPO darin noch nicht erwähnt sei.

Art. 11 Auskünfte und Meldungen an das BAV

Die in Absatz 1 genannten Unterlagen sollen auch an die KKPKS zugestellt werden verlangen AG, LU, VS, FR, VD, GE, CLDJP, KKJPD und KKPKS. Gemäss den AB sei die

Dienstanweisung nur auf Verlangen einzureichen und gemäss den RhB soll man diesen Absatz streichen. Der VÖV verlangt eine konkrete Nennung der für die Aufsicht benötigten Unterlagen.

Der Tätigkeitsbericht solle auch an die bestellenden Kantone zugestellt werden wünschen AG, SO, KKJPD und KKPKS. Die Frauenfeld-Wil Bahn, BLT möchten auf den jährlichen Tätigkeitsbericht verzichten. Gemäss dem VÖV sollen die Sicherheitsunternehmen dem Transportunternehmen einen jährlichen Bericht über Anzahl der Interventionen sowie den Einsatz der Hilfsmittel und Waffen erstatten, welchen die Transportunternehmen in den Bericht an das BAV integrieren. Ein standardisiertes einfaches Formular würde begrüsst von TN, VBL und TL. An Stelle eines Berichtes seien gemäss VÖV, Bernmobil, AB, ZVB, VBL auch Audits möglich.

Die eine Aufgabenerfüllung wesentlich beeinträchtigenden Ereignisse sollen auch den bestellenden Kantone gemeldet werden verlangen AG, SO, LU, KKJPD und KKPKS. Die eine Aufgabenerfüllung wesentlich beeinträchtigenden Ereignisse sollen auch der KKPKS gemeldet werden verlangen VS, FR, VD, GE und CLDJP. Die AB und die Frauenfeld-Wil Bahn möchten diese Fälle näher umschreiben oder einen Schadensbetrag festlegen. Die RhB möchte auch diesen Absatz streichen.

Für VS, FR, VD, CLDJP, VSSU, TRN und TPG ist das Transportunternehmen alleiniger Partner des BAV und damit meldepflichtig. Es gibt etliche Stimmen, welche insgesamt einen zu grossen administrativen Aufwand befürchten.

Gemäss der SP soll das BAV allenfalls Stichkontrollen und vornehmen; ein Komitee verlangt erweiterte und konkrete Kontrollen durch das BAV bei den Sicherheitsorganen Die VBZ wünschen sich eine Beschränkung all dieser Pflichten auf die TPO oder Sicherheitsfirma.

Art. 12 Aufsichtsbeschwerden

Im Sinne der Rechtssicherheit sollen auch die vom BAV zu ergreifenden Massnahmen aufgeführt werden verlangen LU, SG, AG, VD, KKJPD und KKPKS.

In der französischen Fassung des Entwurfes sei nicht klar, ob damit das BAV auch für die Strafverfahren gegen Sicherheitsorgane zuständig seien. FR, VD, GE und CLDJP.

Die VBZ macht geltend, dass die Sicherheitsorgane von Transportunternehmen, die nicht im unmittelbaren Auftrag des Bundes handeln, im Übrigen von Art. 1 Abs. 2 lit. e VwVG nicht erfasst werden, weshalb eine ordentliche Beschwerde nach VwVG in solchen Fällen nicht möglich wäre. Mit einer blossen Aufsichtsbeschwerde würde der verfassungsrechtlich statuierten Rechtsweggarantie nicht Rechnung getragen. Es müsse aus der Verordnung klar werden, dass sich Beschwerden in solchen Fällen nach kantonalem Recht richten.

Die VBZ möchte festhalten, dass der Einsatz kantonaler oder städtischer Polizeikräfte nicht unter die Aufsicht des BAV fällt.

Art. 13 Übergangsbestimmung

Die Übergangsfrist möchten die VBZ auf Ende 2013 und die BDWM je nach Auslegung des Rechts auf 5 Jahre verlängern.

Weitere Anträge

Für die TPO den Zugriff auf die RIPOL Datenbank verlangen die Kantone TG, TI, AI, Schweizerischer Städteverband, KKPKS, VSPB, VSSU, SEV und SBB. Damit könne die Kantonspolizei entlastet werden. Die Zusammenarbeit mit andern Polizeikorps sei für die Effizienz der TPO zentral. Kantonsübergreifende Einsätze verlangen einen solchen Zugriff und erhöhen die Fahndungserfolge. Gemäss LITRA müsse der Bundesrat festlegen, unter welchen Bedingungen der Zugriff auf RIPOL gewährt werde.

Die Kantone SH und GR sowie die KKJPD und VBZ lehnen den Zugriff auf RIPOL ab.

Das Recht der Sicherheitsdienste und der TPO auf Effektenkontrollen und Körperdurchsuchungen bei Grossanlässen, soweit die betroffenen Personen ausdrücklich oder stillschweigend einverstanden sind, soll gemäss AG, KKJPD und KKPKS explizit festgehalten werden. An Bord von Fanzügen bei Fussball- oder Eishockeyspielen komme es immer wieder zu Ausschreitungen und zum Abbrennen von pyrotechnischen Gegenständen, welche gemäss dem Sprengstoffgesetz verboten seien. Durch die Abnahme dieser Gegenstände könnten massive Gefährdungen und Verletzungen durch 2000 Grad heisse Feuerkörper vermieden werden.

Der VSBP sieht die Transportpolizei als eigenständiges Polizeikorps mit allen notwendigen Kompetenzen und Mitteln. Dies soll durch die Aufnahme einer zusätzliche Bestimmung mit Aufgaben und Befugnisse der Sicherheitsorgane betont werden.

Eine separate Regelung über die Datenbearbeitung verlangen LU, KKJPD und KKPKS. Die SBB möchten den Zugführern weiterhin die Kompetenz zu Identitätskontrollen einräumen. Die ZVB beantragen eine Kompetenz für den bestellenden Kanton, in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen einen Bussenkatalog zu erlassen. Die BLS und die LITRA beantragen eine Konkretisierung der Kriterien und Verantwortlichkeiten hinsichtlich der Gefahrenanalyse seitens den Transportunternehmen und der Polizei.

Liste der eingereichten Stellungnahmen

1 Verkehrskommissionen

- KVF-S
- KVF-N

2 Alle Kantone

3 In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien

- Die Liberalen FDP
- Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz SP
- Schweizerische Volkspartei SWP

4 Gesamtschweizerische Dachverbände

- Schweizerischer Städteverband
- Schweizerischer Gewerkschaftsbund

5 Organisationen

- Centre Patronal CP
- Fédération romande des consommateurs FRC
- Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA
- Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr IGöV
- Konsumentinnenforum der deutschen Schweiz KF
- Pro Bahn Schweiz
- Schweiz. Verband des Personals öffentlicher Dienste VPOD
- Schweizerischer Eisenbahner-Verband SEV
- Stiftung für Konsumentenschutz SKS
- Transfair
- Verband öffentlicher Verkehr VÖV
- Verband Schweizerischer Polizei-Beamter VSPB
- Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren KKJPD
- Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz KKPKS
- La Conférence latine des chefs des départements de justice et police CLDJP
- Schweizerisches Polizei-Institut SPI
- Verband Schweizerischer Sicherheitsdienstleistungs-Unternehmen VSSU
- Securitrans
- Associazione consumatrici e consumatori della svizzera italiana ACSI

6 Transportunternehmen

- Schweizerische Bundesbahnen SBB
- PostAuto Schweiz AG PostAuto
- BLS AG BLS
- Schweizerische Südostbahn AG SOB
- Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU
- BDWM Transport AG BDMW
- Appenzeller Bahnen AB

- Baselland Transport AG	BLT
- Frauenfeld-Wil Bahn AG	
- Rhätische Bahn	RhB
- Waldenburgerbahn AG	
- Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG	VZO
- Zugerland Verkehrsbetriebe AG	ZVB
- Städtische Verkehrsbetriebe Bern	BERNMOBIL
- RTB Rheintal Bus AG	RTB
- Verkehrsbetriebe Zürich	VBZ
- Verkehrsbetriebe Luzern AG	VBL
- Busbetrieb Lichtensteig-Wattwil Ebnet-Kappel	BLWE
- Schilthornbahn AG	
- Crossrail AG	
- Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft	SWEG
- Transports publics genevois	TPG
- Transports publics du littoral Neuchâtelois	TN
- Compagnie des Chemins de fer du Jura	CJ
- Transports publics de la région lausannoise SA	TL
- TRN SA	TRN
- Società Autolinee Regionali Luganesi	FART
- Funiculaire Le Châtelard - Château d'Eau	

7 Private

- Komitee für eine freie Gesellschaft
- Christophe Wirth
- Guido Baumgartner