

An sämtliche Mitglieder des Nationalrates

Bern, 19. Februar 2014

**Kurze Stellungnahme der DJS zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes (Fan-Transporte), 13.068**

Sehr geehrte Frau Nationalrätin, Sehr geehrter Herr Nationalrat

Wir möchten Ihnen kurz unsere Einschätzung zu ein paar Punkten der Änderung des PBG mitteilen, über welches Sie voraussichtlich am 12. März 2014 beraten werden. Mit einer Lockerung der Beförderungspflicht und der Einführung einer Haftbestimmung soll die Sicherheit im öffentlichen Verkehr und von Drittpersonen gewährleistet und die von Fans verursachten Schäden eingedämmt werden. Die KVF-N hat im Herbst 2013 Nichteintreten beschlossen, da sie zum Schluss kam, dass diese Einschränkungen nicht praktikabel sind, höchstens enorme Mehrkosten (Polizei, SBB, Gerichte etc.) auslösen und eine unverhältnismässige Einschränkung in die Grundrechte bedeuten.<sup>1</sup> Wir ersuchen Sie darum, diesem Antrag aus folgenden Gründen zu folgen.

**1. Lockerung der Beförderungspflicht**

Mit Art. 12a E-PBG sollen Transportunternehmen die Möglichkeit haben, „Fans“ die Beförderung zum Spiel zu untersagen, wenn dem Klub im Vorfeld ein Chartervertrag für ein Extrazug zu angemessenen Bedingungen angeboten wurde oder wenn ein solcher Extrazug schon bereitsteht. Diese Regelung führt zu einigen rechtlichen und praktischen Problemen.

a.) Unverhältnismässiger Eingriff in die Bewegungsfreiheit

Mit der Statuierung der Lockerung der Transportpflicht soll die gesetzliche Grundlage für einen Eingriff in die Bewegungsfreiheit von Zuschauer\_innen von Sportveranstaltungen statuiert werden. Die Recht-

---

<sup>1</sup> Medienmitteilung der KVF vom 12.11.2013 zum Geschäft 13.068.

fertigung dieses Eingriffs scheitert jedoch an der Verhältnismässigkeit. Diese wird gemessen an der Eignung und der Erforderlichkeit der Massnahme hinsichtlich des angestrebten Zwecks.

Dass die Transportunternehmen Personen, die von ihnen als „Fans“ erkannt werden, die Beförderungen verweigern, steigert weder die Sicherheit, noch ist eine Garantie für weniger Schäden gegeben. So werden Benutzer\_innen des öffentlichen Verkehrs durch den Einsatz von Sonderzügen und der faktischen Pflicht zur Benützen dieser nicht besser geschützt. In der Botschaft wird beispielsweise als exemplarischer Fall der Zwischenfall aus Lausanne aus dem Jahr 2011 aufgeführt, als eine Person, die sich am Bahnhof befand, mit einer aus einem Sonderzug der Fans des FC Sion geworfenen Flasche verletzt wurde.<sup>2</sup> Flaschen können leider auch aus Charterzügen geworfen werden. Es müssen andere Massnahmen angedacht werden, um solche Zwischenfälle zu verhindern.

Schliesslich werden die vorgeschlagenen Änderungen keine Sachbeschädigungen in und um Bahnhöfe verhindern. „Fans“ müssen sich auch bei Charterzügen zum Bahnhof begeben.

Es gibt Lösungsansätze, die nicht in die Bewegungsfreiheit "aller Fans" eingreifen: Die Berner Young Boys haben mit der SBB eine Transportpartnerschaft. YB hat sich auf eigene Initiative hin dazu verpflichtet, ihre Fans auf Auswärtsspielen auf Extrazügen zu begleiten und sich dabei selbst um Sicherheit und Sauberkeit zu kümmern. Ein Konzept, das aufgeht, weil es von den Fans und dem Klub in Zusammenarbeit mit der SBB erarbeitet wurde. Es wurde eine positive Bilanz gezogen. Eine solch restriktive Regelung, wie sie im Entwurf vorgesehen ist, schafft nur weiteren Missmut.

Eine Trennung von Sportfans, die gemeinsam reisen wollen und anderen Reisenden wird schon jetzt durch Extrazugregelungen erreicht. Alle anderen Teilnehmer\_innen von Sportveranstaltungen (z.B. Familien, ältere Personen, die in Ruhe reisen möchten), die nicht mit einem Extrazug voller „Fans“ reisen wollen, sollen die Möglichkeit haben, mit regulären Transportmittel zu reisen.

Was die Erforderlichkeit zudem dahinfallen lässt, ist der Fakt, dass Personen, die sich nicht an die Vorschriften halten, schon nach geltendem Recht vom Transport ausgeschlossen werden können.

## b.) Praktische Probleme

Es stellt sich als erstes die Frage, wer denn als „Fan“ gelten soll. Darf beispielsweise jemand, der gemeinsam mit Freunden Zug fahren will und anschliessend eine Sportveranstaltung besucht, nicht mehr mit seinen Freunden oder Familienmitgliedern das reguläre Transportmittel benutzen? Weiter sind wir der Ansicht, dass „Fans“ nicht gemäss einem hoheitlichen Akt getrennt werden dürfen. Es soll jedem und jeder selbst überlassen sein, welches Transportmittel er/sie wählt, um zu einem Spiel zu fahren. Dies vor allem auch, wenn ein GA, Halbtax-Abo oder Gleis 7 bei einem gecharterten Zug nicht gelten sollte.

Es stellen sich weitere Fragen zur Umsetzung: Was passiert, wenn ein Charterzug voll ist? Wie verhält sich ein\_e Zugbegleiter\_in, wenn ein paar „Fans“ den regulären Zug besteigen wollen?

---

<sup>2</sup> siehe u.a. Botschaft vom 28. August 2013, 6995.

Einem/einer Zugbegleiter\_in darf nicht die Aufgabe eines „Hilfspolizisten“ aufgebürdet werden. Ein massives Polizeiaufgebot an Bahnhöfen ist auch nicht wünschenswert und würde die Kosten zu weit in die Höhe treiben.

## **2. Kostenüberwälzung**

Sofern ein Chartervertrag abgeschlossen wird, soll der Sportklub für die Schäden haften, die durch Fans verursacht werden, wenn keine Fanbetreuer\_innen für den Transport bereitgestellt werden. Besteht kein Chartervertrag, sollen die Klubs sowieso für die Schäden ihrer „Fans“ haften, sofern kein\_e individuellen Schadenverursacher\_innen identifiziert werden können.

Normalerweise gilt das Prinzip, dass der Schaden ausgleichen muss, wer ihn verursacht hat. Es lässt sich nicht rechtfertigen, dass in diesem Fall eine Ausnahme gelten soll und dass der Schaden auf den nächstbesten abgeschoben wird, wenn keine natürliche Person ausfindig zu machen ist. Ausserdem verstösst die Regelung gegen das Unmittelbarkeitsprinzip.

## **3. Weitere Bemerkungen**

Zusätzliche Probleme stellen sich bei der Kompetenz des Bundes: dieser ist nicht zuständig für sicherheitspolizeiliche Massnahmen. Es bräuchte eine Anpassung der Verfassung, wenn diese Kompetenzregelung nun über Bord geworfen werden soll.

Schliesslich wird wiederholt erwähnt, dass die Regelung der Lockerung der Transportpflicht (bei öffentlichen Verkehrsmitteln!) auch auf weitere Gebiete ausgedehnt werden soll.<sup>3</sup> Die Konzessionen von Transportunternehmen begründen Pflichten, wie die Transportpflicht des zahlenden Publikums. Es soll nicht damit begonnen werden, die Bevölkerung zu segregieren.

Das Vorhaben scheitert zusammengefasst an der Umsetzbarkeit und ist in jeglicher Hinsicht unverhältnismässig.

Mit freundlichen Grüssen,



Melanie Aebli  
Geschäftsleiterin DJS

---

<sup>3</sup> u.a. Botschaft vom 28. August 2013, S. 6998, 7005.