



Sachstandsbericht „Evaluation länderübergreifende Fußballzusatzzüge“

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr



Ausgangslage

Der Fußball-Fanreiseverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln hat durch ein stark gestiegenes Zuschauerinteresse und eine gewandelte Fankultur erheblich zugenommen. Dabei ist die Reise nicht mehr nur Mittel zum Zweck, sondern wird häufig als Gemeinschaftserlebnis wahrgenommen und entsprechend gestaltet.

Somit liegt ein Schwerpunkt der Sicherheitsstörungen im Zusammenhang mit Fußballspielen inzwischen auf den Reisewegen. Häufig sind auch andere Reisende von dem Verhalten der Fans betroffen, was sich negativ auf das subjektive Sicherheitsempfinden und damit auch auf die

Attraktivität des Öffentlichen Personenverkehrs auswirkt. Ein Baustein zur Entspannung der Situation ist der Einsatz von zusätzlichen Zügen zu einzelnen Begegnungen als Direktverkehre. Dadurch soll vor allem ein Umsteigen von einem Zug in den anderen vermieden werden. Denn oft entstehen besonders brisante Situationen, wenn sich rivalisierende Fangruppen zufällig auf Umsteigebahnhöfen begegnen. Darüber hinaus sollen die Kunden in den fahrplanmäßigen Zügen in ihrem Sicherheitsgefühl nicht beeinträchtigt werden. Zudem können zusätzliche Züge sehr viel effektiver von Fanbetreuern und bei Bedarf auch von der Bundespolizei begleitet werden.



Pilotprojekt und Finanzierung

In 2014 ist gemeinsam vom Verkehrsministerium NRW, dem Kompetenzzentrum Sicherheit NRW beim VRR, der DB Regio NRW, DB Konzernsicherheit und der Bundespolizei eine länderübergreifende Initiative gestartet worden. In diesem Pilotprojekt fördert das Land NRW gezielt zusätzliche Züge zu Spielen der ersten drei Fußball-Ligen, die über die Grenzen von Nordrhein-Westfalen hinaus verkehren. Für die erste Projektphase stellte das Land NRW der DB Regio NRW im ersten Halbjahr 2014 (Rückrunde Saison 2013/2014) rund 155.000 Euro aus seinem Programm für

Service & Sicherheit zur Verfügung, die die Bestellung von zehn Entlastungszügen ermöglichten. Bereits während der ersten Pilotphase wurde zwischen dem Deutschen Fußball-Bund (DFB) und dem Verkehrsministerium NRW eine beiderseitige finanzielle Beteiligung in Höhe von je 155.000 Euro für die Saison 2014/2015 vereinbart. Der Kooperationsvertrag zur finanziellen Beteiligung wurde im Juli 2014 von beiden Vertragspartnern unterzeichnet. Somit war in der Saison 2014/2015 die Bestellung von insgesamt dreizehn zusätzlichen Fußballzügen gewährleistet.

Zielsetzung des Pilotprojekts

Ziel ist es, dass alle Länder auf Dauer gemeinsam mit DFB und DFL für zusätzliche Fußballfanverkehre eine bundes

weite Lösung finden und diese gemeinsam finanzieren. Der Vorstoß aus NRW soll das weitere Verfahren beschleunigen.

Vorgehen und Methodik der begleitenden Evaluation

Das Pilotprojekt wurde mit finanzieller Unterstützung des Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen begleitend evaluiert, um Erkenntnisse zu auftretenden Problemen, Gelingensbedingungen und Möglichkeiten der bundesweiten Realisierung zu gewinnen.

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Einschätzungen und Bewertungen zum strukturellen Aufbau sowie zur Planung und Durchführung länderübergreifender Fußballentlastungszüge wurden mittels leitfadengestützter Experteninterviews mit Vertretern der Deutschen Fußball Liga (DFL), der Bundespolizei, Fanbeauftragten von Fußballvereinen, der DB Regio sowie der DB Konzernsicherheit ermittelt.

Des Weiteren wurden Berichte der Bundespolizeidirektion Sankt-Augustin synaptisch ausgewertet, in denen bundespolizeiliche Erkenntnisse zum Verlauf der durchgeführten Fußballzusatzzüge festgehalten waren. Über die „Zentrale

Informationsstelle Sparteinsätze“ (ZIS) der Polizei Nordrhein-Westfalen wurden zudem Landespolizeibehörden in den Abfahrt- und Zielstädten der durchgeführten Entlastungsverkehre um eine schriftliche Einschätzung und grundsätzliche Bewertung solcher Verkehre gebeten. Im Zuge einer zweiten Evaluationsphase (Saison 2014/2015) standen insbesondere Interviews in den begleiteten Zusatzzüge im Mittelpunkt des Interesses, mittels derer Bewertungen Wünsche und Kritik von Fußballfans an den Zusatzzügen ermittelt und in die weitere Konzeption einbezogen werden konnten.

Nachfolgend werden die zentralen Ergebnisse der Evaluation dargestellt.

1. Vandalismus hielt sich in Grenzen

Insgesamt waren von Sachbeschädigungen abgesehen bei den polizeilich nicht begleiteten Verkehren in der Regel keine gravierenden, sicherheitsrelevanten Vorkommnisse zu verzeichnen. Eine Ausnahme bildete der zusätzliche Fußballzug zur Spielbegegnung SV Hamburg – Borussia Dortmund, bei dem es neben zahlreichen und gravierenden Sachbeschädigungen zu einem schweren sicherheitsrelevanten Vorfall kam.

2. Aufeinandertreffen von rivalisierenden Fangruppen konnte vermieden werden

Durch die Beteiligung der Bundespolizei konnte anlassbezogen die Fahrplangestaltung optimiert werden. Bei verschiedenen Anlässen konnten hierdurch Auseinandersetzungen bei Reisewegüberschneidungen verfeindeter/rivalisierender Fangruppen verhindert werden.

3. Züge wurden durch die Fans genutzt

Die Auslastung der Fußballzusatzzüge differierte im Projektverlauf. Sehr gut ausgelastet waren die Züge immer dann, wenn die nachfolgend zusammengefassten Kriterien erfüllt wurden:



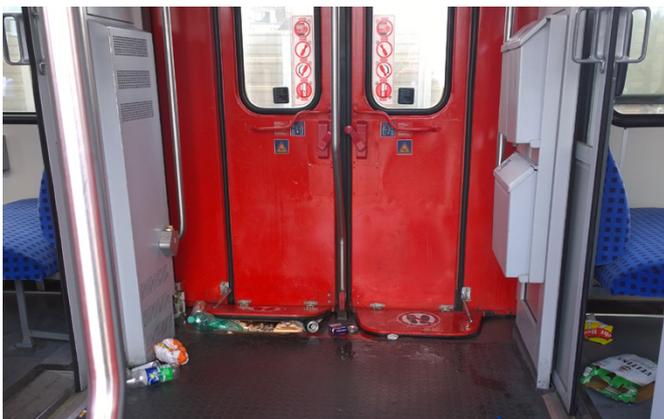
- rechtzeitige Veröffentlichung des Zuges sowie eine frühzeitige Kommunikation mit dem Verein
- aktive Beiträge des Vereins: Kommunikation von z. B. Reisezeiten, Aufruf zur Nutzung, Flaschenverzicht, Ausgabe von Nutzungskarten, Auswahl und Einsatz von vereinseigenen (Identifikation mit und Akzeptanz bei den Fans) Ordnern etc.
- hohe Identifikation der Fans mit den Zusatzzügen, die sich in der Wahrnehmung von Gestaltungsspielräumen (Getränkerverkauf etc.) manifestiert
- die Berücksichtigung fanspezifischer Interessen (Fahrzeiten etc.) seitens der Anbieter der Zusatzzüge
- Andererseits nahmen vor allem Risikofangruppen die Angebote der Fußballsonderverkehre in der Anreise zum Spiel oftmals nicht an, um konspirativ unter Nutzung von Regelzugverbindungen die Spielorte zu erreichen.

4. Reisewege wurden nur bis 350 Kilometer akzeptiert

Die Erfahrung mit der Bereitstellung von Fußball-Zusatzzügen deutlich werden lassen, dass diese Verkehre einen maximalen Radius von 300 bis 350 Kilometern nicht übersteigen sollten. Darüberhinausgehende Reiseentfernungen sind mit einem Planungsaufwand verbunden, der im Rahmen der bestehenden Prozesse und der dafür zur Verfügung stehenden Zeiträume nicht zu leisten ist. Auch unter dem Aspekt der Toilettensituation ist davon auszugehen, dass keine Destinationen von mehr als 350 Kilometer Entfernung in die Planung einbezogen werden sollten.

5. Toilettenproblem konnte nicht gelöst werden

Die Ausstattung des eingesetzten Wagenmaterials mit Toiletten hat sich in den meisten Fällen als unzureichend erwiesen. Sofern die Fußballzusatzzüge zu annähernd 100% ausgelastet sind, reichen die Toilettenkapazitäten nicht aus und es kommt zu entsprechenden Verunreinigungen der Wagen. Dies hat jedoch in der Regel keine Auswirkungen auf die Auslastung der angebotenen Zusatzzüge. Die unzureichende Ausstattung mit Toiletten birgt grundsätzlich auch sicherheitsrelevante Gefahren, etwa wenn



Fans im Zielbahnhof zum Urinieren das Gleisbett aufsuchen oder sich entsprechende Spannungspotentiale auf Seiten der Fans im Reiseverlauf aufbauen.

Im Rahmen des Pilotprojektes mussten alle anvisierten Lösungsansätze, wie die Durchführung von Zwischenhalten oder die Verwendung von mobilen Toilettenanlagen, als wenig praktikabel verworfen werden.



6. Kapazitäten waren nicht immer ausreichend

In der Regel wurden im Projektverlauf fünf bis sechs Wagons eingesetzt, obwohl höhere Kontingente seitens der Bundespolizei angeregt und von den Vereinen gewünscht waren. Somit konnte der Bedarf in vielen Fällen nicht gedeckt werden.

7. Erfahrungen aus polizeilicher Sicht

Die Erfahrungen mit dem Einsatz von Fußballsonderzügen aus dem Pilotprojekt 2014/2015 sind aus einsatztaktischer Sicht positiv. Der Einsatz der Züge ermöglicht eine verbesserte Prognostizierbarkeit der Anzahl und Zusammensetzung zu erwartender Fußballfans sowie eine verbesserte Steuerung der Reisewege und Fahrzeiten. Gleichzeitig ist es ein geeignetes Mittel, um Gefahren auf Reisewegen zu minimieren und konfliktbehaftete Situationen mit anderen Reisenden zu vermeiden.

Hierin liegen auch Vorteile gegenüber den Regelzugverbindungen begründet. Die Nutzung der Fußballsonderzüge durch Problemfanszenen/Störer kann nicht allgemeingültig prognostiziert werden, da diese je nach Gruppierung und Vereinszugehörigkeit unterschiedliche Verhaltensmuster entwickelt haben.

Das Verfahren zum Einsatz von länderübergreifenden Fußballzusatzzügen hat sich aus polizeilicher Sicht grundsätzlich bewährt und sollte mit Blick auf die bisherigen Erfahrungen weiter fortgeschrieben werden.

Im Weiteren werden die grundlegenden **Gelingsbedingungen** aufgeführt.

Rechtzeitige / frühzeitige Kommunikation der Züge

Große Bedeutung kommt einer rechtzeitigen Kommunikation der geplanten Züge mit den Fans und Vereinen zu, die mindestens vier bis sechs Wochen vor dem Spiel stattfinden sollte. Findet eine frühzeitige Bekanntgabe nicht statt, wirkt sich dies auf den Auslastungsgrad sowie die Rahmenbedingungen der stattfindenden Verkehre aus. Fans treffen ihre Reiseplanung in der Mehrzahl einige Zeit vor dem Spieltag und haben gegebenenfalls alternative Planungen angestellt, was einer zufriedenstellenden Auslastung der Zusatzzüge zuwiderläuft.

Die Rahmenbedingungen der stattfindenden Verkehre, wie ein Flaschenverzicht sowie die Begleitung durch vereinseigene Ordner, können nur realisiert werden, wenn den Vereinen ein entsprechender zeitlicher Vorlauf für die Kommunikation mit den Fans und entsprechende Planungen eingeräumt wird.

Bedarfsgerechte Reisezeiten

Reiseplanungen der Fans sind häufig in zeitlicher Hinsicht von spezifischen Interessen der Fußballfans abhängig. Hierzu zählen u.a. die folgenden Parameter:

- Die Fans müssen ca. zwei Stunden vor Spielbeginn am Zielort eintreffen, um Spielvorbereitungen zu treffen (Selbstdarstellung im Stadion etc.) oder sich zu verproviantieren.
- Die Nutzung von Zusatzzügen ist für Fans in erster Linie dann interessant, wenn deren Reisedauer aufgrund fehlender Halte unter der Reisedauer von Regelzügen und anderen Verkehrsmitteln liegt.
- Ein weiteres Kriterium bei der Auswahl des Verkehrsmittels betrifft die Länge des Reiseweges. Ein Reiseweg von maximal 300 Kilometern wird nach den Interviewausagen der Fans nur in spezifischen Ausnahmefällen akzeptiert.
- Für Fans von Vereinen mit großen und zahlreichen auswärtigen Fangruppierungen kommt der Planung von gezielten Zwischenhalten (etwa in Hamm in Richtung Norden) eine besondere Bedeutung zu.

Kompatibilität mit Vereinsaktivitäten

Insbesondere Fanprojekte der Fußballvereine ergreifen viele Maßnahmen, um die An- und Abreise oftmals vieler Tausend Fans möglichst störungsfrei mit zu gestalten. Das Angebot länderübergreifender Fußballzusatzzüge muss mit der Bereitstellung anderer Verkehrsmittel (Bahn, Bus oder PKW) koordiniert werden, um Redundanzen zu vermeiden und eine möglichst hohe Resonanz in den angesprochenen Zielgruppen zu erreichen. Hierzu sind eine frühzeitige Abstimmung und die Verlässlichkeit der Leistungen erforderlich. Es gilt auch weitere Aktivitäten seitens der Vereine

zu berücksichtigen wie z. B. die Ausgabe von Nutzungskarten oder die Planung und Realisierung eigener Zusatzzüge. Werden diese vereinseigenen Planungen nicht rechtzeitig berücksichtigt, führt dies zu einer Konfrontation mit den Vereinen bis hin zur Boykottierung der Zusatzzüge.

Einbindung von Vereinen und Fanvereinigungen

Von größter Bedeutung ist die Einbeziehung der Vereine und Fanvereinigungen in die Gestaltung und Durchführungsverantwortung für diese Verkehre. Es hat sich deutlich gezeigt, dass die angebotenen Züge dann am besten genutzt werden, wenn sich die Fans mit den Angeboten identifizieren und diese mitgestaltet haben. Davon ist auch abhängig, in wie weit Vandalismus in den Zügen reduziert wird und soziale Selbstregulierungsmechanismen greifen.

Der Erfolg der Angebote beruht auf der Zuverlässigkeit und Verlässlichkeit der geplanten Zusatzzüge. Nur wenn die vereinbarten Zugkapazitäten mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf verlässlich zugesagt und anschließend auch realisiert werden, können Gestaltungs- und Umsetzungsprozesse etabliert werden.

Begleitung der Züge durch vereinseigenen Ordner

Zur Gewährleistung der Sicherheit in den Zügen und den auf der Wegstrecke liegenden Bahnhöfen ist festgelegt worden, dass die Fußballzusatzzüge grundsätzlich von zwei vereinseigenen Ordnern je Wagon sowie einem Zugbegleiter und zwei Mitarbeitern der DB Sicherheit begleitet werden müssen. Sofern eine solche Zugbegleitung nicht gewährleistet werden konnte, ist in Einzelfällen die Durchführung vorgesehener Fahrten durch das KC Sicherheit abgelehnt worden. Erfahrungen im Projektverlauf haben gezeigt, dass es zu teilweise schwerwiegenden Zwischenfällen gekommen ist, sofern entweder gar keine Ordner oder externe Ordner gewerblicher Dienstleistungsunternehmen die Züge begleitet haben.



Fazit

Die länderübergreifenden Fußballzusatzzüge werden von Seiten der involvierten Akteure (Polizeibehörden, Verkehrsunternehmen, Fußballvereine, Fans) als ziel- und weiterzuführendes Angebot angesehen werden. Das Spektrum der Nutzenaspekte reicht von polizeitaktischen Erwägungen, über die Entlastung von Regelverkehren, die Gestaltung des störungsfreien Gesamterlebnisses Fußball bis zu Vorteilen bei der individuellen Reiseplanung.

Bei der konkreten Planung und Umsetzung solcher Verkehre handelt es sich um eine überaus voraussetzungs- volle Aufgabe. Aufgrund der Vielzahl der Akteure bedarf es einer koordinierenden, initiierenden und vermittelnden Instanz. Im Rahmen des Pilotprojektes hat das KC Sicherheit diese Funktion wahrgenommen und Möglichkeiten der Institutionalisation aufgezeigt. Die Voraussetzungen für die



Fortführung und Etablierung dieser Fußballverkehre sind durch das Projekt konzeptionell und inhaltlich mit hoher Zuverlässigkeit herausgearbeitet worden. Im nächsten Schritt muss nun entschieden werden, ob und in welcher Form diese länderübergreifenden Verkehre verstetigt und auf das Bundesgebiet übertragen werden können.

Ausblick

Die BAG SPNV hat sich bereits Mitte 2014 des Themas „Fußballfanreisen im ländergrenzüberschreitenden Verkehr“ unter Beteiligung von DFB, DFL, Aufgabenträgern, DB, Bundespolizei und der Länder angenommen, um den kon-

bundes | arbeits | gemeinschaft
BAGSPNV
 schienen | personen | nah | verkehr

kreten Bedarf zu ermitteln sowie ein sachgerechtes Verfahren und Angebot zu entwickeln. Dieses Vorgehen wurde von der Verkehrsministerkonferenz im Oktober 2014 ausdrücklich begrüßt. Im November 2014 wurden die vorliegenden Daten in der Gesamtschau länderscharf hinsichtlich sicher-

heitsbelasteter Reise-Relationen und der Anzahl reisender Fans ausgewertet, um die Gesamtzahl der deutschlandweit vermutlich notwendigen Fanzüge identifizieren zu können.

In 2015 wurde auf Basis der Datenauswertung der BAG SPNV zur Bedarfsermittlung von den bereits genannten Beteiligten mit Unterstützung je eines Vertreters aus dem MBWSV NRW und dem KC Sicherheit mit der Entwicklung eines Konzeptes begonnen, welches die konkreten Anforderungen an die Verkehre und Ausstattungen der Zuggarnituren, die Rahmenbedingungen für die Durchführung der Verkehre, die Abschätzung der Kosten und Einnahmen sowie mögliche Finanzierungsmodelle berücksichtigt. In einem nächsten Schritt sind alle Beteiligten dazu aufgefordert, ihre Beiträge zu den gemeinsam festgelegten Einzelthemen für die Erstellung eines Projektberichtes beizusteuern, welcher als Basis für Entscheidungen in den nächsten Verkehrs- und Innenministerkonferenzen dienen soll.

Herausgeber:
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
Augustastr. 1
45879 Gelsenkirchen
www.vrr.de

Erstellt im Geschäftsbereich Information/Innovation
Fachgruppe I2 „Service/Sicherheit und ZKS“ im Oktober 2015

