

# Nein zur Aufhebung der Transportpflicht

Keine diskriminierenden Sonderregelungen!



## 04.3152 – Interpellation

### Wer trägt bei der SBB Verantwortung?

Eingereicht von

Fraktion der Schweizerischen Volkspartei

Sprecher / in

[Kaufmann Hans](#)

Einreichungsdatum

18.03.2004

Eingereicht im

Nationalrat

Stand der Beratung

Erledigt

### Eingereichter Text

Innerhalb kurzer Zeit sind die SBB gleich zweimal negativ in Erscheinung getreten. An einer als Demonstration getarnten Zerstörungsaktion am Rande des Weltwirtschaftsforums WEF wurde am 24. Januar ein Zug demoliert und der Eisenbahnverkehr erheblich gestört. Am 26. Januar wurden Plakate mit politischer Werbung an SBB-Lokomotiven angebracht.

Im Zusammenhang mit diesen Ereignissen stellt die SVP-Fraktion dem Bundesrat folgende Fragen:

1. Teilnehmer eines euphemistisch "Demonstration" genannten Saubannerzuges wurden am 24. Januar von der SBB ab Chur mit einer Sonderzugkomposition transportiert. Waren diese Chaoten im Besitz von gültigen Fahrausweisen? Wurde dies kontrolliert? Wenn nein, wie erklärt der Bundesrat dem Billett zahlenden Normalbürger diese Ungleichbehandlung?
2. Der Sonderzug wurde von den Chaoten demoliert. Wie hoch sind die entstandenen Kosten und wer trägt diese?
3. Wer hat den Zug reserviert? Werden diese Leute für die Schäden zur Rechenschaft gezogen?
4. Warum wurde dieser Gruppierung überhaupt ein Zug zur Verfügung gestellt, nachdem absehbar war, dass es zu umfangreichen Sachschäden kommen würde?

5. Weshalb ist es dem Bund als Besitzer der SBB nicht gelungen, die massiven Sachbeschädigungen zu verhindern, nachdem das Parlament für den WEF-Einsatz 4700 Soldaten bewilligt hatte?
6. Im etwa gleichzeitig verkehrenden regulären Zug von Chur nach Zürich fuhren ebenfalls Chaoten mit. In diesem Zug wurde ein zahlender und sich gesittet verhaltender Passagier von Chaoten zusammengeschlagen. Warum waren keine Sicherheitskräfte in diesem Zug? Gehört es zum Risiko einer Fahrt mit der SBB, von linken Schlägern verprügelt zu werden? Wie hat sich die SBB dieses Mannes angenommen? Hat sie sich bei ihm entschuldigt? Hat sie ihm Schadenersatz entrichtet?
7. Durch die Störung des öffentlichen Verkehrs und das Ausbleiben von Reisenden entstand vielen Unternehmungen ein Schaden. Gehört es in Graubünden zum Risiko von Gewerbetreibenden, dass während des WEF Chaoten die Bewegungs- und Wirtschaftsfreiheit einschränken?
8. Am Montag, dem 26. Januar, wurden in einer gewerkschaftlichen Aktion zahlreiche SBB-Lokomotiven mit Avanti-Nein-Plakaten beklebt. Hatte die SBB-Geschäftsleitung vorgängig Kenntnis von dieser Aktion, bei der im Voraus Plakate an alle Lokomotiv-Depots verschickt wurden und von der sogar die Presse vorgängig Kenntnis hatte?
9. Mit welchen Sanktionen werden die fehlbaren Lokomotivführer und Gewerkschaftsfunktionäre bestraft? Ist es nach diesen gravierenden Fällen von Missbrauch der beruflichen Stellung zu Entlassungen gekommen?
10. Hat er der Führung der SBB nach diesen Vorkommnissen eine Rüge erteilt?
11. Warum hat die SBB - entgegen ihren Beteuerungen in der Presse - die Anti-Avanti-Plakate nicht sofort entfernen lassen, sodass noch tagelang plakatierte Lokomotiven verkehrten?

## **Antwort des Bundesrates vom 18.05.2004**

1. Entgegen der Aussage in der vorliegenden Interpellation handelte es sich gemäss Angaben der SBB nicht um einen bestellten Sonderzug. Der fahrplanmässige Zug wurde aber aufgeteilt, um die Demonstranten nach Möglichkeit von den übrigen Fahrgästen zu trennen. Gemeinsam mit der Bahnpolizei wurde in Zürich eine Einstiegskontrolle durchgeführt. Die kontrollierten Reisenden verfügten grösstenteils über einen gültigen Fahrausweis.
2. Nach Auskunft der SBB beträgt der Schaden am Rollmaterial etwa 200 000 Franken. Die SBB hat Strafanzeige gegen unbekannt eingereicht. Das Ermittlungsverfahren der Polizei ist noch im Gang. Falls die Schuldigen ausfindig gemacht werden können, wird die SBB den erlittenen Schaden geltend machen. Es besteht für diesen Vorfall keine Versicherungsdeckung.
3. Es handelte sich, wie bereits erwähnt, nicht um einen bestellten Sonderzug, sondern um eine fahrplanmässig verkehrende Zugkomposition.
4. Gemäss Artikel 3 des Bundesgesetzes vom 4. Oktober 1985 über den Transport im öffentlichen Verkehr (SR 742.40) besteht für die Transportunternehmungen grundsätzlich eine Transportpflicht.
5. Aufgrund der verfassungsmässigen Ordnung war für die Sicherheit in Landquart die Kantonspolizei Graubünden zuständig. Der Bundesrat hatte bezüglich der von der Bündner Polizei angeordneten Massnahmen weder ein Aufsichts- noch ein Kontrollrecht. Gemäss Botschaft vom 29. Oktober 2003 zum Bundesbeschluss über den Einsatz der Armee im Assistenzdienst zur Unterstützung des Kantons Graubünden bei den

Sicherheitsmassnahmen im Rahmen des World Economic Forum (WEF) in Davos vom 21. bis 25. Januar 2004 (BBl 2003 7415, 7423f.) beschränkte sich der Auftrag der Armee auf folgende Aktivitäten:

Bewachung der kritischen Infrastruktur, Personenschutzmassnahmen in der Kernzone durch Berufsformationen, Lufttransporte, Überwachungsflüge, Einsatzleitung aus der Luft von Polizeieinsätzen am Boden, Wahrung der Lufthoheit, Gewährleistung der Sicherheit im Luftraum. Die Bewachung der Züge gehörte nicht zu dem vom Parlament gutgeheissenen Sicherungsauftrag der Armee.

6. Die Sicherheit der Reisenden und des Personals hat für die SBB oberste Priorität. Die Zunahme von Gewalt ist ein gesellschaftliches Problem. Die SBB tritt mit der Stärkung der Bahnpolizei, der Begleitung von Spätzügen im Regionalverkehr und der Intensivierung der Videoüberwachung dagegen an. Dies erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Polizei, welche in erster Linie für die Aufrechterhaltung von Ordnung und Sicherheit zuständig ist.

Kunden, welche in Zügen oder Bahnhöfen der SBB durch Dritte belästigt oder tätlich angegriffen werden, sind aufgefordert, sich beim Kundendienst zu melden. Zu dem in der Interpellation genannten Vorfall ging beim Kundendienst der SBB keine Meldung ein.

Die SBB bedauert ausserordentlich jegliche Übergriffe auf Reisende und begegnet diesen mit einem Gesamtkonzept aufeinander abgestimmter Massnahmen in den Bereichen Prävention, Vermeidung und Verfolgung (vermehrter Einsatz von Sicherheitskräften, Verdoppelung der Patrouillen der Bahnpolizei, Einsatz von Sicherheitstechnologien wie Videoüberwachung und Notrufsäulen). Konkret war die Bahnpolizei am 24. Januar 2004 mit einem Grossaufgebot präsent. Trotzdem waren einzelne sehr bedauerliche Übergriffe nicht zu vermeiden.

7. Bedeutende Anlässe wie das WEF erfordern strenge Sicherheitsmassnahmen, die zwangsläufig mit Einschränkungen verbunden sind.

8. Nach Auskunft der SBB hatte deren Geschäftsleitung keine Kenntnis von der geplanten Kleberaktion. Sie hat dementsprechend umgehend die Entfernung der Kleber angeordnet.

9. Da die Kleber gemäss Anordnung der Geschäftsleitung entfernt wurden, konnte auf weitere Massnahmen gegenüber dem Personal verzichtet werden. Der Gewerkschaft wurde für den entstandenen Schaden Rechnung gestellt.

10. Der Bundesrat sieht zu diesem Schritt keine Veranlassung.

11. Vgl. Antwort auf Frage 9. Die SBB-Geschäftsleitung hat die Entfernung der Kleber umgehend angeordnet. Die Lokomotiven konnten aber nicht schlagartig aus dem Verkehr gezogen werden. Für die vollständige Entfernung aller Kleber benötigte das Reinigungspersonal dementsprechend einige Tage Zeit.