

<b>Landeshauptstadt Magdeburg</b> - Der Oberbürgermeister -		Datum 01.10.2007
Dezernat VI	Amt Amt 61	<b>Öffentlichkeitsstatus</b> öffentlich

**INFORMATION**

**I0273/07**

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	10.10.2007	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	25.10.2007	öffentlich
Stadtrat	06.12.2007	öffentlich

**Thema: Verkehrskonzept Veranstaltungsverkehre im Stadtraum östlich der Elbe**

**1. Anlass und Vorgehen**

Mit Beschluss-Nr. 1202-39(IV)06 des Stadtrates vom 16.10.2006 wurde der Oberbürgermeister beauftragt ein Verkehrskonzept vorzulegen, aus dem hervorgeht, wie dem erhöhten Verkehrsaufkommen Rechnung getragen wird, das zu erwarten ist, wenn in dem fertiggestellten neuen Magdeburger Fußballstadion Großveranstaltungen stattfinden.

Unter Federführung des Stadtplanungsamtes untersuchte ein Magdeburger Planungsbüro die vorhandene Verkehrssituation und -infrastruktur aller Verkehrsträger und wertete mehrere Großveranstaltungen aus. Hierbei wurde die Verkehrssituation umfassend analysiert und auch fotografisch dokumentiert. Aufbauend auf den Ergebnissen wurden die Defizite und Problembereiche dargestellt und hieraus ein Maßnahmenkonzept abgeleitet.

In den Untersuchungsprozess einbezogen waren neben den Ämtern und Fachbereichen der Stadtverwaltung (FB 32 – Bürgerservice und Ordnung, Amt 13 – Öffentlichkeitsarbeit, FB 40 – Schule und Sport, Amt 66 – Tiefbauamt, Amt 63 – Bauordnungsamt, Untere Straßenverkehrsbehörde) auch die Polizei, die MVB GmbH sowie Vertreter der Stadionbetreibergesellschaft Hochtief Facility Management (HTFM) und des 1. FC Magdeburg. Erste Erkenntnisse aus der Verkehrsuntersuchung wurden im Rahmen der Vorbereitung der Handball-Weltmeisterschaft im Januar 2007 genutzt (Anlage 2).

**2. Ausgangsbasis**

Der Untersuchungsraum umfasst den ostelbischen Stadtraum zwischen Elbe und östlicher Stadtgrenze, Herrenkrugpark und Ortsausgang Prester (vgl. Anlage 1) und bezieht den Großparkplatz an der „Langen Lake“ mit ein.

Im ostelbischen Stadtraum haben sich insbesondere mit der Bördelandhalle und dem im Dezember 2006 eröffneten neuen Stadion, aber auch mit dem Elbauenpark, den Messehallen, dem Herrenkrugpark und der Galopprennbahn Veranstaltungsorte mit zum Teil überregionaler Bedeutung entwickelt, die bei Großveranstaltungen mit mehr als 10.000 Besuchern mit erheblichen Veranstaltungsverkehren verbunden sein können. Durch zeitliche Überschneidungen von mehreren Veranstaltungen auch zum Teil an anderen Standorten wie z. B. der Fachhochschule oder dem Stadtpark können sich Engpässe bei der Verkehrsabwicklung verstärken.

Veranstaltungen bis etwa 10.000 Besucher sind hinsichtlich der Logistik seit längerem erprobt und mit der vorhandenen Infrastruktur zu bewältigen. Bei attraktiven Großveranstaltungen ist von etwa **25.000** Besuchern auszugehen. Bei zeitgleich stattfindenden Großveranstaltungen könnten in Ausnahmefällen auch über 30.000 Besucher den Veranstaltungsraum aufsuchen.

Bei Veranstaltungen mit 25.000 Besuchern und einer Aufteilung des Verkehrsaufkommens (MODAL-Split) zwischen Umweltverbund (Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr) und motorisiertem Individualverkehr (MIV) von 50:50 oder von 70:30 sind ca. 12.500 bis 17.500 Besucher mit der Straßenbahn, als Fußgänger oder Radfahrer ins Zielgebiet zu bringen. Die Aufteilung variiert dabei in Abhängigkeit von den Verkehrsbedingungen (ÖPNV-Angebot, Witterungsbedingungen für Fußgänger und Fahrradfahrer, Sperrungen und Einschränkungen für den Kfz-Verkehr usw.) und könnte sich z.B. wie folgt darstellen:

Modal-Split	ÖPNV	Fußgänger- und Fahrradverkehr	MIV
50 : 50	7.000 Personen	5.500 Personen	12.500 Personen
70 : 30	7.000 Personen	10.500 Personen	7.500 Personen

Der Zulauf zum Veranstaltungsort erfolgt dabei nicht gleichmäßig verteilt über mehrere Stunden. Es ist eine deutliche Konzentration auf den Zeitraum von 2 Stunden bis 30 Minuten vor Veranstaltungsbeginn zu beobachten. Mit Veranstaltungsende wollen die Besucher in einem zeitlich sehr engen Rahmen das Veranstaltungsgebiet verlassen.

### 3. Analyse

#### 3.1 Organisation im Vorfeld von Großveranstaltungen

Informationen und Anmeldungen zu Veranstaltungen gehen derzeit je nach Veranstaltungsort und -typ bei unterschiedlichen Stellen ein: bei der Polizei, beim FB 32, beim FB 40 und beim Amt 63. Durch die Arbeitsgruppe Veranstaltungskoordination unter Leitung des Amtes 13 wird einmal monatlich zur Koordinierung von Veranstaltungen beraten.

Der fachübergreifende Informationsaustausch insbesondere bezüglich der im Vorfeld von Großveranstaltungen einzuleitenden Maßnahmen zur Abwicklung größerer Verkehrsmengen ist noch nicht in ausreichendem Maße gegeben. Den Veranstaltern steht für erforderliche organisatorische Maßnahmen insbesondere bei großen Veranstaltungen keine zentrale Anlaufstelle zur Verfügung.

Eine als notwendig erachtete zentrale Anlaufstelle innerhalb der Stadtverwaltung sollte die Funktion einer Beratungs-/Managementstelle zu allen im Vorfeld von Großveranstaltungen zu berücksichtigenden Fragen verkehrsorganisatorischer Maßnahmen in Form von Handlungsanleitungen für Veranstalter wahrnehmen können. Die Veranstalter sollten dabei auch die Maßgabe erhalten, die Besucher über den erforderlichen Zeitbedarf und die einzelnen Möglichkeiten für die An- und Abreise umfassend zu informieren.

Verkehrsorganisatorische Maßnahmen im Zuge von Einzelveranstaltungen, wie z.B. für Fußball- und Handballspiele, mit Maßnahmen zur Lenkung von Verkehrsströmen werden in direkter Zusammenarbeit zwischen der Polizei, der Straßenverkehrsbehörde und dem Veranstalter / Betreiber getroffen. Die Straßenverkehrsbehörde wird auf Antrag der Veranstalter zur Erteilung von verkehrsbehördlichen Anordnungen für veränderte Verkehrsführungen, Straßensperrungen und zeitweiliges Aufstellen von Verkehrszeichen tätig. Für den Aufbau, die Unterhaltung und den Abbau von Verkehrsführungseinrichtungen sowie für die Organisation des ruhenden Verkehrs auf den Stellplätzen der Veranstaltungsorte sind die Veranstalter / Betreiber selbst verantwortlich.

Vertragliche Vereinbarungen zu Sonderverkehren im ÖPNV werden direkt zwischen der MVB GmbH und einigen Veranstaltern geschlossen. Aufgrund der bei einem Teil der Veranstalter nicht vorhandenen Bereitschaft zur Bestellung und Mitfinanzierung von Sonderverkehrsleistungen sollte nach Möglichkeit eine Umsetzung durch Auflagen in den Ordnungsverfügungen erfolgen. Die dargelegten Probleme gelten grundsätzlich auch für andere innerstädtische Veranstaltungsorte.

## **3.2 Öffentlicher Personennahverkehr**

### **3.2.1 Linienverkehr**

Die ostelbischen Stadtteile werden durch drei Straßenbahnlinien erschlossen, die die Verbindung zur Innenstadt herstellen. Die Buslinien 51 und 56 aus Richtung Heyrothsberge bzw. Randau erfüllen grundsätzlich Zubringerfunktionen zur Straßenbahn. Sie sind aber für den Veranstaltungsverkehr von untergeordneter Bedeutung.

Die Straßenbahnlinien verkehren über die beiden bestehenden Elbübergänge und folgen im weiteren Verlauf dem Hauptstraßennetz in südlicher (Linie 4) bzw. nördlicher Richtung (Linie 6 ab der Haltestelle Berliner Chaussee):

- Linie 4      Richtung Cracau**  
über Strombrückenzug – Cracauer Straße – Genthiner Straße – Pechauer Straße zum Pechauer Platz
- Linie 5      Richtung Messegelände/Elbauenpark**  
über Nordbrückenzug – Jerichower Platz zum Messegelände/Elbauenpark
- Linie 6      Richtung Herrenkrug**  
über Strombrückenzug – Heumarkt – Herrenkrugstraße – Jerichower Platz – Messegelände/Elbauenpark – zum Herrenkrug

Die Straßenbahnlinien bestimmen die Beförderungskapazität insbesondere von und zur Innenstadt. Der werktägliche Tagesverkehr erfolgt mit den modernen Niederflurbahnen der Linien 4 und 6 im 10-Minuten-Takt. Jede Niederflurbahn kann unter den Verkehrsbedingungen einer Großveranstaltung im Durchschnitt bis zu 200 Fahrgäste befördern. Damit steht eine Beförderungskapazität der Linien 4 und 6 über den Strombrückenzug von 1.200 Personen je Linie, Stunde und Richtung zur Verfügung.

Mit der im 20-Minuten-Takt zu den Haltestellen Jerichower Platz und Elbauenpark / Messegelände verkehrenden Linie 5 steht eine Beförderungskapazität von bis zu 600 Personen / Stunde und Richtung zur Verfügung. Die **Beförderungskapazität des Linienverkehrs an Werktagen** liegt damit derzeit bei (2400+600) **3.000 Personen / Stunde** und Richtung.

**Samstags** fahren die Linien 4 und 6 nur jeweils im 15-Minuten-Takt, die Linie 5 im 30-Minuten-Takt. Die Beförderungskapazität im Linienverkehr beträgt dann (1600+400) **2.000 Personen / Stunde** und Richtung.

**Sonntags** ergibt sich durch den 20-Minuten-Takt aller drei Linien (ab Mittag) eine Beförderungskapazität im Linienverkehr von (3 mal 600) **1.800 Personen / Stunde** und Richtung.

### 3.2.2 Verkehrsleistungen im Sonderverkehr

Auf der Grundlage vertraglicher Vereinbarungen zwischen dem 1.FC Magdeburg bzw. dem SC Magdeburg und den Magdeburger Verkehrsbetrieben GmbH gelten zu den Handball- und zu den Fußballspielen besondere Beförderungsbedingungen. Die Tickets gelten dann vor und nach der Veranstaltung als Fahrausweis.

Durch die MVB GmbH werden hierfür **zusätzliche** Beförderungsleistungen zum Stadion bzw. zur Bördelandhalle erbracht. Je nach Veranstaltungsgröße verkehrt eine aufgrund der Erfahrungen festgelegte Anzahl von Sonderbahnen (Linie 15) vor Beginn sowie nach Ende der Veranstaltung zwischen dem Hauptbahnhof und der Haltestelle Berliner Chaussee. Gegen Ende des Sonderverkehrs verkehren einige Züge als Direktverkehre weiter in aufkommensstarke Stadtteile.

Bei Veranstaltungen im Stadion mit über 20.000 Besuchern erfolgt die Anreise mit 5 TATRA-Straßenbahnzügen, die eine Kapazität von jeweils 300 Plätzen aufweisen. Bei einem ungestörten Umlauf von 30 Minuten wird eine **Beförderungskapazität im Sonderverkehr** von 10 Zügen / Stunde bzw. **3.000 Personen / Stunde** erbracht.

**Zusammen mit dem Linienverkehr beträgt die Beförderungskapazität bei heutigem Fahrzeugeinsatz maximal 6.000 Personen pro Stunde** und Richtung. Bei 22 Zügen / Stunde und Richtung über den Strombrückenzug (Linien 4 und 6, Sonderverkehr) beträgt die Zugfolgezeit dort 2,7 Minuten. Die geringere Beförderungskapazität des Linienverkehrs am Wochenende kann durch erhöhte zusätzliche Verkehrsleistungen im Sonderverkehr ausgeglichen werden.

Die tatsächliche Inanspruchnahme aus den langjährigen Erfahrungen der MVB GmbH liegt jedoch auch aufgrund des nicht gleichmäßigen Zulaufs unter der ausgewiesenen Beförderungskapazität; **von nicht mehr als rund 4.000 Fahrgästen in der Spitzenstunde sollte ausgegangen werden. In den entscheidenden 2,5 Stunden vor Veranstaltungsbeginn sollte realistisch mit nicht mehr als 7.000 Fahrgästen der Straßenbahn gerechnet werden.** Die Beförderungskapazitäten werden zur Zeit noch nicht optimal genutzt. Die Möglichkeiten einer Erweiterung (z.B. durch veränderten Fahrzeugeinsatz) und einer noch besseren Ausnutzung der Beförderungskapazitäten sollten deshalb untersucht werden.

Die Abreise erfolgt mit 9 TATRA-Großzügen. Die Gesamtkapazität beträgt maximal rund 7.000 Personen/Stunde. Problematisch ist der massive Zulauf zur Abfahrthaltestelle bei Veranstaltungsende. Es kann immer nur eine Bahn abgefertigt werden. Die praktisch erreichbare kürzeste Zugfolgezeit liegt deshalb unter den gegenwärtigen Bedingungen bei etwa 2,5 bis 3 Minuten.

### **3.2.3 Schienenpersonenverkehr**

Die auswärtigen Besucher werden mit den Straßenbahnen im Sonderverkehr der Linie 15 vom Hauptbahnhof zum Veranstaltungsraum befördert. Bei im Vorfeld erkennbarem erhöhten Gefährdungspotenzial halten die Fan-Sonderzüge am Haltepunkt „Herrenkrug“. Die Fangruppen werden von dort aus durch die Polizei zum Veranstaltungsort begleitet.

### **3.3 Fußgänger- und Fahrradverkehr**

Aus den auf unter den gegebenen Bedingungen erreichbaren Beförderungsleistungen der Straßenbahn und des MIV wird deutlich, dass dem Fußgänger- und Fahrradverkehr eine erhebliche und zur Zeit durch nichts zu ersetzende Bedeutung zukommt. Je nach Attraktivität der Veranstaltung und MODAL-Split müssen bis zu 10.500 Besucher als Fußgänger oder Fahrradfahrer das Stadion sicher erreichen.

Für beide Verkehrsarten ist insbesondere die Verbindung von der Innenstadt über den Strombrückenzug, die Zollbrücke und die Anna-Ebert-Brücke von Bedeutung. Für den Fahrradverkehr sind darüber hinaus die Verbindung über die Sternbrücke und die Brücke am Cracauer Wasserfall sowie eine ausreichende Anzahl von geeigneten Abstellanlagen bedeutsam. Da sich derzeit auf dem Stadiongelande keine und im angrenzenden Bereich der Bördelandhalle kaum geeignete Fahrradabstellanlagen befinden, werden die Fahrräder zur Zeit ungeordnet an allen sich bietenden Standorten (Lichtmasten, Zäune, Bäume, Verkehrsschilder) abgestellt (Anlage 3).

### **3.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Bei einer Veranstaltung mit 25.000 Besuchern und einem MODAL-Split von 50:50 bzw. 70:30 sind in einem kurzen Zeitraum ca. 7.500 bis 12.500 Besucher mit Kraftfahrzeugen in das Zielgebiet zu bringen. Dies entspricht bei einer Auslastung von 2,5 Personen/Personenkraftwagen (Pkw) etwa 3.000 bis 5.000 Kfz, die auf die Parkplätze zu leiten sind.

Im Rahmen des Veranstaltungsverkehrs sind insbesondere die aus der vorhandenen Straßeninfrastruktur resultierenden Verkehrskapazitäten, abzüglich des Anteils für den nicht veranstaltungsbedingten Stadtverkehr, von Bedeutung. Mit der in Ost-West-Richtung über die Berliner Chaussee, die Jerichower Straße und den Nordbrückenzug verlaufenden Bundesstraße 1 wird der Veranstaltungsraum durch eine Hauptverkehrsstraße mit überregionaler Bedeutung erschlossen.

**Über die beiden Elbquerungen im Stadtgebiet können zusammen maximal 2.700 bis 3.600 Pkw / Stunde und Richtung verkehren.** Die Verkehrsmenge über den Nordbrückenzug beträgt ca. zwei Drittel davon. Bei bedeutenden Fußballspielen steht oft nur der Nordbrückenzug zur Verfügung, weil die Anna-Ebert-Brücke auf Grund der starken Fußgängerströme aus der Innenstadt vor und nach dem Spiel zeitweise gesperrt wird.

In den vierspurig ausgebauten Abschnitten verfügt die Bundesstraße 1 über eine Verkehrskapazität von 1.800 bis maximal 2.400 Pkw/Stunde und Richtung. Durch den am Jerichower Platz querenden Straßenbahnverkehr verringert sich diese Verkehrskapazität auf ca. **2.000 Pkw / Stunde und Richtung**. Je nach Veranstaltungstag und -zeit stehen davon etwa 500 bis 1.500 Pkw / Stunde und Richtung dem Veranstaltungsverkehr zur Verfügung. Bei einer Auslastung von 2,5 Personen / Pkw entspricht dies 1.250 bis 3.750 Personen / Stunde und Richtung. In den entscheidenden 2,5 Stunden vor Veranstaltungsbeginn sind es kaum mehr als 6.000 Personen / Richtung, die über den Nordbrückenzug / Jerichower Platz anreisen können.

Alle übrigen Straßenzüge der östlichen Stadtteile weisen eine stündlich realisierbare Verkehrskapazität von 800 bis 1.200 Pkw / Stunde auf, die wiederum nur zum Teil dem Veranstaltungsverkehr zur Verfügung stehen (zum Beispiel für Verkehre aus Richtung Schönebeck über Pechau).

### 3.5 Sperrmaßnahmen der Polizei

Die polizeilichen Maßnahmen zur Sicherung und Lenkung von Verkehrsströmen sehen je nach zu erwartendem Besucheraufkommen und Konfliktpotential verschiedene Varianten der Verkehrslenkung vor, die veranstaltungsspezifisch variieren. Wesentliche Bestandteile bilden dabei folgende Sperrungen für den Kraftfahrzeugverkehr:

- Bei Veranstaltungen bis zu 5.000 Besuchern im Bereich Bördelandhalle / Stadion wird der Bereich Vorplatz Stadion (zwischen Zufahrt REWE-Parkplatz und südlich Gübser Weg) als gesicherte Querungsstelle für Fußgängerströme für den Fahrzeugverkehr gesperrt.
- Bei Veranstaltungen mit ca. 5.000 bis 15.000 Besuchern wird vor und nach der Veranstaltung zur Bewältigung der Fußgängerströme die Friedrich-Ebert-Straße ab Vorplatz Stadion einschließlich Kreuzungsbereich Gübser Weg bis zur Berliner Chaussee gesperrt. Zeitweise wird die Berliner Chaussee an der Querungsstelle der Fußgänger von und zur Straßenbahnhaltestelle gesperrt.
- Bei Veranstaltungen mit mehr als 15.000 Besuchern wird darüber hinaus nach Veranstaltungsende die Berliner Chaussee in Richtung Innenstadt zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Zuckerbusch zur Bewältigung der Fußgängerströme gesperrt. Der Strombrückenzug wird ab der Jacobstraße aus westlicher Richtung gesperrt, um die in den Innenstadtbereich fußläufig bzw. mit der Straßenbahn zurückströmenden Besucher ableiten zu können.

In Abhängigkeit vom erwartetem Konfliktpotential können diese Sperrmaßnahmen bei Fußballspielen zur Gefahrenabwehr bereits bei insgesamt geringerem Besucherpotential zur Anwendung kommen.

Durch die aufgezeigten Sperrmaßnahmen der Polizei zum Schutz des Fußgänger- und Fahrradverkehrs entstehen für den MIV teilweise stärkere Einschränkungen im Verkehrsablauf. Bei Fußballspielen mit erheblichem Gewaltpotenzial erfolgen darüber hinaus zum Teil noch umfangreichere Sperrungen, die (z.B. beim Fußballspiel gegen Dynamo Dresden am 24.03.2007) auch erhebliche Beeinträchtigungen des ÖPNV zur Folge haben können.

In Abstimmungsgesprächen mit der Polizei wurde der Stadtverwaltung zugesichert, zukünftig die durch Sperrmaßnahmen der Polizei bedingten Beeinträchtigungen des ÖPNV, und wenn möglich auch der Bundesstraße 1, weiter zu minimieren.

Bei Fußballspielen mit erhöhtem Gewaltpotenzial sollte eine Führung der Fanzüge bis zum Haltepunkt Herrenkrug bevorzugt werden, da eine Fanbegleitung vom Hauptbahnhof durch die Innenstadt bis zum Stadion größere Beeinträchtigungen für die mit dem ÖPNV, zu Fuß oder mit dem Fahrrad anreisenden Besucher zur Folge hat. Für die Bestellung der Fan-Sonderzüge ist jedoch jeweils der Fußballverein der Gastmannschaft verantwortlich, so dass die Einflussmöglichkeiten hierauf bisher gering sind.

### 3.6 Verkehrsmanagement

Wegweisung, Verkehrsleitsystem, Parkleitsystem und verkehrsabhängige Steuerung der Lichtsignalanlagen sind zeitgemäß und werden laufend verbessert. Im Jahr 2006 wurde durch das Tiefbauamt eine Studie zum Aufbau eines Verkehrsleitsystems erarbeitet, um erforderliche Steuerstrategien für die Verkehrsabwicklung gezielt durchsetzen zu können. Zielsetzung war es, die Möglichkeiten der Verkehrsbeeinflussung bezogen auf Systembausteine, deren Auf- und Ausbau sowie Vernetzung zu einem Verkehrsleitsystem im Stadtgebiet unter Maßgabe von verschiedenen Handlungsschwerpunkten aufzuzeigen.

Als einen Schwerpunkt enthält die Studie auch Strategien zur Verkehrslenkung bei Großveranstaltungen im ostelbischen Raum. Dabei werden die vorhandenen zeitgemäßen Systembausteine berücksichtigt und deren weitere schrittweise Vervollkommnung aufgezeigt. Für Veranstaltungen im östlichen Stadtbereich konnte die Wirksamkeit der besseren Lichtsignalsteuerung durch die vorhandene MOTION-Steuerung („Methode zur Optimierung der Lichtsignalsteuerung In Online gesteuerten Netzen“) bereits nachgewiesen werden.

Bei der Steuerung werden auf der Basis gewonnener Messwerte die Lichtsignalanlagen so optimiert, dass der Verkehr bei gleicher Infrastruktur messbar besser fließt. Die Optimierung der Signalzeitenpläne erfolgt hierbei über komplexe Rechenalgorithmen, die den zukünftigen Verkehrszustand wirkungsvoll abwickeln. Eine regelmäßige Überprüfung der MOTION-Steuerung ist auf Grund der Vielzahl von unterschiedlichen Großveranstaltungen in diesem Bereich empfehlenswert. Eine zusätzliche Einbindung des Knotens Berliner Chaussee / Friedrich-Ebert-Straße) in die strategische Steuerung ist bereits erfolgt.

### 3.7 Ruhender Verkehr (Pkw)

Mit den Parkplätzen am Stadion, an der Bördelandhalle und am Elbauenpark / an der Tessenowstraße stehen insgesamt rund **3.400 Pkw-Stellplätze** zur Verfügung, unter Berücksichtigung der Parkplätze an den Landesministerien und am Heumarkt sind es knapp 4.000 Pkw-Stellplätze. Die Stellplätze in angrenzenden Wohngebieten und die Parkplätze der Einkaufsmärkte sind in dieser Bilanz nicht enthalten. Der Parkplatz an der Langen Lake ist nur für Veranstaltungen im Herrenkrug und Elbauenpark relevant.

Es ist festzustellen, dass die Bewirtschaftung der großen Parkplätze, die nicht behinderungsfreie An- und Abfahrt zu den Stadionparkplätzen und die Organisation der Zufahrt zu den Stellplätzen am Stadion zu Auslastungsproblemen führen. Bei allen bisherigen Großveranstaltungen im Stadion waren die Stellplätze auf dem Stadiongelande nicht voll ausgelastet, dafür aber die Stellplätze in den angrenzenden Gebieten. Das Parken auf Brachflächen im Umfeld des Stadions ist ebenfalls regelmäßig zu beobachten.



#### 4. Defizite

Eine Übersicht über die Problemschwerpunkte im Bereich der Veranstaltungsorte Stadion / Bördelandhalle enthält die Anlage 4. Organisatorische und verkehrliche Defizite bestehen bezüglich:

- Vorbereitung von Veranstaltungen (Informationsaustausch, zeitlicher Vorlauf etc.)
- Anreiseinformationen von Veranstaltern (Vollständigkeit, Internetauftritte etc.)
- Mangelnde Bereitschaft einiger Veranstalter zur Bestellung von ÖPNV-Sonderverkehren
- Gegenseitige Behinderungen der Verkehrsarten (Anna-Ebert-Brücke, Jerichower Platz)
- Begrenzte Beförderungskapazität im ÖPNV (Behinderungen, Aufenthaltszeiten etc.)
- Nichtbestellung von Sonderzügen zum Haltepunkt Herrenkrug (bei Gefahrenpotenzial)
- Fehlende geeignete Fahrradabstellanlagen im Bereich Stadion / Bördelandhalle
- Behinderungen durch derzeitige Stellplatzbewirtschaftung und Sperrmaßnahmen der Polizei insbesondere bei Veranstaltungen mit erhöhtem Gewaltpotenzial

#### 5. Handlungsempfehlungen

Die empfohlenen Maßnahmen des Verkehrskonzeptes für den Veranstaltungsverkehr wurden aus der Analyse und den festgestellten Defiziten abgeleitet sind in der Maßnahmenübersicht in Anlage 5 nach ihrem Realisierungszeitraum differenziert (kurz-, mittel- und langfristig – entsprechend etwa zwei, fünf und zehn Jahren) dargestellt.

Unter den gegebenen Infrastrukturbedingungen können die Verkehrsabläufe vorrangig durch organisatorische und kleinere bauliche Maßnahmen verbessert werden. Hierzu zählen z. B. die Optimierung der Veranstaltungsorganisation und -vorbereitung, die weitere Verbesserung des Verkehrsmanagements sowie die Schaffung von Fahrradabstellanlagen und Fußwegnetzschlüssen.

Kurzfristig zu realisieren sind deshalb in erster Linie organisatorischen Maßnahmen bzw. aufgrund der Dringlichkeit der Problemlösung die bauliche Herrichtung geeigneter Fahrradabstellanlagen. Die Koordinierung organisatorischer Maßnahmen im Vorfeld von Veranstaltungen (vgl. Anlage 5, Maßnahme 1.6) umfasst dabei mehrere Einzelmaßnahmen, die in ihrer Gesamtwirkung zu einer Optimierung der Verkehrsabläufe beitragen:

- Veranstaltungsmanagement zur rechtzeitigen Information aller Beteiligten (Bereich Lichtsignalanlagen, Straßenverkehrsbehörde, Polizei, MVB GmbH, Baulastträger, Rettungsleitstelle etc.) und zur Vermeidung von gleichzeitigen Veranstaltungen mit einer Gesamtkapazität von mehr als 25.000 Besuchern
- Vorgabe von verbindlichen Handlungsrichtlinien für Veranstalter, insbesondere zu ÖPNV-Bestellung, Fahrradabstellanlagen, Parkplatzmanagement, Anreiseinformationen etc.

- Information der Besucher über Anreisemöglichkeiten mit dem ÖPNV, „Fahren auf Eintrittskarte“, Straßenanbindungen und -sperrungen, Parkmöglichkeiten (vgl. Anlage 2), Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad, Park & Ride usw. durch die Veranstalter
- Optimierung der Internetauftritte der Vereine und Veranstalter zur Anreiseinformation
- Fachübergreifendes veranstaltungsbezogenes Verkehrsmanagement: Bereich Lichtsignalanlagen, Straßenverkehrsbehörde, Baulastträger, Polizei, MVB, Rettungsleitstelle etc.

Aufgrund der günstigen Lage zur Innenstadt und der vorhandenen Infrastruktur ist die gute Erreichbarkeit der Veranstaltungsorte mit dem Fahrrad und zu Fuß zumindest mittelfristig ein sehr wichtiges Element der Verkehrsanbindung.

Für Veranstaltungen mit bis zu 25.000 Besuchern sollten die teilweise erheblichen gegenseitigen Behinderungen der Verkehrsarten durch organisatorische und bauliche Maßnahmen verringert werden, um das Potenzial der Infrastruktur besser auslasten zu können. Die Verkehrsinfrastruktur ist ggf. schrittweise dem Bedarf anzupassen.

Mittelfristig sind dem entsprechend Maßnahmen zu realisieren, die organisatorischer oder baulicher Art sind oder die eine vertiefende Prüfung der Zweckmäßigkeit von investiven Maßnahmen beinhalten. Hierin enthalten sind z. B. mittlere Straßen- und Fußwegausbauvorhaben sowie Machbarkeitsstudien für größere Investitionen (vgl. Anlage 5 – Straßenbahn-anbindung Stadion / Bördelandhalle, verlängerter Strombrückenzug etc.).

Langfristig sind als ergänzende Elemente der Verkehrsinfrastruktur in Abhängigkeit von den Ergebnissen der vertiefenden Untersuchungen in Betracht zu ziehen (vgl. Anlage 5):

1. Endstelle der Straßenbahn im Bereich Bördelandhalle / Stadion mit dem Ziel, die Besucher ohne weitere Konflikte (Berliner Chaussee) mit dem Kfz-Verkehr zum Ziel zu leiten und bei der Abfahrt die gleichzeitige Abfertigung mehrerer Bahnen zu ermöglichen.
2. Verlängerung des Strombrückenzuges zur Trennung der Verkehrsarten, zur störungsfreien Anbindung mit der Straßenbahn an die Innenstadt und damit zum Abbau der Behinderungen der Straßenbahn, die deren theoretische Leistungsfähigkeit begrenzen. Zugfolgezeiten unter 2,5 Minuten (24 Züge/Stunde) werden in der Anreise dennoch nicht erreichbar sein.
3. Verbesserte bzw. ggf. direkte mehrspurige Anbindung der Stadionparkplätze an die Bundesstraße 1 zur Verbesserung der Erreichbarkeit. Das Einrichten weiterer Stellplätze im Stadionumfeld sollte zuvor nicht unterstützt werden.

Das Verkehrskonzept wurde in einer Zwischenpräsentation am 12.06.2007 dem Oberbürgermeister vorgestellt. Informationen zu den darin aufgeworfenen Fragen enthält Anlage 6. Zwischenzeitlich wurden bereits erste Ergebnisse erzielt.

Im Anschluss an die Beratung im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr sowie im Stadtrat soll das Verkehrskonzept den Bürgern vorgestellt werden. Entsprechend den Ergebnissen der Beratung in den politischen Gremien sowie der Bürgerbeteiligung sind erforderliche Beschlüsse des Stadtrates durch Einbringung einer gesonderten Drucksache vorzubereiten. Insbesondere ist die Einordnung der (baulichen) Maßnahmen in den städtischen Haushalt erforderlich.

Jörn Marx  
Beigeordneter für Stadtentwicklung,  
Bau und Verkehr

Anlagen:

- Anlage 1: Abgrenzung Untersuchungsraum
- Anlage 2: Beispiel Plan Verkehrsführung zur Handball-WM
- Anlage 3: Fotos zum Veranstaltungsverkehr
- Anlage 4: Problemplan
- Anlage 5: Maßnahmeliste
- Anlage 6: Hinweise aus der Vorstellung in der OB-DB am 12.06.2007