

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Irene Mihalic, Dr. Konstantin von Notz, Özcan Mutlu, Monika Lazar, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, Tabea Rößner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sicherheit im Fußball-Fanreiseverkehr

Seitdem Fans des 1. FC Union Berlin am 21. Mai 2016 in einem Regionalzug Fenster-Rollos herunterrissen, Deckenverkleidungen einschlugen und Schmiere-reien hinterließen, ist Vandalismus im Fußball-Fanreiseverkehr wieder verstärkt im öffentlichen Interesse (vgl. www.berliner-zeitung.de/berlin/polizei/1--fc-union-berlin-union-fans-verwuesten-zug-auf-dem-weg-nach-berlin-24097708). Sachbeschädigungen im Fußball-Fanreiseverkehr kosten die Deutsche Bahn AG jährlich rund 1,5 Millionen Euro, denn die Züge müssen für die Reparatur manchmal wochenlang aus dem Verkehr gezogen werden. Hinzu kommen Sicherheitsstörungen, weswegen das Sicherheitspersonal aufgestockt werden muss. Dies kostet circa 700 000 Euro pro Jahr (vgl. www.welt.de/155308168). Doch nicht nur die Züge, auch Bahnreisende ohne Fußballbezug leiden unter randalierenden Fans (vgl. Nationales Konzept Sport und Sicherheit 2012, S. 18).

Das Land Nordrhein-Westfalen und die DB Regio AG – Region NRW haben zur Rückrunde 2013/2014 ein Pilotprojekt gestartet, das von allen Beteiligten, einschließlich der Bundespolizei, als Erfolg gewertet wird (vgl. NRW-Pilotprojekt „Länderübergreifende Fußball-Zusatzzüge“, Bericht des Ministeriums für Inneres und Kommunales des Landes Nordrhein-Westfalen, S. 3). Für ausgewählte, risikobehaftete Begegnungen werden zusätzliche Züge bereitgestellt, welche ohne Zwischenhalt direkt zum Austragungsort fahren. In der Saison 2014/2015 beteiligte sich an den Kosten auch der Deutsche-Fußball-Bund e. V. Gleichzeitig bietet die Deutsche Bahn AG Vereinen an, Züge zu chartern. Jedoch wird dieses Angebot aus Kostengründen und vermutlich auch aufgrund der Haftungspflicht der Vereine kaum angenommen (vgl. www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/fussball-fans-in-der-bahn-wer-traegt-das-risiko-fuer-vandalismusschaeden/13594680-2.html).

Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs e. V. (BAG-SPNV) schätzt, dass pro Bundesliga-Spieltag 140 solcher Sonderverbindungen nötig sind, um den Regelverkehr zu entlasten (vgl. www.welt.de/155308168). Es ist geplant, die Verbindungen als reine Fanzüge auszuscheiden. Dabei sollen die Züge dem besonderen Bedarf der Fans angepasst werden: Anstelle der Abstellplätze für Fahrräder und Kinderwagen sind Edelstahl-Urinalrinnen geplant, da häufig die Toilettenkapazität in den normalen Zügen nicht ausreicht und es zu Ausfällen der Sanitäreinrichtungen kommt. Die Deutsche Bahn AG will pro Verbindung sechs bis acht Waggons aus ihrem Altbestand bereitzustellen (vgl. www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/fussball-fans-in-der-bahn-so-wollen-bahn-und-fussballbund-vandalismus-vorbeugen/13594680.html). Strittig ist jedoch, wer für etwaige Schäden in den Fanzügen haftet und wer die

rund 3 Mio. Euro für die Umrüstung übernimmt. Die Deutsche Bahn AG sieht die Länder, bei länderübergreifendem Verkehr den Bund, in der Pflicht (vgl. www.welt.de/155308168).

In einem Antrag „Für eine weltoffene und vielfältige Sport- und Fankultur – Bürgerrechte schützen, Gruppenbezogene Menschenfeindlichkeit effektiv bekämpfen, rechte Netzwerke aufdecken“ (Bundestagsdrucksache 18/6232) haben die Fragesteller einen umfangreichen und zielgerichteten Maßnahmenkatalog zur Stärkung der Fußball- und Fankultur vorgelegt.

Für die Beantwortung wird durch die Fragesteller ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine Fristverlängerung durch die Bundesregierung möglich ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

Allgemeine Fragen

1. Welchen Konzepten und Vorstellungen folgt die Bundesregierung zur Bekämpfung von Sachbeschädigungen und Sicherheitsstörungen im Fußball-Fanreiseverkehr?
2. Welche Gespräche hat die Bundesregierung seit dem Jahr 2013 mit Fußballverbänden, -vereinen und Fanorganisationen sowie mit der Deutsche Bahn AG und anderen Zugbetreibern geführt, um zu einer Reduzierung von Schäden im Fanreiseverkehr zu kommen?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Situation und das Gewaltpotenzial im Fußball-Fanreiseverkehr allgemein?
4. Wie viele Fans waren nach Kenntnis der Bundesregierung im Fußball-Fanreiseverkehr in der Saison 2013/2014, in der Saison 2014/2015 und in der Saison 2015/2016 unterwegs?
Wie viele Fans davon in Fansonderzügen, und wie viele im individuellen Bahnverkehr?
5. Wie viele Züge mussten in den Jahren 2013, 2014 und 2015 nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund von im Fußball-Fanreiseverkehr verursachten Schäden zur Reparatur aus dem Verkehr gezogen werden (bitte getrennt nach S-Bahnen, Regionalzügen und Fernzügen darstellen)?
6. Wie viele Verbindungen fielen in den Jahren 2013, 2014 und 2015 nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund von im Fußball-Fanreiseverkehr verursachten Schäden aus (bitte getrennt nach S-Bahnen, Regionalzügen und Fernzügen darstellen)?
7. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die Schadenssumme im Fußball-Fanreiseverkehr in den Jahren 2013 bis 2015 (bitte nach den einzelnen Jahren aufschlüsseln)?

Fanzüge

8. Wie bewertet die Bundesregierung das in der Einleitung angesprochene Pilotprojekt des Landes Nordrhein-Westfalen und der DB Regio AG – Region NRW?
9. Wie schätzt die Bundesregierung das Potenzial gesonderter Fanreisezüge ein, um Sachbeschädigungen und Sicherheitsstörungen von Fans sowie Belästigungen von Bahnreisenden ohne Fußballbezug zu verringern?
10. Wie schätzt die Bundesregierung das Potenzial gesonderter Fanreisezüge ein, um gewalttätige Auseinandersetzungen rivalisierender Fangruppen an sogenannten Dritttorten (z. B. Umsteigebahnhöfen, Autobahnraststätten, etc.) zu vermeiden?

11. Wie schätzt die Bundesregierung das Potenzial gesonderter Fanreisezüge ein, um die Einsatzbelastung der Bundespolizei zu verringern?
12. Wer sollte nach Auffassung der Bundesregierung für die Umrüstung der Züge zahlen (Hinweis: Die Deutsche Bahn AG sieht die Länder beziehungsweise den Bund in der Pflicht; vgl. www.welt.de/155308168)?
13. Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag, die kalkulierten 140 Verbindungen im Wettbewerb auszuschreiben (vgl. www.welt.de/155308168)?
14. Wie viele Fans könnten pro Zug nach Kenntnis der Bundesregierung mit den Fanzügen zu den Fußballspielen gelangen?
15. Wer haftet nach Auffassung der Bundesregierung bei den gesonderten Verbindungen für etwaige entstandene Schäden in und an den Zügen?
16. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Fußballvereine für durch ihre Fans entstandene Schäden in den Fanzügen haften sollten?
 - a) Wenn ja, in welchem Umfang sollte dies geschehen, und plant die Bundesregierung dafür eine Gesetzesvorlage?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
17. Welche weiteren Umbaumaßnahmen als die geplanten Edelstahl-Urinalrinnen hält die Bundesregierung für sinnvoll?
18. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Auffassung des Landesministers für Inneres und Kommunales von Nordrhein-Westfalen, Ralf Jäger, dass sich die Deutsche Fußball Liga GmbH (DFL) an der Finanzierung von Fansonderzügen beteiligen sollte (vgl. www.presseportal.de/blaulicht/pm/56636/3355828)?

Weitere Maßnahmen

19. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Auffassung des Landesministers für Inneres und Kommunales von Nordrhein-Westfalen, Ralf Jäger, dass die Begleitung der reisenden Fußballanhänger durch Fanbetreuer der Vereine zu mehr Sicherheit beiträgt (vgl. www.presseportal.de/blaulicht/pm/56636/3355828)?
20. Plant die Bundesregierung Maßnahmen abseits der Fanzüge, um Reiseüberschneidungen von Anhängern rivalisierender Clubs und längere Umsteigeaufenthalte zu reduzieren?
21. Inwiefern ist eine verstärkte Videoüberwachung an Bahnhöfen und in Zügen nach Einschätzung der Bundesregierung geeignet Sachbeschädigungen und Sicherheitsstörungen im Fußball-Fanreiseverkehr zu verhindern?
22. Wie bewertet die Bundesregierung die Videoüberwachung an Bahnhöfen und in Zügen aus datenschutzrechtlicher Sicht?
23. Wie lange werden nach Kenntnis der Bundesregierung die durch Videoüberwachung aufgezeichneten Bilder gespeichert, wer hat Zugriff auf sie, und wie werden diese ausgewertet?
24. Setzt sich die Bundesregierung auf europäischer und internationaler Ebene dafür ein, dass nationale Stadionverbote gegenseitig anerkannt werden (Hinweis: Die 202. Innenministerkonferenz bat das Bundesministerium des Innern und das Land Nordrhein-Westfalen darum; vgl. www.innenministerkonferenz.de/IMK/DE/termine/to-beschluesse/2015-06-24_26/beschluesse.pdf?__blob=publicationFile&v=3, S. 8)?
 - a) Wenn ja, in welchem Rahmen, und wie beurteilt sie die Erfolgchancen?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

25. Setzt sich die Bundesregierung auf europäischer und internationaler Ebene für eine verstärkte Nutzung von Ausreiseverhinderungen ein (Hinweis: Die 202. Innenministerkonferenz bat das Bundesministerium des Innern und das Land Nordrhein-Westfalen darum; vgl. www.innenministerkonferenz.de/IMK/DE/termine/to-beschluesse/2015-06-24_26/beschluesse.pdf?__blob=publicationFile&v=3, S. 8)?
- Wenn ja, in welchem Rahmen, und wie beurteilt sie die Erfolgchancen?
 - Wenn nein, warum nicht?
26. Sieht die Bundesregierung aufgrund der konstant bleibenden, durch Sachbeschädigungen und Sicherheitsstörungen im Fußball-Fanreiseverkehr verursachten Kosten, den Bedarf, das geltende Recht anzupassen oder zu verschärfen (Hinweis: Die Verkehrsministerkonferenz sprach sich auf ihrer Sitzung vom 14./15. April 2016 dafür aus; vgl. www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/16-04-14-15-vmk/16-10-06-07-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=2, TOP 4.4)?
- Wenn ja, auf Grundlage welcher Erwägungen kommt die Bundesregierung zu diesem Schluss?
 - Wenn nein, warum nicht?
27. Hält die Bundesregierung eine verstärkte Nutzung von Beförderungsverboten im Fußball-Fanreiseverkehr für geeignet, um Sachbeschädigungen und Sicherheitsstörungen zu verringern, und wie bewertet sie deren Umsetzbarkeit (Hinweis: Die Verkehrsministerkonferenz sprach sich auf ihrer Sitzung vom 14./15. April 2016 dafür aus; vgl. www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/16-04-14-15-vmk/16-10-06-07-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=2, TOP 4.4.)?
- Wenn ja, auf Grundlage welcher Erwägungen kommt die Bundesregierung zu diesem Schluss?
 - Wenn nein, warum nicht?
28. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Praxis der Deutschen Bahn AG bei der Verhängung von Beförderungsverboten nicht mehr bis zum Abschluss der polizeilichen Ermittlungen zu warten (bitte auch nach rechtsstaatlichen Punkten bewerten; vgl. Süddeutsche Zeitung vom 27. Juni 2016, S. 22)?

Zusammenarbeit Bund und Länder

29. Wie läuft nach Kenntnis der Bundesregierung der Informationsaustausch zwischen Fußballvereinen und der Bundespolizei ab?
Welche Informationen werden weitergeben, und wie werden diese ausgewertet?
30. Wie soll sich nach Kenntnis der Bundesregierung der von der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Intensivtäter Gewalt und Sport“ empfohlene „intensivere Informationsaustausch“ zwischen Bund und Ländern gestalten (Hinweis: Diese Handlungsempfehlung wurde auf der 202. Innenministerkonferenz ausgesprochen; vgl. www.innenministerkonferenz.de/IMK/DE/termine/to-beschluesse/2015-06-24_26/beschluesse.pdf?__blob=publicationFile&v=3, S. 8)?

Bundespolizei

31. Zieht die Bundesregierung aus dem Standpunkt der Bundespolizei, dass die am 21. Mai 2016 die Unionfans begleitenden Bundespolizisten, die Schäden erst in Berlin bemerkt haben, Konsequenzen (vgl. www.berliner-zeitung.de/berlin/polizei/1--fc-union-berlin-union-fans-verwuesten-zug-auf-dem-weg-nach-berlin-24097708)?
 - a) Wenn ja, welche?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
32. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass zu wenige Bundespolizisten
 - a) zu der in Frage 31 angesprochenen Zugfahrt eingeteilt waren?
 - b) generell für diese Aufgaben zur Verfügung stehen?
33. Wie viele Bundespolizistinnen und Bundespolizisten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Laufe der Fußballsaison
 - a) 2015/2016 durch Auseinandersetzungen mit Fußballfans verletzt (bitte nach Verletzungsursache und -schwere aufschlüsseln)?
 - b) 2014/2015 durch Auseinandersetzungen mit Fußballfans verletzt (bitte nach Verletzungsursache und -schwere aufschlüsseln)?
 - c) 2013/2014 durch Auseinandersetzungen mit Fußballfans verletzt (bitte nach Verletzungsursache und -schwere aufschlüsseln)?
34. Wie bewertet die Bundesregierung die Anzahl der in den Saisons 2013/2014 bis 2015/2016 verletzten Bundespolizistinnen und Bundespolizisten, und worin sieht sie die Gründe für eine etwaige Entwicklung (bitte nach Verletzungsursache und -schwere aufschlüsseln)?
35. Wie viele Tatverdächtige im Fußball-Fanreiseverkehr konnten nach Kenntnis der Bundesregierung im Laufe der Fußballsaison
 - a) 2015/2016 ermittelt werden (bitte nach Straftaten aufschlüsseln)?
 - b) 2014/2015 ermittelt werden (bitte nach Straftaten aufschlüsseln)?
 - c) 2013/2014 ermittelt werden (bitte nach Straftaten aufschlüsseln)?
36. Wie bewertet die Bundesregierung die Anzahl der in den Saisons 2013/2014 bis 2015/2016 ermittelten Tatverdächtigen, und worin sieht sie die Gründe für eine etwaige Entwicklung (bitte nach Straftaten aufschlüsseln)?
37. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in der Fußballsaison 2015/2016 Fans aufgrund intensiver Personalkontrollen der Bundespolizei an der Teilnahme an einem Fußballspiel gehindert?
 - a) Wenn ja, wie viele?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
38. Wie viele Fankundige Beamte (FKB) sind aktuell bei der Bundespolizei im Einsatz (bitte nach Dienststellen aufschlüsseln)?
39. Plant die Bundespolizei in Zukunft mehr FKB einzustellen und einzusetzen?
40. Zu welchen Dateien, in denen Fußballfans gespeichert werden, hat die Bundespolizei Zugriff, und welche Dateien führt sie selbst?
41. Inwiefern erfolgt bei Fußballereinsätzen ein standardmäßiger Informationsaustausch zwischen Fankundigen Beamten und Szenekundigen Beamten?

42. Sind FKB standardmäßig in Fanreisezügen präsent?
43. Sind FKB standardmäßig in Zügen mit einem hohen Anteil von Fußballfans präsent?
44. Begleiten FKB nur den Fußball-Fanreiseverkehr oder sind sie auch vor und in den Stadien präsent?

Verletztenzahlen

45. Wie viel Zugpersonal wurde nach Kenntnis der Bundesregierung im Laufe der Fußballsaison
 - a) 2015/2016 verletzt (bitte nach Verletzungsursache und -schwere aufschlüsseln)?
 - b) 2014/2015 verletzt (bitte nach Verletzungsursache und -schwere aufschlüsseln)?
 - c) 2014/2013 verletzt (bitte nach Verletzungsursache und -schwere aufschlüsseln)?
46. Wie bewertet die Bundesregierung die Anzahl des in den Saisons 2013/2014 bis 2015/2016 verletzten Zugpersonals, und worin sieht sie die Gründe für eine etwaige Entwicklung (bitte nach Verletzungsursache und -schwere aufschlüsseln)?
47. Steigt die Anzahl der Gewaltdelikte gegen das Zugpersonal nach Kenntnis der Bundesregierung an Spieltagen der 1., 2. oder 3. Bundesliga an?
 - a) Wenn ja, in welchem Verhältnis steht diese Steigerung zu der Anzahl der Gewaltdelikte an Nicht-Spieltagen (bitte nach Verletzungsursache und -schwere aufschlüsseln)?
 - b) Wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung die Unterschiede, und worin sieht sie Gründe für diese?
48. Welchen Konzepten und Vorstellungen folgt die Bundesregierung zur Bekämpfung von Gewaltdelikten gegen das Zugpersonal?
49. Wie viele Unbeteiligte wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Laufe der Fußballsaison
 - a) 2015/2016 verletzt (bitte nach Verletzungsursache und -schwere aufschlüsseln)?
 - b) 2014/2015 verletzt (bitte nach Verletzungsursache und -schwere aufschlüsseln)?
 - c) 2013/2014 verletzt (bitte nach Verletzungsursache und -schwere aufschlüsseln)?
50. Wie bewertet die Bundesregierung die Anzahl der in den Saisons 2013/2014 bis 2015/2016 verletzten Unbeteiligten, und worin sieht sie die Gründe für eine etwaige Entwicklung (bitte nach Verletzungsursache und -schwere aufschlüsseln)?
51. Wie viele sogenannte Störerinnen und Störer wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Laufe der Fußballsaison
 - a) 2015/2016 verletzt (bitte nach Verletzungsursache und -schwere aufschlüsseln)?
 - b) 2014/2015 verletzt (bitte nach Verletzungsursache und -schwere aufschlüsseln)?
 - c) 2014/2013 verletzt (bitte nach Verletzungsursache und -schwere aufschlüsseln)?

52. Wie bewertet die Bundesregierung die Anzahl der in den Saisons 2013/2014 bis 2015/2016 verletzten sogenannten Störerinnen und Störer, und worin sieht sie die Gründe für eine etwaige Entwicklung (bitte nach Verletzungsursache und -schwere aufschlüsseln)?

Berlin, den 6. Juli 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

