

Vorwort

Vor nicht allzu langer Zeit wurde in den Eidgenössischen Räten über eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) verhandelt. Die SBB sollten von ihrer Beförderungspflicht befreit werden. Auf diesem Weg hätten die Clubs, deren Fans zu Hunderten an die Auswärtsspiele, zu Charterverträgen mit den SBB gezwungen werden sollen. Bundesrätin Doris Leuthard sagte dazu in der Debatte im Nationalrat: «Wir müssen die Fans endlich dazu bringen, die Extrazüge zu benutzen.» Sie war offensichtlich schlecht informiert. Seit mehreren Jahren fahren die Fans aller grossen Deutschschweizer Fussballclubs praktisch ausschliesslich in Extrazügen an die Auswärtsspiele.

Auch die Öffentlichkeit dürfte eher schlecht informiert sein. Wer nur aus den Medien über Fussball-Extrazüge erfährt, wird vermutlich Bilder von zerstörten SBB-Wagons und, seit Dezember 2015 eines blutüberströmten Bahnpolizisten im Kopf haben. Und letztlich davon ausgehen, dies sei alltäglich. Zum schlechten Image der Extrazüge passt auch die Behauptung, randalierende Fussballfans würden jährlich Sachschäden in Millionenhöhe verursachen. Nur der hartnäckigen Recherche eines unabhängigen Journalisten war es zu verdanken, dass wenigstens diese Fehlinformation aufgedeckt wurde. Ob eine breite Öffentlichkeit davon Kenntnis genommen hat, steht allerdings auf einem anderen Blatt geschrieben.

Wider Erwarten wurde das PBG bis heute (noch) nicht geändert. Die Pläne zur konkreten Umsetzung der Debatte sind als nicht durchgedacht genug. Die Erwähnung sich damit allerdings nicht ausgestanden. Momentan macht es den Anschein, dass die Behörden auf den Abschluss von Kooperationsvereinbarungen mit den SBB drängen. Wahlweise die Clubs oder die Fanarbeit sollen neu für die Sicherheit auf den Zügen verantwortlich sein. Als ob diese die dafür notwendigen Kompetenzen hätten. Gleichzeitig kann man davon ausgehen, dass der politische Druck auf die Swiss Football League wächst und diese das Vorhandensein von Vereinbarungen mit den SBB künftig als lizenzrelevant erklärt. Eine Entwicklung, die bedenkenhaft ist. Nicht nur werden Verantwortlichkeiten hin- und hergeschoben, bis nicht mehr klar ist, wer wofür zuständig ist. Mit erzwungenen Massnahmen und Verträgen könnten auch bewährte Abläufe bei der Organisation und Durchführung der Extrazüge gefährdet werden. Vermutlich nicht nur beim FC Basel1893.

Die Entwicklung hin zu Kooperationsvereinbarungen mit den SBB wird kaum aufzuhalten sein. Bevor definitive Entscheide gefällt werden, wäre es aber angebracht genau hinzusehen. In diesem Jahresbericht kommen deshalb Augenzeugen zu Wort. Wie erleben diejenigen, die Wochenende für Wochenende die Extrazüge benutzen, ihre Fahrten? Ausserdem lassen wir die Zahlen sprechen wie sie von den SBB erhoben werden.

Fanarbeiterin



So erlebe ich den Extrazug...

stand also da, keine Zeit nervös zu sein und erzählte aus dem Bauch heraus, was meine Arbeit ist und wie ich sie mir vorstelle. Die abschliessende Diskussion war hitzig, aber wir konnten uns darauf einigen, dass das Ziel dieser Extrazugfahrten sein musste, sicher und möglichst ohne Zwischenfälle von A nach B und wieder zurück zu gelangen. Und nicht die Durchsetzung des Rauchverbotes oder das sofortige Einschreiten, wenn sich zwei Fans in die Haare kriegen. Wir beschlossen, dass man mich anruft, wenn es wieder einmal nicht passte; und der nächste Zwischenfall liess nicht lange auf sich warten. Nach Schaffhausen kam es zu einem handfesten Streit unter vier, fünf Fans. Die Polizisten auf dem Zug hielten sich – gemäss unserer Abmachung zurück – und riefen mich an. Ich wiederum informierte zwei Fans der Organisation mehr über den Zwischenfall, marschierte durch den Zug und regelten die Sache binnen weniger Minuten. Einer der Bahnpolizisten meinte danach: «Das hätte ich jetzt nicht erwartet.» Ich war über die Effizienz auch ein wenig überrascht (aber da ich ja an die Selbstregulierung glaube, doch nicht so sehr wie die Bahnpolizisten). Seither lief es besser.

Die Stimmung auf den Zügen «normalisierte» sich immer mehr, klar blieb es laut und wild, aber man bewegte sich doch in einem für beide Seiten erträglichen Bereich. Die Fans begannen, von sich aus Verantwortung auf dem Zug zu übernehmen und mit der Zeit fuhren immer weniger Bahnpolizisten mit. In den letzten Jahren waren es noch drei. Lief ja auch gut. Heute ist kein einziger Bahnpolizist mehr auf dem Extrazug! Wegen den Terroranschlägen in Paris. Der Chef der TPO Nordwestschweiz rief mich damals an: «Tut mir leid, ich brauche meine Leute in den Bahnhöfen. Basel ist eine Grenzregion, du verstehst.» Ich verstand, war aber nicht begeistert darüber. Es ist ja nicht so, dass es ohne Bahnpolizei nicht geht. Da muss man ehrlich sein: Wenn es gut läuft in den Zügen, liegt das nicht an einer Handvoll geduldiger Polizisten oder an einer tollen Fanarbeit. Sondern an den Fans. Aber ich frage mich, wie es wäre, wenn es doch wieder einmal Bahnpolizei braucht. Wenn doch wieder einmal etwas vorfällt. Oder wenn es eines Tages einfach Verschrift wird, zum Beispiel auf Druck der KKJPD (Hooligankonkordat). Ich stelle mir vor, dass das dann nicht so einfach wäre. Die Fans haben sich daran gewöhnt, es scheint als vermisse die TPO niemand – und dann husch, husch, aus dem Nichts wieder Bahnpolizisten als Begleiter? Beginnt dann alles wieder von vorne?

Vor ein paar Jahren wurde bereits versucht, die Bahnpolizei durch Mitarbeitende der Securitas (Heute Securitrans) zu unterstützen. Diese seien gut ausgebildet, aber billiger, hiess es. Keine gute Idee. Informiert wurde im Vorfeld niemand und schon auf der ersten Fahrt kam es am Bahnhof Luzern zu einer Keilerei zwischen Fans und Securitas – ich weiss gar nicht mehr, warum. Ich reiste wieder einmal nach Olten zu einem Gespräch mit dem Chef der TPO Nordwestschweiz. Derweil beschlossen die Fans, nicht mehr mit den Securitasleuten fahren zu wollen – eine Lösung musste her. Das Fazit meiner Sitzung war ernüchternd: Ich müsse bloss die Fans überzeugen und dann würde das nach zwei, drei Reisen «normal» sein. Leicht verärgert verliess ich Olten. Es konnte nicht gut kommen. Wie auch, sollte ich eine weisse Fahne schwenken?! Am Tag X dann gespenstische Stimmung auf dem Perron. Hunderte Fans abfahrtsbereit, aber keiner stieg ein. Die Botschaft der Fans eindeutig: «Entweder Securitas oder wir!» Die Übung mit der Securitas wurde noch am selben Tag geräuschlos abgebrochen, die Securitas stieg aus, die Fans ein – und war seither nie mehr ein Thema.

Matchtag. Der Bahnhof füllt sich blau-rot. Ich begegne zufällig zwei Bahnpolizisten, die unseren Zug über Jahre begleitet hatten. Sie würden eigentlich gerne wieder mitfahren, wie sie mir mit

leisem Bedauern versichern. Ein Extrazug scheint offenbar kurzweiliger zu sein als die Patrouille im Bahnhof, denke ich mir und mache mich auf zum Perron. Meistens steht der Zug schon da, manchmal kommt er etwas später. Das Telefon klingelt - Max ist da, mit den Matchbilletten und dem Wechselgeld – wir treffen uns beim «rote Bänkli» und einigen uns darauf, gleich nach Abfahrt des Zuges mit dem Verkauf der Matchbilletts loszulegen. Max mit einem Fan von vorne, und ich mit einem anderen Fan von hinten beginnend. Ausgerüstet mit Fahnen, Essen und Getränken entern die Fans den Zug – nicht irgendwer, irgendwo; alle wissen, in welchen Wagen sie «gehören» und so gibt es auch nur diese Diskussionen um Plätze. Sandwichs werden ausgepackt, Chips-Packungen machen die Runde, Bierdosen zischen. Am Ende der Fahrt sehen die Wagen entsprechend aus. Früher sammelten deswegen ein paar Fans das Gröbste zusammen, gingen mit 110l Abfallsäcken durch den Zug und durften dafür gratis mitfahren. Keine grosse Sache. Alle waren zufrieden. Bis zu dem Moment, als am 22.11.2010 in der Sendung «10vor10» ein Bericht unter dem Titel «Holland zähmt seine Hooligans» ausgestrahlt wurde: Die FCB-Fans hätten wieder einmal einen Zug auseinandergenommen, jährliche Sachschäden von drei Millionen Franken. Dabei stimmte weder das Eine noch das Andere. Es kam wohl zu Randale an jenem Spiel, aber die fand ausschliesslich im Stadion statt! Auf dem Zug blieb alles ruhig, weder SBB noch TPO bestritten dies. Sogar der Abfall wurde eingesammelt. Am Tag darauf intervenierte ich darum bei den SBB. Der Bericht sollte doch bitte richtiggestellt werden, Randale ja, Zug demoliert nein. Das konnte nicht so schwierig sein, zumal bekannt war, dass das Thema am Abend nochmals aufgegriffen würde. Aber die SBB waren nicht interessiert: «Kann man nicht machen, ist das nicht Schweizer Fernsehen. Die lassen sich nicht vorschreiben.» Das Schweizer Fernsehen wiederum sagte, dass sie diese Information von der SBB hätten. Aussage gegen Aussage – In dubio pro reo – aber sicher nicht, wenn es um Fussballfans geht. Und mit dem Abfall einsammeln war es danach auch vorbei.

Der Zug setzt sich in Bewegung und ich beginne, mit einem Fan die Matchbillets zu verkaufen. Manche bezahlen mit einem Haufen Kleingeld. Mich nervt, denn ich muss nachher zum Abrechnen auf die Geschäftsstelle und Münzen zählen dauert ewig... «Stimmt im Fall», sagen die Fans dann jeweils pflichtschuldig. Ich muss lächeln. Ich vertraue ihnen, geht ja nicht um das, sondern eben um später – X-Franken in Münzen zählen... Nachzählen ist mir zu blöd, und ich glaube auch nicht, dass absichtlich beschissen wird. Auch Schwarzfahrer sind offenbar selten. Die allgemeine Order der Fans lautet, dass die günstigen Bahnbilletts (mittlerweile 22 oder 33 mit bzw. 44/66 Franken ohne Halbtax) ein faires Angebot sind, das man nicht mutwillig missbrauchen soll. Nutzung entstand aber, als von der öV-Branche im August 2015 der SwissPass eingeführt wurde. Eine elektronische Datenerfassung kam für die Fans nicht in Frage. Sie riefen deshalb dazu auf, den SwissPass nicht scanen zu lassen. Doch wie sollten die Kontrollureuen wissen, ob sich hinter die Plastikkarte nun ein Halbtax oder doch ein GA verbarg? Eine Kontrollleurin hatte dann die schlagende Idee. Man könne die Kaufquittung ausdrucken und ganz einfach an die Fahrt mitnehmen. Prima: Eine Lösung, die für Fans und SBB ein gangbarer Weg war. Die Fans erinnern seither regelmässig mittels Flyer, SMS oder auch einmal mit einem transparenten in der Kurve daran, dass man an die Quittung denken soll, wenn es auswärts geht. Und so ruckelt der Zug durch die Gegend, mal langsamer, mal schneller. Halt auf offener Strecke kommt hin und wieder auch vor, andere Züge haben immer Vorrang. Aber darüber ärgert sich nie ein grosser Fanemjand.

Eine noch Verärgererung fand hingegen statt, als von einem Tag auf den

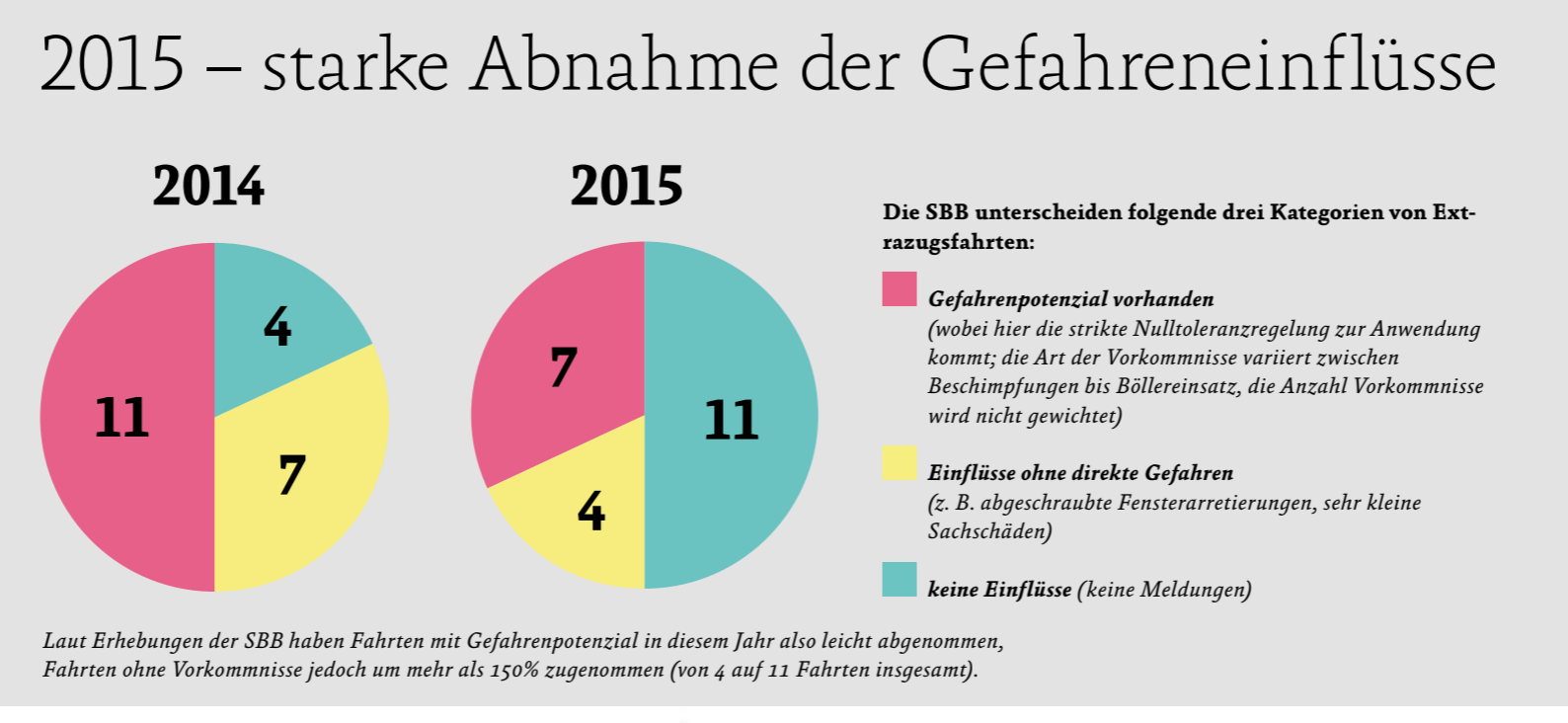
Die Stimmung auf den Zügen «normalisierte» sich immer mehr, klar blieb es laut und wild, aber man bewegte sich doch in einem für beide Seiten erträglichen Bereich. Die Fans begannen von sich aus Verantwortung auf dem Zug zu übernehmen und mit der Zeit fuhren immer weniger Bahnpolizisten mit.

anderen die Fenster arretiert wurden. Arretiert mit Metallprofilen, die in die Fensterahmen geschraubt waren. Mit dieser Massnahme sollte das gezielte Werfen von Gegenständen verhindert werden. Ein Vorwurf, den die Fans des FCB nicht nachvollziehen konnten. Seit gerumer Zeit hatten sie dieses Problem mittels Kommunikation (Flyer, Gespräche) und auch mal einer Ohrfeige ziemlich gut in den Griff bekommen, und die wenigen Böller, die hin und wieder rausflogen – diese verhinderte man mit diesen Arretierungen nicht. Da das Rollmaterial, das die SBB den Fans zur Verfügung stellt, über keine Klimaanlage verfügt, sollte im Winter ein Spalt von 10 Zentimeter Breite für die Zufuhr von Frischluft genügen. Nun gut, Gegenstände konnten zwar immer noch rausgeschmissen werden, aber schon bald wurde es zum Teil unerträglich heiss. Kein Wunder, denn die Fans stehen oft stundenlang in der prallen Sonne, bevor sie zum Einsatz kommen. Die Fans wehrten sich. Der Dialog mit den SBB schien aussichtslos. Das Katz und Maus-Spiel konnte beginnen. Nebst Fahnen, Essen und Getränken gehörten nun auch Akkubohrer zur Ausrüstung einer Auswärtsfahrt. Kurz vor Abfahrt trafen die «Bohrer» ein, und in Windeseile wurden Schrauben und Arretierung peronseitig entfernt. Das Material wurde nicht etwa weggeschmissen, sondern relativ ordentlich irgendwo aufgeschichtet. Auswärtsspiel für Auswärtsspiele – immer dasselbe, die SBB schraubten die «Dinger» wieder an und die Fans diese dann wieder ab. Nach einigen Monaten wurde mir gar die etwas zweifelhafteste Ehre zu Teil, dem «Produktmanager Fantransport» einen Sack voller Arretierungen zu überreichen, damit er die Sache nochmals überdenke. Es geschah nichts. Beziehungsweise das Gegenteil: Die Schrauben wurden verschmissen. Die Akkubohrer blieben wieder in ihren Werkstätten. Statt dessen gab es nun Scheren. Aus Protest wurde ein Fenster zertrümmert, kam die Aussage, auf jeder weiteren Fahrt käme eines dazu. Ratslosigkeit; bei mir, der TPO und auch dem Zugpersonal. Zwar verstanden wir die Fans, da wir in der Vergangenheit praktisch keine Wurfgegenstände mehr zu verzeichnen hatten und die Massnahme der Fensterarretierung durchaus als Affront empfunden werden konnte... aber Fenster zertrümmern deswegen...? Es folgten Gespräche hier und da. Bei der nächsten Fahrt geschah nichts, man wollte der SBB die Lust lassen, die es braucht, den Entscheid «Arretierungen auf FCB-FanZügen» rückgängig zu machen. Nach einigen ereignislosen Fahrten gingen nochmals zwei Fenster in die Brüche... Offensichtlich gab es einen Plan, den man auch gewillt war, durchzusetzen. Es war klar, dass es so weitergehen würde und ich bat um ein Treffen bei der SBB. Es durfte nicht sein, dass alle Irrungenschaften der letzten Jahre wegen ein paar Metallprofilen den Bach runtergingen! Dies wurde auch von den SBB-Verantwortlichen so gesehen und nach einem weiteren halben Jahr der Verhandlungen fuhr – nach fast zwei Jahren – wieder ein Extrazug ohne Arretierungen ins Mittelland. Die Ansage der SBB an die Fans war: Sollten negative Ereignisse im Zusammenhang mit den wieder geöffneten Fenstern zurechenbar, würde die Aktion wieder abgebrochen werden (eine Notbremse, ein entworfener Nothamer, verspätete Abfahrt etc. gehören nicht dazu). Für die Fans war das selbstklärend und auch nicht weiter bedrohlich. Es war eigentlich nichts weiter als eine Rückkehr zum alten Zustand – und der konnte sich durchaus sehen lassen.

Ankunft im Zielbahnhof. Alle haben ein Matchbillet und stehen – oft schon Minuten vor der eigentlichen Ankunft – zum Aussteigen bereit in den Gängen. Das Gewusel von Umhienzen, Schal oder Pullover suchen, auch mal ein Handy oder ein Portemonnaie, Proviant für die Rückreise verstaue etc. cetera, macht mich immer ganz kribbelig. Auch nach über zehn Jahren lasse ich mich noch immer von der Geschäftigkeit der Fans anstecken und habe das Gefühl, ich müsse pressieren und mich ebenfalls starklar machen. Dabei wäre noch gemächlich Zeit für alles. Wenn es machbar ist, kommen wir irgendwo auf einem Nebengleis an; der Betrieb in den Bahnhöfen wird kaum gestört. Nach dem Spiel mehr oder weniger dasselbe. Die meisten Fans steigen subito in den wartenden Zug. Ein paar wenige wollen noch zum Kiosk, um sich für die Rückreise einzudecken. Andere stehen herum und warten auf Kollegen. Manchmal ist ein rechtes Geläuf auf dem Perron. Bis dann einbe der organisierten Fanszene genug haben und das Zepher übernehmen: «Alli iistige!» Hie und da wird kurz nach Abfahrt die Notbremse gezogen. Weil jemand zu spät kommt. Oder weil vielleicht doch noch irgendwo ein paar gegnerische Fans auftauchen könnten? In der Regel geht es aber bald wieder weiter.

Und so ruckelt der Zug zurück nach Basel. Zeit für die Matchanalyse und träge Kommentare. Ich bin irgendwo im Zug, mal vorne, mal hinten, mal in der Mitte – gerade da wo es halt passt. Mal ist Party angesagt, mal Diskussionen. Hin und wieder werde ich zu einem Abschluss eingeladen – wunderbar, wenn da bloss diese französischen Karten nicht wären... So vergeht die Zeit. Dann sind wir zurück in Basel. Endlich. Die Fans steigen zügig aus und verschwinden in alle Richtungen. Für mich steht noch die Schlussbesprechung mit den Zugbegleitern an. Wir gehen gemeinsam durch den leeren Zug, schliessen die Sonnenblenden hoch und schliessen die Fenster. Manchmal fehlt ein Nothamer, aber Schäden gibt es praktisch keine mehr. Früher ging einiges mehr in die Brüche. Nur Müll liegt ziemlich viel herum. So wie überall heutzutage, wo die Leute feiern und trinken, denke ich mir. Alles wird protokolliert, am Schluss wird unterschrieben. «Danke für die Mitarbeit. Das war heute eine gute Fahrt.» Finde ich auch.

Ornella Pessotto



Laut Erhebungen der SBB haben Fahrten mit Gefahrenpotenzial in diesem Jahr also leicht abgenommen, Fahrten ohne Vorkommnisse jedoch um mehr als 150% zugenommen (von 4 auf 11 Fahrten insgesamt).



