

(S+) Fußball-WM 2022: Hier könnte es bei der WM eng und gefährlich werden

Christoph Winterbach, Achim Tack, Patrick Stotz, DER SPIEGEL

- [Facebook](#)
- [E-Mail](#)
- [Messenger](#)
- [WhatsApp](#)
-

Dieser Artikel gehört zum Angebot von SPIEGEL+. Sie können ihn auch ohne Abonnement lesen, weil er Ihnen geschenkt wurde.

»Expect Amazing – Erwarte Unglaubliches«, unter diesem Slogan stand die Bewerbung Katars um die Fußball-Weltmeisterschaft 2022. Allein, dass das Emirat sich überhaupt für einen geeigneten WM-Gastgeber hielt, schien in der Tat unglaublich. Doch die Außenseiterbewerbung setzte sich 2010 beim Weltfußballverband [Fifa](#) durch und erhielt in einem von Korruptionsvorwürfen überschatteten Verfahren den umstrittenen Zuschlag.

Dann gab es viel zu tun.

[Katar](#) hat in den vergangenen zwölf Jahren so viel Geld in seine Infrastruktur gesteckt wie kein WM-Austragungsland zuvor. Denn die Weltmeisterschaft wird überwiegend in der Hauptstadt Doha ausgetragen – die es vor einigen Jahrzehnten noch gar nicht gab und die nun flächenmäßig ungefähr so groß ist wie Osnabrück. Doha benötigte darum neben den acht WM-Stadien auch neue Straßen, Hotels und Bahnstrecken.

Katar bewarb sein Prestigeprojekt als eine Weltmeisterschaft der kurzen Wege: Waren die Spielorte der WM in Russland vor vier Jahren noch zwischen 250 und 2500 Kilometer voneinander entfernt gewesen, beträgt die längste Distanz zwischen zwei Stadien in Katar nun 55 Kilometer – und die kürzeste sogar nur fünf Kilometer. So könnten Fans mehrere Spiele an einem Tag besuchen und im gleichen Hotel wohnen bleiben, warben die Organisatoren.

Das klingt für die Zuschauerinnen und Zuschauer praktisch – ist aber für so ein kleines Land zugleich auch eine gewaltige Herausforderung.

Ausverkaufte Stadien bedeuten für diese Infrastruktur eine enorme Belastung. Bisher gibt es noch keine Vergleichswerte für die Organisation einer Weltmeisterschaft auf so kleiner Fläche. Zudem dürften die katarischen Sicherheitsbehörden kaum Erfahrung mit notorisch schwer kontrollierbaren und mitunter alkoholisierten Fußballfangruppen haben. Alkoholausschank wird in der Öffentlichkeit überwiegend verboten bleiben. Ursprünglich war geplant, vor den Stadien das Bier eines WM-Sponsors in festgelegten Bereichen zu verkaufen – selbst davon rückten die Katarer allerdings zwei Tage vor Turnierbeginn ab.

Laut den Veranstaltern sind drei Millionen Tickets verkauft worden, die Stadien dürften allesamt voll werden. Für das einmonatige Fußballturnier erwartet Katar

mehr als 1,2 Millionen Besucher – ein erheblicher Zuwachs für eine Nation mit einer Gesamtbevölkerung von drei Millionen.



Lusail-Stadion: Neben den Stadien brauchte es auch neue Straßen, Hotels und Bahnstrecken

Foto: David Ramos / Getty Images

Der Ex-Fußballfunktionär [Sepp Blatter](#), unter dessen umstrittener Fifa-Präsidentschaft die Weltmeisterschaft an Katar vergeben wurde, hat das kürzlich als Fehler bezeichnet. »Es ist ein zu kleines Land«, [sagte Blatter dem Schweizer »Tages-Anzeiger«](#), »der Fußball und die WM sind dafür zu groß.«

Der Wüstenstaat hat tatsächlich nicht genug Übernachtungsmöglichkeiten für alle Fans. Darum rechnen die Organisatoren mit täglich bis zu 200.000 Menschen, die mit Shuttleflügen nach Katar und zurück reisen werden. [Kürzlich berichtete die »Daily Mail«](#), dass die Flughäfen in Doha diesem Ansturm nicht gewachsen sein könnten. Die katarische Luftfahrtbehörde erwiderte darauf, man sei auf 100 Abflüge und Landungen pro Stunde vorbereitet.

Damit Flughäfen und Stadtverkehr nicht völlig zusammenbrechen, hat das Emirat bereits ein striktes Einreiselimit für Touristen ohne WM-Tickets verhängt. Doch selbst mit nur einreiseberechtigten Fans wird es eng in Doha. In der Vorrunde, wenn täglich bis zu vier Spiele stattfinden, werden mitunter mehr als 180.000 Menschen zwischen vier Stadien unterwegs sein.

Das Beispiel vom Spieltag des 1. Dezember zeigt, dass alle Zahnräder der Logistik perfekt ineinandergreifen müssen, um die Fans rechtzeitig und vor

allem sicher zu und von den Stadien weg zu befördern. Die Besucherströme müssen im Fall der Umsteigestation Msheireb sorgsam geleitet werden, damit keine gefährlichen Situationen auf engen Treppen oder überfüllten Bahnsteigen entstehen.

»Paniksituationen können schnell passieren und entstehen immer in engen Räumen«, sagt der Verkehrsexperte Günther Penetzdorfer. Der Inhaber eines Salzburger Beratungsbüros hat unter anderem für die Olympischen Winterspiele in Sotschi 2014 die Verkehrsplanung entworfen. Bei Großevents sei es von entscheidender Bedeutung, die Menschenströme zu kanalisieren, sodass sie »nicht kopflos handeln und sich in Gefahr bringen können«, sagt Penetzdorfer.



Msheireb-Station: Die einzige Haltestelle, an der alle drei Linien aufeinandertreffen

Foto: Adam Davy / picture alliance / empics

Sogenannte Kumulationspunkte, wie etwa die Umsteigestation Msheireb, seien sehr kritische Stellen, sagt Penetzdorfer. Das Transportkonzept könne auch dort durchaus funktionieren, »allerdings braucht man eine sehr gute Wegeführung«.

Das WM-Organisationskomitee teilte auf eine SPIEGEL-Anfrage mit, es habe mit dem Metrobetreiber Qatar Rail »detaillierte Crowd-Management-Pläne entwickelt«, um einen sicheren und effizienten Transfer zwischen den Metrolinien sicherzustellen. Zusätzliche Mitarbeiter an der Haltestelle würden zusammen mit der katarischen Polizei die Zuschauermassen zu leiten.

Das ist dringend notwendig. Denn die Organisatoren planen, dass die Metro 30 bis 50 Prozent aller Stadionreisen schultern soll. Im Fall des Chalifa-International-Stadions entsprächen 30 Prozent 13.500 Personen. Nach Angaben

des WM-Organisationskomitees sollen die grüne und die goldene Metrolinie bis zu 12.000 Fahrgäste pro Stunde transportieren können. Wenn alle 165 Sekunden eine Bahn kommt, würde die Abreise eines Drittels der Stadionbesucher vom Chalifa-International-Stadion also mehr als eine Stunde dauern. Einige Fans müssten sich auf Wartezeiten gefasst machen – selbst wenn alles auf die Sekunde klappt wie vorgesehen.

Die rote Metrolinie soll laut offiziellen Angaben sogar 24.000 Menschen pro Stunde in eine Richtung bringen können, was bei der 165-Sekunden-Taktung einer Zugkapazität von mehr als tausend Fahrgästen entspricht. Damit wäre die Metro von Doha leistungstärker als die [Hamburger U-Bahn](#) .

Ganz allein kann der Schienenverkehr die Menschenmassen ohnehin nicht bewältigen. Die WM-Organisatoren haben darum bereits die Einwohner Katars gebeten, bevorzugt mit dem Auto zu den Spielen anzureisen. Wenn das katarische Nationalteam im Al-Bait-Stadion spiele, so die Planungen, solle die Hälfte der Fans im Pkw kommen.

Darüber sei er »erstaunt«, sagt Verkehrsexperte Penetzdorfer: »Individualverkehr braucht so viel Platz, das ist nicht gescheit, da ist ein Stau programmiert.« Ein Straßensystem definiere sich immer über die schwächste Stelle: Selbst fünfspurige Straßen können im Chaos enden, wenn die Ab- und Zufahrten überlastet sind.

Bei erhöhtem Verkehrsaufkommen könnte die Fahrt zur Arena also deutlich länger dauern als bisher veranschlagt. Die katarischen Behörden raten mittlerweile, frühzeitig zum Spiel aufzubrechen, nach Abpfiff noch im Stadion zu bleiben und die Atmosphäre zu genießen – und warnen bereits jetzt vor Staus.

Und auf den WM-Straßen werden sich schließlich nicht nur Pkw reihen. Die katarische Busgesellschaft rechnet nach eigenen Angaben mit 50.000 Passagieren pro Tag. Gerade aus der Innenstadt heraus soll Shuttlebussen eine zentrale Bedeutung für den Stadiontransport zukommen. Dafür bräuchten sie eigene Fahrspuren, rät Penetzdorfer: »Es ist ungeheuer wichtig, Busse und Taxis vom restlichen Individualverkehr zu trennen.«

Eine Trennung sieht das Organisationskomitee auf den Stadionrouten offenbar nicht vor, wie aus der Antwort auf eine SPIEGEL-Anfrage hervorgeht. Allerdings sollen auf bestimmten für das Turnier wesentlichen Straßen VIPs, Länderdelegationen, WM-Busse und Taxis »Priorität« bekommen.

Auf die Metrolinien könnte eine noch größere Belastung zukommen, wenn Fans mit den Shuttlebussen schlechte Erfahrungen machen – etwa weil sie im Stau standen oder die Anreise zu umständlich fanden. Tatsächlich sind einige Ausstiegspunkte der Busse noch recht weit vom Stadion entfernt: Die Zuschauer müssen dann mitunter noch mindestens eine halbe Stunde zur Arena laufen. Im Sommer wäre das den WM-Touristen nicht zuzumuten; nun können die Höchsttemperaturen immer noch rund 30 Grad betragen.

Auf eine SPIEGEL-Anfrage teilt das Organisationskomitee mit, man habe für das Souq Waqif Crowd-Management-Konzepte »entwickelt und getestet«, die eine sichere Umgebung für alle Fans sicherstellen sollten. Die Organisatoren verweisen auch darauf, dass Katar schließlich schon den Arab Cup 2021 ausgetragen habe und dort »große Zahlen internationaler und lokaler Fans« zusammen gefeiert hätten. Doch natürlich stellt die Gruppenphase einer Fußball-Weltmeisterschaft eine andere Herausforderung dar als der Fifa-Arabien-Pokal mit 16 Teilnehmerteams.



Enge Gasse im Souq Waqif

Foto: Michael Heiman / Getty Images

Schon während des WM-Vergabeprozesses 2010 hieß es in einer Analyse der Fifa, dass das sehr kompakte Turnierkonzept eine »operationelle und logistische Herausforderung« darstellen würde. Außerdem schein es »kompliziert, das Verkehrskonzept vor dem Turnier unter Bedingungen zu testen, die mit einer WM vergleichbar« seien.

Nur der Turnierbetrieb wird zeigen, wie gut die Organisatoren auf Hunderttausende Fans vorbereitet sind. Dass die WM in Katar ein Turnier der kurzen Wege wird, ist eindeutig. Für WM-Reisende wird sich nur die Frage stellen, wie lange sie für diese Wege brauchen werden.