

Konzernleitung · Hochschulstrasse 6 · 3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Politik
3003 Bern

Bern, 9. Oktober 2012

**Vernehmlassung Fanzüge:
Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) – Stellungnahme SBB**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 15. Juni 2012 das UVEK beauftragt, eine Vernehmlassung zu oben genannter Vorlage durchzuführen. Die SBB AG wurde eingeladen, bis am 11. Oktober 2012 zur Vorlage Stellung zu nehmen. Gerne machen wir von dieser Einladung gebrauch und legen nachfolgend unsere Bemerkungen dar.

Die SBB räumt dem geordneten Fantransport und bei grösseren Gruppierungen aus Gründen der Sicherheit vor allem der Trennung von Regelverkehr und Fantransport einen hohen Stellenwert ein. Dazu verfolgen wir gleichzeitig verschiedene Ansätze. Einerseits strebt die SBB mittels Prävention durch Kooperation freiwillige Partnerschaften an, so wie dies mit dem Fussballclub BSC Young Boys geschehen ist. Verhandlungen mit weiteren Clubs zeigen zum jetzigen Zeitpunkt eher zaghafte Fortschritte auf. Die Bereitschaft der Clubs ist zum Teil erkennbar, der Wille zum Handeln ist jedoch mässig. Andererseits unterstützen wir die Schaffung repressiver Massnahmen, so wie dies die Erweiterung des KKJPD-Konkordats vorsieht. Die vorliegende Gesetzesvorlage ergänzt als weiteren Mosaikstein das Handlungsinstrumentarium. Wir begrüssen die vorgeschlagenen Regelungen im Grundsatz. Insbesondere die solidere gesetzliche Verankerung der Ausnahme von der Transportpflicht für Gruppierungen sowie die vorgesehene Haftung der Clubs erachten wir als Schritte in die richtige Richtung.

In verschiedenen zentralen Punkten geht uns die Gesetzesvorlage zu wenig weit. Erstens muss der Gesetzestext so angepasst werden, dass **die neuen Regeln** nicht nur für Extrazüge, sondern **auch für speziell gekennzeichnete Zusatzwagen**, welche in fahrplanmässigen Kursen eingereiht sind, **gelten**. In der Praxis werden bei kleineren Fangruppen nur einzelne Wagen und nicht ganze Extrazüge bereitgestellt – nach Möglichkeit befinden sich die Zusatzwagen in einem separaten Zusatzmodul ohne Durchgang zum anderen Zugteil.

Des Weiteren muss der Gesetzestext so ausgestaltet sein, dass **verbilligte Fanzug-Tickets auch Personen verkauft werden können, welche noch kein Eintrittsticket für den entsprechenden Match besitzen**. Im Normalfall sind weder die Eintrittstickets noch die Fahrausweise personalisiert. Somit bietet das Erfordernis, dass nur gegen Vorlage einer Eintrittskarte ein verbilligtes Fanzug-Ticket gekauft werden kann, keinen Mehrwert für die öffentliche Sicherheit, denn mit dem selben Eintrittsticket können nach einander mehrere Fanzug-Tickets gekauft werden. Es ist auch nicht Aufgabe des Bahnverkaufspersonals, Match-Tickets und deren Sektorzuteilung zu überprüfen. Entgegen den Ausführungen in Ziffer 1.1.2 des erläuternden Berichts muss heute zum Erwerb der verbilligten Fanzug-Tickets kein Eintrittsticket vorgewiesen werden, womit auch der Bezug über einen Billettautomaten möglich ist (diesbezüglich läuft in Basel ein Pilot, welcher nach der Hinrunde 2012/2013 ausgewertet wird und als Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen dient). Eine Anpassung der Gesetzesformulierung drängt sich auch auf, weil die Praxis des Verkaufs der Eintrittstickets für den Fansektor des Gastclubs unterschiedlich ausgestaltet ist: Zum Teil werden die Eintrittstickets erst während der Zugsfahrt (z.B. durch Fanbegleiter, -verantwortliche) oder beim Stadion verkauft. Somit können beim Kauf des Fanzug-Tickets noch gar nicht alle Fans ein Match-Ticket besitzen.

Gemäss Art. 3a des Konkordats über Massnahmen gegen Gewalt anlässlich von Sportveranstaltungen sind Fussball- und Eishockeyspiele mit Beteiligung der Clubs der jeweils obersten Spielklasse der Männer bewilligungspflichtig. Spiele der Clubs unterer Ligen oder anderer Sportarten können als bewilligungspflichtig erklärt werden, wenn im Umfeld der Spiele eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit zu befürchten ist. Die zuständige (kantonale oder kommunale) Behörde kann eine Bewilligung mit Auflagen verbinden. Dabei kann die Behörde insbesondere bestimmen, wie die Anreise und Rückreise der Fans abzuwickeln ist. Zur Durchsetzung dieser Bewilligungsaufgaben braucht es eine **zusätzliche Gesetzesbestimmung, wonach nur Fans transportiert werden, welche den von den Bewilligungsbehörden bestimmten Reiseweg einhalten**. Nur mit einer solchen Bestimmung können beispielsweise Fans von einem Bahntransport ferngehalten werden, wenn die Auflage der Bewilligungsbehörde lautet, dass ein Fantransport mit Reisebussen erfolgen muss.

Ein weiterer zentraler Punkt betrifft den Schaden- und Kostenersatz. Der erläuternde Bericht hält in Ziffer 1.1.1 richtigerweise fest: „Für die SBB entstehen im Zusammenhang mit der Durchführung von Extratransporten – inklusive Beschädigungen, Reinigungen und Sicherheitsmassnahmen – jährlich ungedeckte Kosten in der Grössenordnung von drei Millionen Franken.“ Die

Gesetzesvorlage sieht nun jedoch lediglich für die **Beschädigungen** eine Haftung der Sportclubs vor. Gemäss Ziffer 1.4.4 des erläuternden Berichts wird für **Sicherheits- und Reinigungsmassnahmen** keine Entschädigung vorgesehen, weil es schwierig scheine „diese Sicherheits- und Reinigungsmassnahmen gegenüber denjenigen Massnahmen abzugrenzen, die auch im fahrplanmässigen Verkehr nötig sind“. Diese Argumentation überzeugt indes nicht. Wir sind der Auffassung, dass klar abgegrenzt werden kann, wie hoch der normale und wie hoch der zusätzliche Aufwand für Sicherheit und Reinigung ist. Im unwahrscheinlichen Fall, dass es dennoch Abgrenzungsschwierigkeiten geben sollte, kann die Unschärfe beseitigt werden, indem nur der unzweifelhafte Teil des Zusatzaufwandes in Rechnung gestellt wird. Von den eingangs erwähnten jährlich ungedeckten Kosten von drei Millionen Franken betreffen rund 10% Sachbeschädigungen an Rollmaterial und Bahnhöfen. Ein viel grösserer Teil der Zusatzkosten fällt durch Sicherheits- und Reinigungsmassnahmen an. Es wäre unlogisch, mit der vorliegenden Gesetzesrevision nur den einen, jedoch nicht den anderen Teil der Zusatzkosten zu regeln. Die ungedeckten Kosten müssten so weiterhin von den Regelkunden und den Steuerzahlern getragen werden, was nicht sachgerecht ist.

Aus den oben genannten Gründen schlagen wir für Art. 12a PBG folgende Formulierung vor:

Art. 12a Abs. 1 Bst. b (gekürzte und ergänzte Formulierung)

den Fans die Beförderung mit speziell gekennzeichneten Zusatzwagen oder mit einem nicht fahrplanmässigen Kurs gegen Vorlage einer Eintrittskarte oder unter Verbindung von Fahrausweis und Eintrittskarte (Kombiticket) anbietet, ; über das Falls dabei Fahrausweis und Eintrittskarte miteinander verbunden werden (Kombiticket), muss das Unternehmen mit dem Sportclub einen Vertrag abschliessen.

Art. 12a Abs. 1^{bis} (neu)

Ein Unternehmen kann Fans die Beförderung zu einer Sportveranstaltung mit fahrplanmässigen Kursen verweigern, wenn die Fans den von der Bewilligungsbehörde der Sportveranstaltung bestimmten Reiseweg bzw. die von der Bewilligungsbehörde bestimmte Reisezeit nicht einhalten.

Art. 12a Abs. 2^{bis} (neu)

Der Sportclub erstattet dem Unternehmen die über das normale Mass hinausgehenden Sicherheits- und Reinigungskosten, die diesem durch die Beförderung der Fans mit nicht fahrplanmässigen Kursen oder speziell gekennzeichneten Zusatzwagen entstehen.

Art. 12a Abs. 3 (ergänzte Formulierung)

Der Sportclub haftet gegenüber dem Unternehmen für Schäden, die diesem durch die Beförderung der Fans mit nicht fahrplanmässigen Kursen oder speziell gekennzeichneten Zusatzwagen entstehen.

Art. 12a Abs. 5 (ergänzte Formulierung)

Der Chartervertrag oder der Vertrag über das Kombiticket regelt insbesondere die Kontrolle des Zutritts zu den Fahrzeugen des Unternehmens sowie Einzelheiten der Erstattung der Sicherheits- und Reinigungskosten und der Haftung des Sportclubs.

Begründung der vorgeschlagenen Formulierung:

- Die Ergänzung „*speziell gekennzeichnete Zusatzwagen*“ muss konsequenterweise an mehreren Stellen eingefügt werden, nämlich in Art. 12a Abs. 1 Bst. b, in Abs. 2^{bis} und in Abs. 3.
- Der Gesetzestext muss so ausgestaltet sein, dass verbilligte Fanzug-Tickets auch Personen verkauft werden können, welche noch kein Eintrittsticket für den entsprechenden Match besitzen. Dadurch muss Art. 12a Abs. 1 Bst. b umformuliert werden.
- Durch den neuen Art. 12a Abs. 1^{bis} erfolgt eine inhaltliche Verknüpfung mit dem KKJPD-Konkordat. Die Formulierung ist gleich aufgebaut wie bei Absatz 1. Sowohl bei Abs. 1 als auch bei Abs. 1^{bis} ist der Terminus „Beförderung zu einer Sportveranstaltung“ als Hin- **und Rückfahrt** zu verstehen.
- Der neue Art. 12a Abs. 2^{bis} ist gleich aufgebaut wie Art. 12a Abs. 3. Damit erstreckt sich Art. 12a Abs. 2^{bis} ebenso wie Art. 12a Abs. 3 sowohl auf Fahrzeuge als auch auf weitere Einrichtungen (Infrastruktur und Immobilien). Mit dem in Art. 12a Abs. 2^{bis} enthaltenen Zusatz „*über das normale Mass hinausgehenden*“ wird sichergestellt, dass der Sportclub keine Kosten tragen muss, welche im Regelverkehr gedeckt sind. Bei **Schäden** kann sich der Sportclub gemäss Art. 12a Abs. 4 von der Haftung befreien – dies scheint sinnvoll, weil Schäden primär von einzelnen Personen begangen werden. Demgegenüber soll es bei der Erstattung von **Sicherheits- und Reinigungsmassnahmen** keine solche Befreiung geben, weil der Zusatzaufwand durch die ganze Personengruppe entsteht. Art. 12a Abs. 5 sieht schliesslich vor, dass ebenso wie die Haftungsfrage auch die Kostenerstattung im Charter- bzw. Kombiticketvertrag geregelt werden kann.

Bei der Eröffnung der Vernehmlassung wurden den Vernehmlassungsadressaten zwei Fragen gestellt. Diese werden nachfolgenden beantwortet.

Frage 1:

„Macht es aus Ihrer Sicht Sinn, statt der Sportclubs (Clubs) generell nur den jeweiligen Gastclub zu verpflichten, gegebenenfalls ein Extrafahrzeug zu chartern?“

Antwort auf Frage 1:

Die vorliegende Formulierung des Art. 12a Abs. 1 PBG ist zu begrüssen. Einerseits ist die Bestimmung breit gefasst, da sie alle Sportclubs, nicht nur den jeweiligen Gastclub umfasst. Andererseits wird diese Offenheit durch die Ausgestaltung als Kann-Bestimmung relativiert. In der

Praxis wird es meist der Gastclub sein, welcher mit einem Spezialtransport konfrontiert ist. Dennoch sollte die Flexibilität, ausnahmsweise auch mal für den Heimclub einen Spezialtransport durchzuführen, offen gelassen werden. Zudem gibt es Situationen, bei welchen eine Zerteilung in Heim- und Gastclub nicht möglich ist, beispielsweise wenn im Cupfinal der Club A gegen den Club B in der Stadt C spielen. Aus unserer Sicht macht es keinen Sinn, statt der Sportclubs (Clubs) generell nur den jeweiligen Gastclub zu verpflichten, gegebenenfalls ein Extrafahrzeug zu chartern.

Frage 2:

„Wie beurteilen Sie die Durchsetzbarkeit der vorgeschlagenen Massnahmen, konkret: wie kann erreicht werden, dass Fans, für die die Transportpflicht nicht (mehr) gilt, auch wirklich vom Transport mit Regelfahrzeugen ausgeschlossen werden können?“

Antwort Auf Frage 2:

In Ziffer 1.7 der Erläuterungen steht folgende Aussage: „Die SBB als hauptbetroffenes Transportunternehmen beurteilt die geplante Gesetzesänderung positiv und sieht keine grundsätzlichen Hindernisse für die Umsetzung.“ Wichtig ist dabei das Wort „grundsätzlich“. Der Ausschluss der Fans von Regelfahrzeugen erfordert zweifellos einen grossen Polizeieinsatz. Wenn gleichentags mehrere Risikospiele stattfinden, übersteigt dies die Ressourcen der SBB-Transportpolizei. Die SBB ist bei dieser Massnahme direkt und stark abhängig von der Unterstützung der lokalen Polizeikorps, welche ihrerseits im Kantons- bzw. Gemeindegebiet weitere Brennpunkte haben. Für die Begleitung von Fans zu und von risikoreichen Sportveranstaltungen müssen mit den lokalen Polizeibehörden detaillierte und verbindliche Einsatzkonzepte und -vereinbarungen erarbeitet werden. Die Einsätze sind über längere Zeit durchzuführen, denn ein einmaliges, exemplarisches Durchgreifen genügt nicht. Somit handelt es sich sowohl für die Transportpolizei als auch für die lokalen Polizeikorps um einen hohen Initialaufwand, welcher sich erst langfristig auszahlen wird.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme und bitten Sie, unsere Bemerkungen zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

Andreas Meyer
CEO

Bernhard Meier
Delegierter Public Affairs und Regulation