

Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement EJPD  
3003 Bern

per Mail an:  
[info.strafrecht@bj.admin.ch](mailto:info.strafrecht@bj.admin.ch)

Bern, 16. September 2026

## **Bundesgesetz zur Reform der Bundesanwaltschaft und ihrer Aufsicht und zu Änderungen der Bundesgerichtsbarkeit**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Jans

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung. Der SGB äussert sich dabei weder zur Reform der Rechtsgrundlagen der Bundesanwaltschaft (BA) und ihrer Aufsicht (AB-BA), noch zu den aufgeworfenen Fragen der Strafverfolgungskompetenz bei terroristischen Straftaten. Wir nehmen ausschliesslich Stellung zur vorgeschlagenen Gesetzesänderung, welche strafbare Handlungen gegen die öffentliche Gewalt in die Strafverfolgungskompetenz der Kantone überführen will, sofern diese Straftaten sich gegen Angestellte des öffentlichen Verkehrs richten.

Tätlichkeiten, Gewalt und Drohungen gegenüber Mitarbeitenden sind keine Bagatellen. Sie belasten nicht nur die unmittelbar Betroffenen, sondern auch das Betriebsklima und die Attraktivität der Arbeitsplätze im öffentlichen Verkehr. Und vor allem ist gemäss Kriminalstatistik die Lage nach wie vor alarmierend, die Anzahl Delikte ist anhaltend hoch. Im Rahmen der sogenannten Bahnreform wurde der «Beamtenbegriff» bezüglich der Artikel 285 StGB (Gewalt und Drohung gegen Behörden und Beamte) und 286 StGB (Hinderung einer Amtshandlung) dahingehend ausgeweitet, als Angestellte gewisser Transportunternehmen als Beamte gelten. Dies führte dazu, dass z. B. Gewalt und Drohung gegen Bundesangestellte des öffentlichen Verkehrs in jedem Fall der Bundesgerichtsbarkeit unterstehen. Nun schlägt der Bundesrat unter Art. 23 Abs. 1 VE-StPO mit einem neuen Bst. hter vor, dass Straftaten gegen die öffentliche Gewalt, sofern diese gegen Amtshandlungen von Angestellten des öffentlichen Verkehrs gerichtet sind, wieder von der Bundesgerichtsbarkeit ausgenommen und in die Strafverfolgungskompetenz der Kantone überführt werden sollen. Der SGB lehnt dies ab.

Seit der Einführung von Artikel 59 Personenbeförderungsgesetz (PBG) im Jahr 2007 im Zuge der erwähnten Bahnreform gelten Übergriffe als Officialdelikt. Leider handhaben die Kantone diese Bestimmung aber auch knapp 20 Jahre später noch nicht einheitlich, weshalb die Sozialpartner des öffentlichen Verkehrs die Staatsanwaltschaften der 26 Kantone erst kürzlich in einem Brief dazu aufgefordert haben, Gewalt und Drohungen gegen das öV-Personal endlich konsequent zu verfolgen. Allgemein gibt es auf Bundesebene deshalb weiterhin viel Bedarf für die koordinierte Planung und schweizweit einheitliche Umsetzung von Massnahmen in diesem Bereich. Das

Bundesamt für Verkehr hatte deshalb Anfang Juli 2026 auch endlich zu einem runden Tisch für die Vorbereitung eines nationalen Aktionsplans für die Erhöhung der Sicherheit geladen.

Die mit dieser Vorlage geplante (erneute) Kantonalisierung der Strafverfolgungskompetenz bei Straftaten gegen das öV-Personal geht vor diesem Hintergrund klar in die falsche Richtung. Zwar müssen die Kantone definitiv stärker in die Pflicht genommen werden, die simple Neuzuteilung bei gleichzeitiger Streichung der Bundesgerichtsbarkeit führt aber eher zum Gegenteil. Denn eine Zuständigkeit der Kantone würde den bereits bestehenden Flickenteppich – insbesondere bei der Priorisierung von Fällen, bei der personellen Ausstattung der Strafverfolgungsbehörden und bei der Verfahrensdauer – nur weiter verschärfen. Aktuelle Berichte zeigen, dass die kantonalen Strafbehörden bereits heute mit einer stets steigenden Arbeitslast konfrontiert sind, welche Qualität und Effizienz der Strafverfolgung beeinträchtigen kann. Die Verfahren dauern zunehmend länger und die Strafbehörden arbeiten in vielen Kantonen an den Grenzen ihrer Kapazität. Gerade bei Gewalt und Drohungen gegen Angestellte im öffentlichen Verkehr sind lange Verfahrensdauern aber besonders problematisch. Sie schwächen die präventive Wirkung der Strafverfolgung, erhöhen die psychische Belastung der Opfer und senden das falsche Signal, dass Übergriffe «Teil des Berufsrisikos» seien. Wenn also die Zuständigkeit für solche Delikte an die kantonalen Behörden übergeht, ohne dass gleichzeitig verbindlich mehr Ressourcen aufgebaut werden, besteht die Gefahr, dass Fälle verzögert oder uneinheitlich bearbeitet werden und damit der Schutz des Personals faktisch geschwächt wird.

**Vor diesem Hintergrund lehnt der SGB den geplanten Ausschluss der sich gegen Angestellte des öffentlichen Verkehrs richtenden Straftaten von der Bundesgerichtsbarkeit klar ab. Sollte dennoch daran festgehalten werden, sind zwingend flankierende Massnahmen nötig, welche für alle Kantone verbindliche Mindeststandards, einheitliche Verfahrensregeln, ausreichende Ressourcen und eine systematische Datenerfassung sicherstellen.** Darüber hinaus braucht es in jedem Fall eine wirksame Unterstützung der Opfer (insbesondere durch Information, rechtliche Unterstützung und den Zugang zu Beratungs- und Betreuungsangeboten) sowie eine schweizweite, transparente Auswertung der Vorfälle im öffentlichen Verkehr, um Prävention und Schutzmassnahmen laufend verbessern zu können.

Freundliche Grüsse

**SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND**



Pierre-Yves Maillard  
Präsident



Reto Wyss  
Zentralsekretär