

# **Bericht des Arbeitskreises Öffentlicher Personenverkehr**

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder  
(GKVS) am 10./11. September 2014 und zur  
Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 1./2. Oktober 2014 in Kiel

**TOP 4.8 /  
TOP 4.6    Bewältigung des polizeilichen Einsatzgeschehens bei Fußballspielen;  
Sachstand zur Umsetzung der durch die IMK geforderten Maßnahmen  
durch DFB und DFL (NKSS-Bericht)**

**Die VMK hat am 02./03.04.2014 beschlossen:**

Die VMK begrüßt die Fortschreibung des NKSS. Die darin beschriebenen Ziele und Leitlinien können nur in einem eng abgestimmten Zusammenwirken aller Netzwerkpartner realisiert werden. Für eine dauerhaft nachhaltige bundesweite Lösung müssen die Vereine bzw. die DFL eine aktive Rolle in der Organisation und Finanzierung der Angebote übernehmen.

Sie bittet den AK ÖPV,

1. die konkreten Erfahrungen mit dem im Bericht genannten Pilotprojekt in Nordrhein-Westfalen sowie
2. Maßnahmen anderer Länder zur Organisation des Fanreiseverkehrs auszuwerten und in der Herbstsitzung der VMK zu berichten.

**Zu 1.**

**Erfahrungen der ersten Phase des nordrhein-westfälischen Pilotprojektes „Länderübergreifende Fußballfansatzzüge“**

In der Rückrunde der Saison 2013/2014 wurden von der DB Regio NRW - über die ohnehin bestellten zusätzlichen Züge bei Begegnungen zwischen NRW-Vereinen hinaus - in einem vom Land NRW aus seinem Programm „Sicherheit & Service im ÖPNV“ mit rd. 160.000,- € geförderten Pilotprojekt zehn länderübergreifende Züge für Fußballfans eingesetzt.

Nach dem vorliegenden wissenschaftlichen Evaluationsbericht bewerten alle Beteiligten (Bundespolizei, Zentrale Informationsstelle Sparteinsätze (ZIS), DB Regio NRW, DB Konzernsicherheit, DFB, DFL, Sicherheits- und Fanbeauftragte der Vereine, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW, Ministerium für Inneres und Kommunales NRW) das Pilotprojekt als Erfolg und wünschen eine Fortsetzung für ein weiteres Jahr, um die Erfahrungen zu festigen und auf dieser Basis möglichst zu einer geeigneten bundesweiten Lösung zu gelangen.

Die Züge waren gut ausgelastet, d. h. im Durchschnitt auf der Hinfahrt mit 417 und auf der Rückfahrt mit 498 Personen. Unter ihnen befanden sich Mitglieder der Ultraszenen mit entsprechendem Störerpotential. Die Anzahl an Fans der Kategorie -B- lag zwischen 30 bis 270 Personen, die der Kategorie -C- bei 5 bis 30 (die Polizei teilt die Fans nach dem Kriterium "Tendenz zu Gewalttätigkeit" in drei Kategorien ein: A = normaler Fan, B = bedingt gewaltbereit, C = gewaltbereit, suchen Auseinandersetzungen).

Für die Polizei entstanden bessere Kontroll- und Steuerungsmöglichkeiten, die sich unter anderem auf das Kräfte- und Personalmanagement vorteilhaft auswirkten. So wurden bereits im Vorfeld planbare Zahlen über mitreisende Fans bekannt. Zudem standen die durchgehenden Reisewege sowie konkrete Anfahrts- und Abfahrtsorte frühzeitig fest. Ebenso hat sich - je nach Bedarf und örtlicher Gegebenheit - das Einplanen eines weiteren Haltepunktes, um den gezielten Zustieg weiterer Fans zu ermöglichen, bewährt.

Das riskante Aufeinandertreffen verfeindeter Fangruppen wurde komplett vermieden. Bis auf wenige unbedeutende Vorfälle kamen Vandalismus oder gewalttätige Auseinandersetzungen, wie sie sonst oftmals auf Reisewegen zu verzeichnen sind, nicht vor. Damit ist bei solchen durchgehenden Zügen in erster Linie eine Begleitung durch Fanbetreuer ausreichend. So übernehmen die Fanorganisationen bzw. die Vereine selbst die Verantwortung; die Polizei unterstützt und tritt nur bei Bedarf verstärkt auf.

Zudem konnte erreicht werden, dass Fahrgäste im Regelverkehr auf den oftmals in NRW ohnehin bereits stark frequentierten Strecken nun nicht mehr durch große Gruppen von Fans gestört wurden.

Optimierungsbedarf besteht vor allem noch hinsichtlich der begrenzten Toilettenkapazitäten in den Zügen. Problemlösungen, wie gezielte Zwischenhalte mit bereitgestellten Dixi-Anlagen, sind in der Planung. Darüber hinaus werden gemeinsam mit allen Beteiligten die Bereiche „noch stärkere Annahme des Angebots bei speziellen Zielgruppen, Ticketvergabe und Organisation der Begleitung“ optimiert.

Nordrhein-Westfalen wird das Pilotprojekt in der Saison 2014/2015 fortführen, zumal sich der DFB jetzt auch finanziell mit 155.000,- € beteiligt. Hierzu haben das Land Nordrhein-Westfalen und der DFB im Sommer eine Kooperationsvereinbarung geschlossen.

## **Zu 2.**

### **Maßnahmen anderer Länder zur Organisation des Fanreiseverkehrs**

Aufgrund der jeweils stark differierenden Zahl von Fußballvereinen stellen sich in den Ländern der Problemdruck und damit die Betroffenheit, folglich aber auch die Bedarfslagen an Fanreiseverkehren sehr uneinheitlich dar. Soweit konkretere Rückmeldungen vorliegen, trifft jedoch in der Regel zu:

- bei zuschauerstarken bzw. besonders brisanten Spielen erfolgt stets eine enge Abstimmung zwischen den entsprechenden Polizeibehörden und den Eisenbahnverkehrsunternehmen;
- bei Bedarf werden bei Spielen innerhalb eines Bundeslandes regulär verkehrende Züge für die Anreise der Fans verstärkt;
- zu Auswärtsspielen außerhalb des Bundeslandes werden vereinzelt auf Wunsch und auf Kosten der Vereine Sonderzüge durch die DB Regio eingesetzt.

Neben dem nordrhein-westfälischen Pilotprojekt gibt es zwei weitere, über diese Vorgehensweise hinausgehende Maßnahmen zur Organisation des die Landesgrenzen verlassenden Fanreiseverkehrs:

- In Rheinland-Pfalz werden Zusatzzüge zu Auswärtsspielen rheinland-pfälzischer Vereine nach Hoffenheim, Karlsruhe und Frankfurt jeweils nach Kostenübernahmezusage des benachbarten Aufgabenträgers bestellt.

- In Baden-Württemberg bietet die DB Regio aufgrund von Vereinbarungen mit dem VfB Stuttgart sowie der TSG 1899 Hoffenheim für deren Spiele eigenwirtschaftlich Fanzüge im Radius von 200-300 km für 10 € pro Person an.

Grundsätzlich besteht beim Fanreiseverkehr, soweit er über weitere Strecken die normalen Nahverkehrsangebote mit mehreren Umstiegen nutzt, ein erhöhtes Gefährdungspotential für Konfliktsituationen, gewalttätige Auseinandersetzungen und Vandalismus. Folgen sind hohe personelle Aufwendungen bei den zuständigen Polizeibehörden sowie mitunter erhebliche Schäden. Es besteht daher unter der Mehrheit der Länder Übereinstimmung, dass Sonderzüge wünschenswert sind. Sonderzüge werden aber nur selten von den einzelnen Verein bestellt. Während die DB Regio in der Vergangenheit vereinzelt Fanzüge ohne Zuschüsse Dritter angeboten hat, scheint sie sich hiervon in letzter Zeit aus wirtschaftlichen Erwägungen immer mehr zurückzuziehen. So konnten in Nordrhein-Westfalen im Vorfeld des dortigen Pilotprojektes keine dem baden-württembergischen Bericht vergleichbare Leistungen angeboten werden.

### **Ausblick**

Am 26. Juni 2014 hat auf Bitten der Bundespolizei ein Gespräch mit Vertreterinnen und Vertretern der BAG-SPNV, einzelner SPNV-Aufgabenträger, der DB Regio, des DFB und der DFL sowie des Verkehrsministeriums NRW stattgefunden. Anregung der Bundespolizei ist es, auf Grundlage der Erfahrungen des nordrhein-westfälischen Pilotprojekts die Möglichkeiten einer bundesweiten Organisation und Finanzierung von Fußballfanverkehren zu prüfen. Am Ende könnte ein zentrales Vergabe- und Organisationsverfahren für reguläre länderübergreifende Fußballzusatzzüge stehen, bei dem ggf. der BAG-SPNV eine zentrale Rolle zukäme. Die damit verbundene verlässliche Bestellung böte zudem den Vorteil, dass durch eine gesicherte Nachfrage bei den interessierten EVU weiterhin Züge vorgehalten würden, die anderenfalls in den nächsten Jahren absehbar nicht mehr zur Verfügung stehen werden, weil man wegen Unwirtschaftlichkeit die Betriebsgenehmigungen nicht erneuern lassen wird.

Im nächsten Schritt ermitteln nun die Beteiligten einen realistischen bundesweiten Bedarf an länderübergreifenden Fanzusatzzügen sowie die voraussichtlichen Kosten. Auf dieser Grundlage sollen Vorschläge zur Finanzierung der nicht durch Fahrgeldeinnahmen gedeckten Kosten erarbeitet werden, die sich an DFB, DFL sowie die Länder richten.