

Verkehrsmanagement für Großveranstaltungen am Beispiel des Darmstädter Heinerfests

Kurzfassung der Diplomarbeit von Heiko Jentsch

Großveranstaltungen verschiedenster Art ziehen große Besucherströme an und erzeugen dadurch weiteren Verkehr in einer ohnehin oft kritischen Situation. Um die verkehrlichen Auswirkungen einer Veranstaltung abzuschätzen, reicht es nicht aus zu wissen, welcher Art die Veranstaltung ist, also ob es z.B. eine Messe, ein Konzert oder ein Volksfest ist. Weiterhin sind Informationen über Dauer, Zeitpunkt, Regelmäßigkeit, Veranstaltungsort und -flächen und Besucherdaten erforderlich.

Um den Verkehrsablauf während der Veranstaltung optimal zu bewältigen, ist ein umfassender Verkehrsmanagementansatz erforderlich, also der zielgerichtete Einsatz von organisatorischen, betrieblichen, ordnungspolitischen und preispolitischen Steuerungsinstrumenten unter Einbeziehung von Informations- und Kommunikationstechnologie, Öffentlichkeitsarbeit und Marketing als abgestimmtes Maßnahmenbündel.

Im Gegensatz zu dauerhaft angelegten Verkehrsmanagementprojekten sind bei Großveranstaltungen keine technisch aufwendigen Maßnahmen gefragt, sondern ein Konzept aus temporären Maßnahmen, die mit einem überschaubaren Aufwand kurzfristig verwirklicht werden können.

Für die Entwicklung eines Verkehrsmanagementkonzeptes ist es wegen der großen Bandbreite an Veranstaltungsformen sinnvoll, den Anwendungsbereich beispielhaft auf Innenstadtfeste einzugrenzen, also auf größere Volksfeste, die regelmäßig über mehrere Tage zentral in der Innenstadt, auch im Verkehrsraum, stattfinden.

Basis dieses Ansatzes ist ein Zielkonzept, das die Bedingungen für eine optimale Verkehrsabwicklung beinhaltet, also Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss, Erreichbarkeit, Verträglichkeit und Wirtschaftlichkeit.

Um diese Ziele umzusetzen, müssen die Veranstalter, Vertreter der Straßenbehörden, ÖPNV-Anbieter sowie die beteiligten Sicherheitskräfte kooperativ zusammenarbeiten. Auch die Beteiligung von Interessenverbänden und anderen betroffenen Stellen kann sinnvoll sein.

Als Planungsgrundlage müssen Besucherdaten und die Randbedingungen der Infrastruktur bekannt sein.

Information und Öffentlichkeitsarbeit stellt den grundlegenden Maßnahmenbereich dar, da hier das Bewusstsein für die veränderte Verkehrssituation geschaffen wird. Über die verschiedensten Medien müssen hier frühzeitig verkehrsmittelbergreifende Informationen geliefert werden.

Für den motorisierten Individualverkehr sind bei Straßensperrungen Alternativrouten zu konzipieren und, falls nötig, Nutzungseinschränkungen aufzuheben, um die Leistungsfähigkeit von Strecken und Knotenpunkten zu erhöhen. Zufahrtsbeschränkungen können Wohngebiete vor dem erhöhten Verkehrsaufkommen schützen. Für den ruhenden Verkehr müssen je nach Randbedingung Parkmöglichkeiten ergänzt oder restriktive Maßnahmen getroffen werden.

Der öffentliche Verkehr spielt bei der Maßnahmenentwicklung eine besondere Rolle, da er das Kfz-Aufkommen in der Stadt reduziert. Anpassungen des Schienenverkehrs sind wegen des großen Planungs- und Abstimmungsaufwandes meist nicht zu verwirklichen. Für Busse und Straßenbahnen sind jedoch meist umfangreiche Maßnahmen erforderlich. Das Festgelände sollte im Interesse der Besucher, der Fahrgäste und der Fahrer umfahren werden. Das Angebot ist auf die veränderte Nachfrage abzustimmen. Spezielle Tarife können die Attraktivität des ÖPNV steigern. Um die ÖPNV-Nutzung allen Besuchern nahezubringen, sind durchgängig auffällige und verständliche Informationen vorzusehen. Die erhöhte Nachfrage nach Taxen erfordert ausreichend Halteplätze in Festnähe.

Für den Radverkehr sind an allen Zufahrten Abstellmöglichkeiten zu schaffen, so dass das Festgelände nicht durchfahren werden muss. Kurze Umfahrungsmöglichkeiten dürfen nicht blockiert werden. Beim Fußgängerverkehr ist vor allem auf das erhöhte Aufkommen in unmittelbarer Festnähe zu reagieren.

Park-and-Ride (P+R) bietet auch den Autofahrern, die den ÖPNV nicht für den ganzen Weg nutzen können oder wollen, die Möglichkeit, diesen vom Stadtrand aus zu nutzen und so die Stellplatzsuche zu vermeiden. Häufige und möglichst direkte Verbindungen zwischen Fest und P+R-Parkplatz sind bereitzustellen.

Auch der Verknüpfungspunkt Bahnhof ist gut an das Fest anzuschließen, wobei entsprechende Informationen über die Maßnahmen auch für Personen, die das Fest nicht besuchen, besonders wichtig sind.

Desgleichen sind die besonderen Interessen mobilitätsbehinderter Menschen bei der Maßnahmenentwicklung zu beachten. Die Erreichbarkeit aller relevanten Bereiche ist für Feuerwehr, Rettungs- und Versorgungsdienste und die Straßenreinigung zu gewährleisten.

Die Maßnahmen müssen unter Beachtung ihrer Wechselwirkungen aufeinander abgestimmt werden, bei Zielkonflikten sind Entscheidungen zu treffen. Weiterhin ist eine zeitliche Abstimmung mit dem Festverlauf sowie mit Straßenbaustellen und ähnlichen Störungen erforderlich.

Hauptträger für die entstehenden Kosten ist in der Regel die Stadt, die finanzielle Beteiligung des Veranstalters ist zu klären. Durch die Aquisition von Sponsoren können weitere Finanzierungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Nach Abschluss der Veranstaltung sind die durchgeführten Maßnahmen in einer Nachbereitung zu beurteilen.

Am Darmstädter Heinerfest kann das Verkehrsmanagementkonzept am praktischen Beispiel veranschaulicht werden. In dessen jahrzehntelanger Geschichte wurden bereits umfangreiche Maßnahmen entwickelt. Durch Inanspruchnahme des Hauptstraßennetzes wird das Verkehrsgeschehen stark beeinträchtigt. Für den MIV werden zahlreiche Absperrungen und Umleitungen erforderlich. Auch der ÖPNV wird umgeleitet, wobei das Festgelände in den Hauptbesuchszeiten vollständig umfahren wird. Eine intensive Informationsarbeit wird nur von seiten des städtischen ÖPNV-Unternehmens betrieben.

Im Sinne eines Verkehrsmanagements beim Heinerfest ist eine zielgerichtete Arbeitsweise erforderlich. Die Öffentlichkeitsarbeit ist verkehrsmittelübergreifend zu betreiben. Das Umleitungskonzept ist so zu ändern, dass Nebenstraßen nicht einbezogen werden.

Zufahrtsbeschränkungen und Anwohnerparkzonen werden als nicht realisierbar eingeschätzt. Der Parkhausbetrieb ist dem Festverlauf anzupassen. Durch eine andere Handhabung der Straßensperrungen sollen bestehende Verkehrsstörungen abgebaut werden.

Weitere Anpassungen im Angebot des öffentlichen Verkehrs sind zwar wünschenswert, aber nicht finanzierbar. Stattdessen ist ein umfassendes P+R-Konzept umzusetzen.

Für Fahrräder sind ausreichende Abstellmöglichkeiten zu schaffen.

Durch weitere Informationsbeschaffung und eine Mängelanalyse sollen die Grundlagen für eine verbesserte Maßnahmenentwicklung geschaffen werden.

Bei der Entwicklung und Anwendung des Verkehrsmanagementkonzepts wurde der Bedarf an weiteren Untersuchungen deutlich. Mit deren Ergebnissen und den Erfahrungen aus der Praxis soll das Konzept zu einem Leitfaden weiterentwickelt werden. Durch die Ergänzung anderer Veranstaltungsarten soll eine umfassende Planungsgrundlage mit der Möglichkeit einer EDV-gestützten Abwicklung geschaffen werden.