SBB Police : ein jüngerer Partner im Sicherheitsverbund

Autor(en): **Thomann, Eugen**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **176 (2010)**

Heft 03

PDF erstellt am: **09.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-109335

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

SBB Police – ein jüngerer Partner im Sicherheitsverbund

Gemäss ehrwürdigen Vorschriften des Dampfzeitalters, vertraut und ausgerüstet mit moderner Technik, sorgen 200 Polizistinnen und Polizisten ohne Schusswaffe für die Sicherheit in Zügen. Sie stehen im Dienste einer soeben gegründeten Aktiengesellschaft mit 15-jähriger Vorgeschichte. Der Gesetzgeber überlegt unterdessen, ob das weiter sein darf.

Eugen Thomann, Redaktor ASMZ

Das Spiel mit echten und scheinbaren Widersprüchen liesse sich verlängern. Aber der Reihe nach: 1877 unterbreitete der Bundesrat dem Parlament die Botschaft «zu einem Bundesgesetz betreffend den Schutz der Eisenbahnen gegen Beschädigung, Gefährdung des Verkehrs auf denselben und Überschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften». Die damaligen Bahngesellschaften hatten sich bereits Sicherheitsorgane zugelegt. Mangels Polizeikompetenz fühlte sich der Bund nicht zuständig, und jene der Kantone endete an ihren Grenzen. Das «Bundesgesetz betreffend Handhabung der Bahnpolizei vom 18. Februar 1878» ermächtigte die Bahnen zu bezeichnen, wer zur Ausübung der Bahnpolizei berechtigt sei, und stellte diese Mitarbeiter den «kantonalen Polizeibediensteten gleich».

Trotzdem verleiht das heute noch geltende Gesetz Bahnpolizisten beschränkte Befugnisse; namentlich gestattet es, Fehlbare der örtlichen Polizei zu überstellen, wenn sie sich weder ausweisen noch Sicherheit für die zu erwartende Busse leisten.

Seit 1994 häuften sich im Raum Zürich Vorfälle, welche der Sicherheit und dem Sicherheitsgefühl der Passagiere so abträglich waren, dass der Ruf nach einer professionellen Bahnpolizei erscholl. Vorher hatte genügt, wenn sich kantonale Polizisten bei Dienstreisen in Uniform gelegentlich sehen liessen, ohne unterwegs ausserhalb ihrer Kantonsgrenzen viel unternehmen zu können.

Nach ersten Versuchen entstand 2001 die Securitrans AG, gegründet von den SBB, die 51 Prozent des Aktienkapitals hielten, und der Securitas AG (49 Prozent). Ihre drei Geschäftszweige beschäftigten sich mit der Sicherheit in den Zügen, wozu sie ein Bahnpolizeikoprs aufstellte, auf Bahnhöfen und an Baustellen der Bahntrassen.

Neue Korpsfahne der SBB Police.
Foto: SBB Police

Das Einsatzgebiet der Bahnpolizei wuchs bald über das Netz der SBB und ihrer Tochtergesellschaften hinaus, da die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, verschiedene Bahnunternehmen des Mittellandes und die Rhätische Bahn ihre Dienste begehrten.

Heutige Organisation

Auf den Jahresbeginn 2010 verselbstständigten die beiden Aktionärinnen der Securitrans ihre Bahnpolizei in der «SBB Transportpolizei Schweiz AG». Auch die neue Uniform, worauf unübersehbar das rot-weisse Logo prangt, kündet von der Absicht, die Bahnpolizei wieder enger an die SBB zu binden, die sie strategisch steuern.

Die Befugnisse bleiben die gleichen. Bahnpolizisten sorgen in den Zügen für Ruhe und Ordnung, verfolgen «Schwarzfahrer» und übergeben sie oder andere Tatverdächtige der kantonalen oder städtischen Polizei. Wie für eine reine Sicherheitspolizei typisch, treffen sie angesichts von Gesetzesverstössen nur die ersten Massnahmen; alles andere bleibt kantonalen Strafverfolgern vorbehalten. Bahnpolizisten setzen aber auch die im Zug, vergleichbar einem Hausrecht, geltenden Regeln durch, vom Rauchverbot bis zum Schutz der Polster vor schmutzigen Schuhen.

Gegliedert ist die SBB Police unter dem Kommando von Oberst Harry Wessner in vier von jeweils einem Offizier geführte Regionen und deren 15 Stützpunkte. Rund um die Uhr lenkt die in Olten eingerichtete Einsatzzentrale die Patrouillen und Interventionen mobiler Reserven sowie 20 «Präventionsassistenten», die Konfliktlagen entschärfen.

Die mit dem Polizei-Mehrzweckstock und Pfefferspray ausgestatteten, künftig ausnahmsweise von ausgebildeten Diensthunden begleiteten Bahnpolizisten wirken täglich in drei Schichten. Ihre Grundausbildung geniessen sie in regulären Polizeischulen, dazu kommt natürlich ein grosses Paket fachspezifischer Kenntnisse. Denn Bahnpolizisten müssen sich selbst bei Notlagen in allen Einrichtun-

gen der Bahn bewegen und mit Verhaltensanweisungen Passagiere, im Ereignisfall aber auch kantonale oder städtische Polizisten, unterstützen.

Vor ihrer Grundausbildung bestanden sie ein strenges, wieder mit dem der Polizei vergleichbares Auswahlverfahren. Sie brachten das Schweizer Bürgerrecht und einen Berufsabschluss mit.

Einsatzformen

Das flexible Einsatzkonzept kümmert sich hauptsächlich um die kritischen Abende und Nächte der Wochenenden und um einschlägige Grossereignisse, wofür, ähnlich der Polizei, Ordnungsdienst-Elemente gebildet werden. Dazu gehören, was sich um das jährliche World Economic Forum (WEF) auf dem Bahnnetz abspielt, und vor allem grosse Sportanlässe; allein in der Fussballsaison 2008/09 begleitete die Bahnpolizei 194 Extrazüge mit jeweils rund 700 nicht ausnahmslos friedlichen Fans.

Bahnpolizisten tragen in aller Regel Uniform, patrouillieren mindestens zu zweit, nur selten zivil, etwa zum Fahnden nach Taschendieben.

Das bedingt viel Koordination, nicht nur innerhalb der Bahnpolizei. Denn die Landesgrenze überquerende Züge begleitet auch das Grenzwachtkorps, und die Militärische Sicherheit nimmt sich stark mit Urlaubern besetzter Züge an. Darüber hinaus unterstützt die Einsatzzentrale der Bahnpolizei auf Wunsch private, im öffentlichen Verkehr wirkende Sicherheitsdienste, die, soweit in Schienenfahrzeugen tätig, dem gleichen betagten Gesetz unterstehen.

Bahnpolizisten in der neuen Montur. Foto: SBB Police

Thomas Weibel, Leiter Öffentliche Sicherheit SBB, formuliert für die SBB das Bedürfnis: «Zum Schutze von Passagieren und Personal benötigen wir auf jeden Fall in den Zügen ein

- landesweit wirkendes polizeiliches Sicherheitsorgan, welches,
- mit den nötigen gesetzlichen Befugnissen,
- dank dem betriebsspezifischen Knowhow,
- aus einer Hand
- für Ordnung und Sicherheit sorgt und
- Störungen unterbindet.»

Leistungen

2009 empfing die Einsatzzentrale der Bahnpolizei 136 800 Anrufe. Die Bahnpolizei nahm 37 990 Kontrollen vor, stellte 887 «Schwarzfahrer» und musste 346 Mal zu Zwangsmitteln wie Reizstoffspray, Mehrzweckstock oder Schliesszeug greifen. Von ernsthaften Angriffen zeugen 50 Verzeigungen wegen Gewalt und Drohung. Hinter 915 Anzeigen von Drogendelikten steht das Bestreben, die seit kurzem drohende Bildung offener Szenen in Zügen zu unterdrücken.

Kein Zweifel, – die Bahnpolizei erweist sich Jahr für Jahr als unentbehrlich. Kaum jemand kann sie auch nur theoretisch ersetzen, die an enge geografische Grenzen gebundenen Kantonspolizeikorps sicher nicht.

Bald auf moderner Rechtsgrundlage?

Im Zuge der jüngsten Bahnreform legte der Bundesrat 2005 einen Gesetzesentwurf vor, um die Sicherheit in allen öffentlichen Verkehrsmitteln gleichermassen zu regeln. Der scheiterte im März 2009 an der Schlussabstimmung des Nationalrates, weil die beiden Kammern sich nicht auf das Ausmass der Privatisierung einigen konnten.

Dank einer parlamentarischen Initiative behandelt der Nationalrat in der Frühjahrssession 2010 als Erstrat einen neuen Entwurf. Auch er soll für den ganzen öffentlichen Verkehr gelten und noch stärker differenzieren zwischen der Transportpolizei und den von kleineren Verkehrsunternehmen berufenen privaten Sicherheitsdiensten. Erhebliche Skepsis der um ihre Souveränität bangenden Kantone begleitet das Vorhaben; damit setzte sich bereits die bundesrätliche Botschaft von 1877 gründlich auseinander. ■