

Jahresbericht
2014 Fanarbeit
Schweiz



Unterwegs Zuhause

Fanextrazüge

in der Schweiz



Die Fanextrazüge der Schweizer Fussballfans beschäftigen und interessieren seit Jahren. Auch die Fanarbeit Schweiz nimmt sich seit längerem diesem Thema an und trägt dadurch dazu bei, dass die Situationen auf den Zügen stetig analysiert und angepasst werden. Der Jahresbericht 2014 stellt deshalb dieses Thema in den Mittelpunkt und zeigt dabei auf, wie die Fanarbeit Schweiz die Situation auf den Zügen wahrnimmt und was aus ihrer Sicht gut und weniger gut läuft. Um längerfristig ansprechende Lösungen zu finden, ist eine Abgleichung der Wahrnehmungen zwangsläufig. Nur wenn die involvierten Parteien

(SBB, Fans, Fanarbeit, Polizei, Politik, Medien und Öffentlichkeit) mit einer möglichst ähnlichen Wahrnehmung an das Thema herantreten, sind gemeinsame Lösungen möglich. Das ist leider momentan nicht der Fall und erschwert den Diskurs. Wo in einigen Köpfen ein Bild von steter Gewalt, Sachbeschädigungen und Vandalismus herrscht, empfinden andere Protagonisten die Extrazugfahrten als problemlose und ereignislose Fahrten. Ohne den Anspruch auf die Wahrheit zu haben, kann aber gesagt werden, dass wohl beide Ansichten nicht objektiv sind oder nur eine punktuelle Fahrt beschreiben. Ja, es gibt sie, die

«Problemfahrten» mit Vorfällen. Es gibt aber auch die problemlosen Fahrten – und diese sind zum Glück immer noch häufiger auszumachen. Es liegt aus Sicht der Fanarbeit Schweiz nun an den Protagonisten, die Situation möglichst objektiv einzuschätzen und daraus die geeigneten Massnahmen zu ziehen.

Die Extrazüge der Fussballfans haben sich in der Schweizerfussballkultur zu einem



Wo in einigen Köpfen ein Bild von steter Gewalt, Sachbeschädigungen und Vandalismus herrscht, empfinden andere Protagonisten die Extrazugfahrten als problemlose und ereignislose Fahrten.

festen Bestandteil etabliert. Die Fahrt mit dem Extrazug an das Auswärtsspiel ist für viele Fans mittlerweile genauso ein Ritual, wie eine Bratwurst und ein Bier im Stadion. Diesem Umstand und der Tatsache, dass die Anreise im Extrazug immer noch sicherheitstechnisch ein Gewinn ist, soll auch Rechnung getragen werden. Als Teil der Fussballfankultur müssen die Extrazüge erhalten und weiterhin gefördert werden.

Christian Wandeler
Geschäftsleiter Fanarbeit Schweiz

Impressum:

Fanarbeit Schweiz

Geschäftsleiter

Christian Wandeler

Mitglied der Geschäftsleitung und Leiter FARE Schweiz

Lukas Meier

Projektleiter

Senad Gafuri

Vorstand Fanarbeit Schweiz

Markus Gander *Präsident*

Alex Miescher *SFV*

Dominique Huber *SFL*

Thomas Weber *Fanarbeit St. Gallen*

Ramon Castillo *Fansozialarbeit Zürich*

Ornella Pesotto *Fanarbeit Basel*

Alexandra Herren *Fanarbeit Bern*

Philipp Grünenfelder *Beirat FARE*

Kontakt:

Verein Fanarbeit Schweiz

Zentrum Passepartout

Sandstrasse 5

3302 Moosseedorf

www.fanarbeit.ch

Die Sicht der SBB: Jörg Brack, Produktmanager Fantransporte

Wie sieht aktuell die Situation auf den Fan Extrazügen aus?

Generell ist die Situation auf den Fanzügen aus unserer Sicht sehr unterschiedlich. Wir verzeichnen problemlose Fahrten, jedoch auch Fanextrazüge mit massiven Ereignissen. Darunter zählen wir unter anderem die sehr gefährlichen Wurfgegenstände aller Art, welche aus den Fenstern geworfen werden und Drittpersonen unterwegs in Gefahr bringen.

Welche Veränderungen nehmen sie wahr?

Die Situation auf den Fanzügen ist sehr labil. Bei einzelnen Vereinen stellen wir eine deutliche Verbesserung fest (Bsp. FC Luzern), jedoch finden unverändert Fahrten mit sehr vielen Gefährdungen statt. Im Gesamten ist eine Steigerung der Ereignisse vorhanden.

Was wird von Seite der SBB unternommen, um die Situation auf den Zügen zu verbessern?

Wir stehen im direkten Kontakt mit allen Ansprechpersonen der betreffenden Clubs, welche mit Fanextrazügen zu den Auswärtsspielen fahren. Gemeinsam wollen wir die Situation verbessern, die Gefährdungen für Fans, SBB-Mitarbeiter und Dritte reduzieren.





Welche Rolle spielen die sozioprofessionellen Fanarbeitenden auf den Zügen?

Eine enorm wichtige Rolle. Es sind unsere direkten Ansprechpersonen.

Gibt es aus ihrer Sicht Wünsche an die

ihrer Sicht für dieses Modell?

Die Transportpartnerschaft mit dem BSC YB setzt auf Prävention durch Kooperation und bewährt sich. Es handelt sich aber nicht um einen Chartervertrag, da die Haftungsfrage ausgeklammert bleibt.

Die Transportpartnerschaft mit dem BSC Young Boys setzt auf Prävention durch Kooperation und bewährt sich.

Fanarbeitenden?

Wir müssen gemeinsam die Situation verbessern. Als Verbindung zwischen den SBB und den Fans sind die Fanarbeitenden gefordert, Ereignisse in Fankreisen anzusprechen um Verbesserungen zu erzielen.

Die Zusammenarbeit mit FaCH wurde beendet. Welche Gründe waren dafür ausschlaggebend?

Die Ausgangslage hat sich verändert. Die Zusammenarbeit, welche früher zwischen den SBB und FaCH aufgebaut wurde, findet heute zwischen dem Gesamtproduktverantwortlichen und den einzelnen Clubs auf direktem Weg statt. Der Kontakt zu FaCH wird aufrecht erhalten, FaCH bleibt ein wichtiger Partner.

Gibt es weiterhin Berührungspunkte zwischen FaCH und der SBB?

Die neue Rolle in der Zusammenarbeit muss noch definiert werden. Der Kontakt soll aus Sicht SBB weiter bestehen bleiben.

Die SBB legt den Fussballvereinen einen Chartervertrag – gemeinhin bekannt als «YB Modell» ans Herz. Was spricht aus

Basierend auf diesem Modell streben wir den Abschluss von Charterverträgen mit den Klubs an. Leider sind aber heute nur wenige Fussballklubs bereit, Verantwortung zu übernehmen und Charterverträge abzuschliessen.

Ausser YB hat bisher noch kein Verein einen Vertrag abgeschlossen. Woran liegt das?

Die Haftungsfrage bleibt umstritten.

Die Änderung des Transportgesetzes wurde an den Bundesrat zurückgewiesen. Was heisst das nun für die SBB?

Die Transportpflicht bleibt unverändert bestehen. Jeder Fahrgast mit einem gültigen Billett hat den Anspruch auf eine entsprechende Beförderung.

Muss der Fussballfan in Zukunft mit Änderungen auf den Reisewegen rechnen?

Die SBB will unverändert die Fantransporte mit Charterverträgen abschliessen, so dass die Haftungsfrage klar geregelt ist.

Ende der vertraglichen Zusammenarbeit mit der SBB:

Per Ende des Jahres 2014 wurde von FaCH und SBB gemeinsam beschlossen, die Zusammenarbeit nicht mehr per Vertrag zu regeln. Der Hauptgrund ist, dass der ursprüngliche Hauptzweck des Vertrags, die Extrazüge und deren Begleitung durch geschultes Personal zu etablieren, erreicht worden ist.

Das System mit den Extrazügen hat sich bewährt und wird von den Fans rege genutzt. Die Entwicklung geht in die Richtung, dass sich die beteiligten Personen auf lokaler Ebene selber um die Koordination der Extrazüge kümmern, ohne dass FaCH dazwischengeschaltet war. Weiter verspricht sich die SBB mehr Erfolg darin, sich mit den lokal Handelnden selber in Verbindung zu setzen bzw. entsprechende Verträge mit den Clubs auszuhandeln. Die meisten der Aufgaben, mit denen FaCH von der SBB betraut war, werden mittlerweile ohne FaCH ausgeführt:

- > *Rekrutieren von geeignetem Einsatzpersonal*
- > *Koordination und Aufbieten der Einsatzteams*
- > *Sicherstellung vom Informationsfluss zwischen SBB und Einsatzteams*
- > *Weiterentwicklung und Bekanntmachung der Massnahme «Fanbegleitung SBB»*
- > *Begleitung aller Fantransporte durch Einsatzpersonal*

Wir wollen auch nicht verheimlichen, dass es zwischen FaCH und der SBB immer wieder Meinungsverschiedenheiten gab, wie die Ereignis- und Kostenzahlen der SBB gewertet werden sollen und wie die Fortschritte im Bereich der Extrazügen tatsächlich sind und kommuniziert werden müssten.

Aus diesen Gründe wurde gemeinsam entschieden, den Vertrag nicht mehr zu verlängern. Der Austausch zwischen SBB und FaCH bleibt aber auch ohne Vertrag weiter bestehen.



Evaluation der Extrazugfahrten

Die Extrazugfahrten werden jeweils von den operativ Tätigen evaluiert. Die Auswertungsgrundlage bilden Formulare, die von den Personen, die die Extrazüge begleiten (FanbegleiterInnen, Zugpersonal, TransportpolizistInnen), ausgefüllt und uns zugestellt werden. Zusätzlich erhält FaCH von der SBB ein internes Dokument, in dem tabellarisch sämtliche Statistiken aller Extrazüge verzeichnet sind.

Im ersten Halbjahr 2014 (Rückrunde Saison 2014/15) wurden insgesamt 132 Extrazugfahrten analysiert. In der Rückrunde wur-

den insgesamt 63692 Fans mit den Extrazügen an die Spielorte und wieder zurück gefahren. Durchschnittlich befanden sich 472 Passagiere pro Extrazug. Im zweiten Halbjahr 2014 wurden 152 Fahrten durchgeführt, bei denen insgesamt 54646 Fans transportiert wurden, was durchschnittlich knapp 360 Passagieren pro Zug entspricht. Bei den Auswertungen lag ein Fokus darauf, herauszufinden, wie sich die Zahlen in den letzten Jahren entwickelt haben und wie die Tendenzen aussehen (dort, wo uns die Daten vorlagen).

	Hinrunde 2014/15 152 Fahrten	Rückrunde 2013/14 135 Fahrten	Hinrunde 2013/14 145 Fahrten	Rückrunde 2012/13 ¹ 136 Fahrten	Hinrunde 2012/13 120 Fahrten
Züge ohne Sachschaden	120	108	115	-	-
Anteil am Gesamten	78,9%	80,0%	79,3%	-	-
Züge mit Sachschaden	32	27	30	-	-
Anteil am Gesamten	21,1%	20,0%	20,7%	-	-
Züge mit kleinem Sachschaden	23	13	-	-	-
Anteil am Gesamten	15,1%	9,6%	-	-	-
Züge mit grösserem Sachschaden	9	14	-	-	-
Anteil am Gesamten	5,9%	10,4%	-	-	-
Knallpetarden Absolute Anzahl	341	313	373	399	381
Anzahl Fahrten	44	41	53	-	-
Anteil der Fahrten am Gesamten	28,9%	30,4%	36,5%	-	-
Rauchpetarden Absolute Anzahl	13	22	20	47	22
Anzahl Fahrten	9	13	13	-	-
Anteil der Fahrten am Gesamten	5,9%	9,6%	9%	-	-
Leuchtfackeln Absolute Anzahl	8	16	5	14	18
Anzahl Fahrten	5	8	6	-	-
Anteil der Fahrten am Gesamten	3,3%	5,9%	4,1%	-	-
Anzahl Missbrauch der Notbremse	43	28	20	36	61
Fahrten mit Notbremse- Missbrauch	19	8	13	-	-
Anteil am Gesamten	12,5%	5,9%	9%	-	-

¹Für die Rückrunde 2012/2013 liegen FaCH keine Detailinformationen zu den einzelnen Zügen vor. Deswegen ist jeweils nur die Gesamtzahl ohne die Anzahl der Fahrten angegeben. Bei der Gesamtzahl gilt es zu berücksichtigen, dass eine genaue Anzahl schwer eruierbar ist.

ZÜGE OHNE SACHSCHADEN



ZÜGE MIT SACHSCHADEN



KLEINER SACHSCHADEN



GROSSER SACHSCHADEN



Beispielhaft sind nachfolgend die wichtigsten Erkenntnisse aus der Auswertung des zweiten Halbjahres 2014 aufgeführt:

- › In vier von fünf Zügen wird kein Sachschaden verursacht. Bei zwei Dritteln der Züge mit Sachschaden handelt es sich um einen kleinen Sachschaden.
- › Die Anzahl der Züge mit Sachschaden ist im Vergleich zu den Vorjahren stabil geblieben.
- › Die Anzahl der Züge mit mittlerem oder grossem Sachschaden ist im Vergleich zum vorigen Halbjahr gesunken. Zwei Drittel der Fahrten mit mittlerem oder grossem Sachschaden fanden am Abend statt.
- › In 28,9% der Züge wurde die Verwendung von Böllern registriert. Die Anzahl ist im Vergleich zum vorigen Halbjahr leicht gesunken. Während der Hinfahrt werden häufiger Böller verwendet als während der Rückfahrt. Insbesondere die Verwendung von 10 und mehr Böllern fand deutlich häufiger während der Hinfahrt statt. In den meisten Fällen werden diese während und nach der Ankunft am Zielbahnhof verwendet.
- › Bei 23 Fahrten (14,7%) kam es zu Wurfen von Gegenständen aus den Fenstern. Dabei handelte es sich häufig um PET-Flaschen, aber es flogen auch Glasflaschen oder Böller aus den Fenstern. Dabei kam es zu keinen Personenschäden.
- › Die Tendenz bei der missbräuchlichen Verwendung der Notbremse zeigt im Vergleich zum vorangehenden Halbjahr nach unten. Sowohl die Zahl der Fahrten als auch absolute Zahl des Missbrauchs haben zugenommen. Die Notbremse wird an den Abendfahrten häufiger missbräuchlich betätigt. In neun von zehn Fällen findet der Missbrauch der Notbremse zu Beginn oder während der Rückfahrt statt.

Ist-Situation der Fan Extrazüge in der Super League 2014

	Koordination	Im Extrazug	Debriefing	Auswertung
Young Boys Bern	Gemäss Vertrag mit der SBB liegt die Verantwortung bei YB. Der Fanverantwortliche (FaVe) ¹ koordiniert die Züge im Verbund mit Fanarbeit Bern und Vertretern der Fanszene.	Personal: > <i>Zugpersonal (ZP)</i> > <i>Fanverantwortlicher (Einsatzleiter)</i> > <i>Fanbegleiter</i> > <i>Fanarbeit Bern</i> Grobreinigung (Freiwillige aus der Fanszene) FaVe und Fanbegleiter sind gemeinsam für die «Sicherheit» auf dem Zug verantwortlich. Grobreinigung wird durch die Fanarbeit organisiert. Keine Transportpolizei!	Im Anschluss an jede Fahrt gibt es ein Debriefing mit Zugchef, FaVe und Fanarbeit.	Ca. 2-3 x pro Jahr von allen Beteiligten mit der lokalen SBB-Vertretung.
FC Aarau	5 Mitglieder der Aarauer Fanszene sind Fanbegleiter und Ansprechpartner für die SBB. Die Koordination geschieht in enger Zusammenarbeit mit dem Sicherheitsverantwortlichen des FC Aarau (FCA).	Personal: > <i>Vertreter der Fanszene (3-5)</i> > <i>Sicherheitschef des FCA + 3 Mitarbeiter</i> > 3 ZP. Für Sicherheit und Grobreinigung sind der Verein und Vertreter der Fanszene verantwortlich.	Nach der Schlussreinigung gibt es ein Debriefing zw. Fanbegleitern und der SBB.	Auswertung läuft immer halbjährlich (nach Vor- und Rückrunde) zwischen Koordinatoren, Verein und SBB.
FC Basel	Fanarbeit Basel ist bei der Planung der Züge Schnittstelle zwischen SBB – FCB Fanszene.	Personal: > <i>Fanarbeit Basel (2), Fanverantwortlicher FCB,</i> > 4 TPO > 2-4 ZP	Debriefing zw. TPO und Fanarbeit Basel nach Ankunft in Basel.	Halbjährliche Treffen zw. SBB (Leiter Region Nordwestschweiz) und Fanarbeit Basel. Bei Bedarf ist der Verein auch vertreten.

¹ Gemäss Statuten der Swiss Football League muss jeder Verein einen Fanverantwortlichen vorsehen.

	Koordination	Im Extrazug	Debriefing	Auswertung
Grasshoppers Club Zürich	Koordiniert werden die Züge vom «Fanrat» (Zusammenschluss von Ultra-Gruppierungen) in Zusammenarbeit mit dem Fanverantwortlichen von GCZ.	Personal: > <i>Fanverantwortlicher von GCZ und die Interessensgemeinschaft GCZ (IG GC).</i> > <i>In der Regel 3 TPO, 4 ZP.</i> <i>Bei Risikospiele mehr TPO.</i>	Nach jeder Fahrt wird der Zug zusammen mit dem SBB Zugbegleitern abgenommen.	Zw. GCZ und Fanarbeit GCZ 1x monatlich. Mit der SBB keine institutionalisierte Form der Auswertung.
FC Luzern	Fanarbeit Luzern und USL (Dachverband der organisierten Fans) koordinieren den Extrazug. Fanarbeit Luzern ist Ansprechpartner für die SBB.	Personal: > <i>Fanarbeit Luzern (2)</i> > <i>3 TPO</i> > <i>2-4 ZP.</i> Grobreinigung durch Fans.		Lokaler Austausch 2x im Jahr, in der Regel nach Rundenende. Bei Bedarf gibt es auch Sitzungen zwischendurch.
FC St. Gallen	Der Fanverantwortliche des FCSG ist der Ansprechpartner der SBB. In Zusammenarbeit mit der «Fancrew» (Vertreter der Fanszene).	Personal: > <i>Fanarbeit St. Gallen (1-2)</i> > <i>Fanverantwortlicher</i> > <i>Fancrew (max. 7 Personen)</i> > <i>3 TPO</i> > <i>2 ZP</i> Die Grobreinigung organisiert die Fanarbeit.	Zw. Fanarbeit und SBB nach jeder Fahrt. Rückmeldung der SBB an den Verein.	Alle 6 Monate mit den Verantwortlichen der SBB. Mit am Tisch sind alle Akteure, die jeweils auf dem Zug präsent sind.
FC Zürich	Vertreter der Südkurve koordinieren die Züge.	Personal: > <i>FaVe,</i> > <i>Fansozialarbeit Zürich plus nach Bedarf Mitglieder der Fancrew (Fanbegleiter des FCZ).</i> > <i>In der Regel 3-4 TPO</i> > <i>3-4 ZP</i>	Zw. Fanarbeit, FaVe und SBB nach jeder Fahrt.	Halbjährliches Treffen mit der SBB wo auch die Vertreter der Kurve, der FaVe und die Fansozialarbeit dabei sind.

Personen- beförderungsgesetz

In der Politik stand im Jahr 2014 die Revision des Personenbeförderungsgesetzes im Vordergrund. Die wichtigsten geplanten Änderungen betrafen die Einführung der Pflicht für Fussballfans, Extrazüge zu benutzen und die Einführung einer Haftung für Vereine, deren Fans in den Extrazügen Schäden verursachen. FaCH opponierte gegen die Revision. Wie wir feststellten, herrschte in der öffentlichen Debatte ein diffuses Halbwissen um die Extrazüge.

Um dem entgegenzutreten, stellten wir eine Übersicht zusammen, in der nebst der historischen Entwicklung des Extrazugsys-

ten wir als überflüssig. Weiter konnten wir das Argument «es muss etwas gemacht werden» entkräften, indem wir aufzeigten, dass schon viel gemacht wird, ohne zu verkennen, dass es auch immer noch Verbesserungspotential gibt. Diese Zusammenstellung stellten wir den Mitgliedern der parlamentarischen Gruppe «Fanpolitik» und anderen ausgewählten Parlamentariern zur Verfügung. Per Pressemitteilung veröffentlichten wir auch eine inhaltliche Stellungnahme zur Revision, in dem wir vor allem auf die Schwierigkeiten bei der praktischen Umsetzung der Revision aufmerksam machten. Bei der Bekämpfung arbeiteten wir auch eng mit dem Schwei-

Weiter konnten wir das Argument «es muss etwas gemacht werden» entkräften, indem wir aufzeigten, dass schon viel gemacht wird, ohne zu verkennen, dass es auch immer Verbesserungspotential gibt.

tems aufgezeigt wurde, welche Vereine bzw. Fans Extrazüge benutzen, wie die Züge lokal koordiniert werden, wer welche Aufgabe in den Zügen hat. So konnten wir aufzeigen, dass das System mit den Extrazügen mittlerweile etabliert ist. Wichtig war es auch zu zeigen, dass, der föderalen Tradition der Schweiz folgend, lokal jeweils unterschiedliche Modelle gefunden wurden, die die Bedürfnisse der Personen vor Ort gut erfüllten. Eine bundesweite Regelung einzuführen für etwas, das lokal unterschiedlich gehandhabt wird, erachte-

zerischen Fussballverband (SFV) und der Swiss Football League zusammen. So konnte erreicht werden, dass der Nationalrat als erstbehandelnder Rat eine Rückweisung der Revision an den Bundesrat beschloss. Auf diesen Teilerfolg folgte am 19. Juni 2014 ein Dämpfer, als der Ständerat die Rückweisung an den Bundesrat ablehnte. So ging das Geschäft wieder an den Nationalrat zurück, der definitiv über die Rückweisung zu beschliessen hatte. Rechtzeitig zur Abstimmung vom 18. September 2014 konnten wir die Auswertung der Extrazug-

fahrten des ersten Halbjahres 2014 fertigstellen, die wir dann wieder ausgewählten Parlamentariern zur Verfügung stellten. Die Hauptaussage, in neun von zehn Extrazügen entstehe kein oder nur ein geringer Sachschaden, wurde in der Debatte im Rat von einzelnen Rednern eingebracht. Schliesslich beschloss der Nationalrat die definitive Rückweisung an den Bundesrat, was als wichtiger Etappenerfolg gefeiert werden kann.

Nach der definitiven Rückweisung schickten wir Frau Bundesrätin Leuthard unsere gesamten Materialien zu den Extrazügen (Auswertungen, Übersicht über die aktuellen lokalen Lösungen) und einen Brief, in dem wir unser Knowhow für die Erarbeitung eines neuen Vorschlags anboten. Erfreulicherweise wurden wir nun im Frühjahr 2015 vom Bundesamt für Verkehr kontaktiert und eingeladen, am Runden Tisch, der neue Vorschläge erarbeiten soll, teilzunehmen.

Etappen PBG –Revision:

- › 28. August 2013: *Botschaft des Bundesrats (BBl 2013 S. 6993; Übersicht Bundesversammlung Teil I, Wintersession 2014, S. 74)*
- › 12. März 2014: *Nationalrat: Rückweisung an den Bundesrat (Übersicht Bundesversammlung Teil I, Wintersession 2014, S. 74)*
- › 19. Juni 2014: *Ständerat: Ablehnung der Rückweisung (Übersicht Bundesversammlung Teil I, Wintersession 2014, S. 74)*
- › 18. September 2014: *Rückweisung an den Bundesrat (Übersicht Bundesversammlung Teil I, Wintersession 2014, S. 74)*

