

SHP Ingenieure



Leipzig

Verkehrskonzept Sportforum

Verkehrskonzept für das Sportforum in Leipzig

– Endbericht zum Projekt Nr. 1323 –

Auftraggeber:

Stadt Leipzig

Auftragnehmer:

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:

Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Harald von Lübke

Hannover, Januar 2014

Inhalt

Seite

1	Problemstellung und Zielsetzung	1
2	Grundlagen	2
2.1	Bestandsanalyse Straßenerschließung	2
2.2	Bestandsanalyse ÖPNV / SPNV	2
2.3	Bestandsanalyse Parken	5
2.4	Bestandsanalyse P+R	8
2.5	Bestandsanalyse Gästeparken	10
2.6	Bestandsanalyse Fuß- und Radverkehr	10
2.7	Bestandsanalyse Bewohner	11
2.8	Bestandsanalyse Verkehrsmanagement	12
2.9	Beobachtungsergebnisse bei Veranstaltungen	13
2.9.1	Aufstiegsspiel zur 3. Liga RB Leipzig gegen Sportfreunde Lotte	13
2.9.2	Open Air Konzert Bruce Springsteen	16
3	Verkehrliche Grundlagen des Veranstaltungsgeschehens	19
3.1	Definition von Veranstaltungsszenarien	19
3.2	Herkunftsräume der Besucher	20
4	Verkehrsmittelwahlverhalten	21
4.1	Allgemeine Vorbemerkungen	21
4.2	Verkehrsmittelwahlverhalten Szenario I	25
4.3	Verkehrsmittelwahlverhalten Szenario II	27
4.4	Verkehrsmittelwahlverhalten Szenario III	29
4.5	Verkehrsmittelwahlverhalten Szenario IV	31
4.6	Verkehrsmittelwahlverhalten Szenario V	33
4.7	Verkehrsmittelwahlverhalten Szenario VI	35
4.8	Verkehrsmittelwahlverhalten Szenario VI a	38
5	Maßnahmenkonzepte	39
5.1	Planungsziele	39
5.2	Maßnahmenkonzept für den Baustein ÖPNV/SPNV	41
5.2.1	Verbesserung der Leistungsfähigkeit der ÖPNV-Haltestellen	41
5.2.2	Erhöhung der ÖPNV-Leistungsfähigkeit im Zuge der Jahnallee	46
5.2.3	Erhöhung der ÖPNV-Leistungsfähigkeit im Zuge der Waldstraße	50
5.2.4	Einrichtung einer Ringlinie zwischen Hauptbahnhof und Stadion	53
5.2.5	Verbesserung der SPNV-Nutzung	55
5.2.6	Fazit zu den Maßnahmen im Baustein ÖPNV	57
5.3	Maßnahmenkonzept für den Baustein Radverkehr	59
5.4	Maßnahmenkonzept für den Baustein Fußverkehr	61
5.5	Maßnahmenkonzept für den Baustein MIV	64
5.5.1	Schaltung von Eventprogrammen in den Lichtsignalsteuerungen	64
5.5.2	Lichtsignalsteuerung am Knotenpunkt Hans-Driesch-Straße/Cottaweg	65
5.5.3	Temporäre Sperrung der Jahnallee bzw. Pfortnerung der Waldstraße	65
5.5.4	Sperrung der Straße Am Sportforum	65
5.5.5	Zeitversetzter Beginn der Kfz-Abreise	66

5.5.6	Ausfahrtregelung für die Parkplätze in der Straße Am Sportforum	67
5.5.7	Fazit zu den Maßnahmen im Baustein MIV	67
5.6	Maßnahmenkonzept für den Baustein Parken	70
5.6.1	Zukünftiges Stellplatzangebot im Umfeld des Sportforums	70
5.6.2	Einbeziehung weiterer Parkhäuser in das Sportforumangebot	76
5.6.3	Dynamische Besucherinformationen/Parkleitsystem	76
5.6.4	Fazit zu den Maßnahmen im Baustein Parken	78
5.7	Maßnahmenkonzept für den Baustein P+R	79
5.7.1	Wegweisungskonzept	79
5.7.2	P+R-Standorte und Kapazitäten	84
5.8	Maßnahmenkonzept für den Baustein Gästeparken	90
5.9	Maßnahmenkonzept für den Baustein Bewohner	94
5.9.1	Ausweisung der Waldstraßenquartiere als Bewohnerparkbereich	94
5.9.2	Einrichtung einer Anwohnerschutzzone	95
5.9.3	Auswirkungen auf den Wochenmarkt	98
5.10	Baustein Kommunikation und Information	100
6	Szenarienspezifische Maßnahmenzuordnung	104
6.1	Maßnahmen im Szenario I	105
6.2	Maßnahmen im Szenario II	106
6.3	Maßnahmen im Szenario III	108
6.4	Maßnahmen im Szenario IV	110
6.5	Maßnahmen im Szenario V	112
6.6	Maßnahmen im Szenario VI	114
7	Ableitung eines Stufenkonzeptes	116
8	Ausblick	122

1 Problemstellung und Zielsetzung

Die Stadt Leipzig hat mit dem Ratsbeschluss vom 18.07.2012 das „Nutzungskonzept für den öffentlichen Raum im Umfeld des Sportforums“ (DS V/2072, RBV-1312/12) verabschiedet. Der Bereich des Sportforums (vgl. Abb. 1) bietet vielfältige Veranstaltungsmöglichkeiten, die zu teilweise sehr unterschiedlichen verkehrlichen Ausprägungen führen. Entsprechend unterschiedlich sind die sich daraus ergebenden Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Verkehrssysteme und Verkehrsträger.

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es, auf der Grundlage unterschiedlicher Veranstaltungsszenarien umsetzbare und geeignete Möglichkeiten aufzuzeigen, um

- die Belastungen des fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs bei Großveranstaltungen für Anlieger / Anwohner zu reduzieren,
- Veranstaltungsbesuchern eine schnelle, komfortable und möglichst reibungslose / konfliktarme An- und Abreise in den Bereich des Stadions (Red Bull Arena, Festwiese, ARENA Leipzig sowie Nordanlage) mit verschiedenen Verkehrsmitteln anzubieten und
- durch verlässliche und immer wiederkehrende ordnungs- und verkehrsrechtliche Maßnahmen die Akzeptanz sowohl bei den Veranstaltungsbesuchern als auch bei den Anliegern / Anwohnern für die erforderlichen Maßnahmen und Entscheidungen zu erreichen.



Abb. 1 Luftaufnahme für den Bereich des Leipziger Sportforums
(Bildquelle: bing/microsoft)

2 Grundlagen

2.1 Bestandsanalyse Straßenerschließung

Die straßenmäßige Erschließung des Leipziger Sportforums erfolgt

- im Norden über die Hans-Driesch-Straße,
- im Osten über die Straße Am Sportforum (gleichzeitig Bestandteil des Tangentenvierecks) und
- im Süden über die Jahnallee (Bundesstraße B 87).

Die Straße Am Sportforum und die Jahnallee sind jeweils vierstreifig (zwei-streifige Richtungsfahrbahnen) ausgebaut und entsprechend leistungsfähig. Allerdings ist insbesondere die Jahnallee bereits gegenwärtig in den „normalen“ Hauptverkehrszeiten sehr stark belastet, so dass die Knotenpunkte dann teilweise bereits den Grenzbereich ihrer Leistungsfähigkeit erreichen.

Westlich des Elsterbeckens verbindet der Cottaweg die Hans-Driesch-Straße mit der Jahnallee, während die östliche Parallelverbindung zwischen Leutzscher Allee und Jahnallee durch die Waldstraße hergestellt wird. Dabei werden die Straßen in den beidseits der Waldstraße liegenden Wohnquartieren ganz erheblich durch den Verkehr der Veranstaltungsbesucher beansprucht.

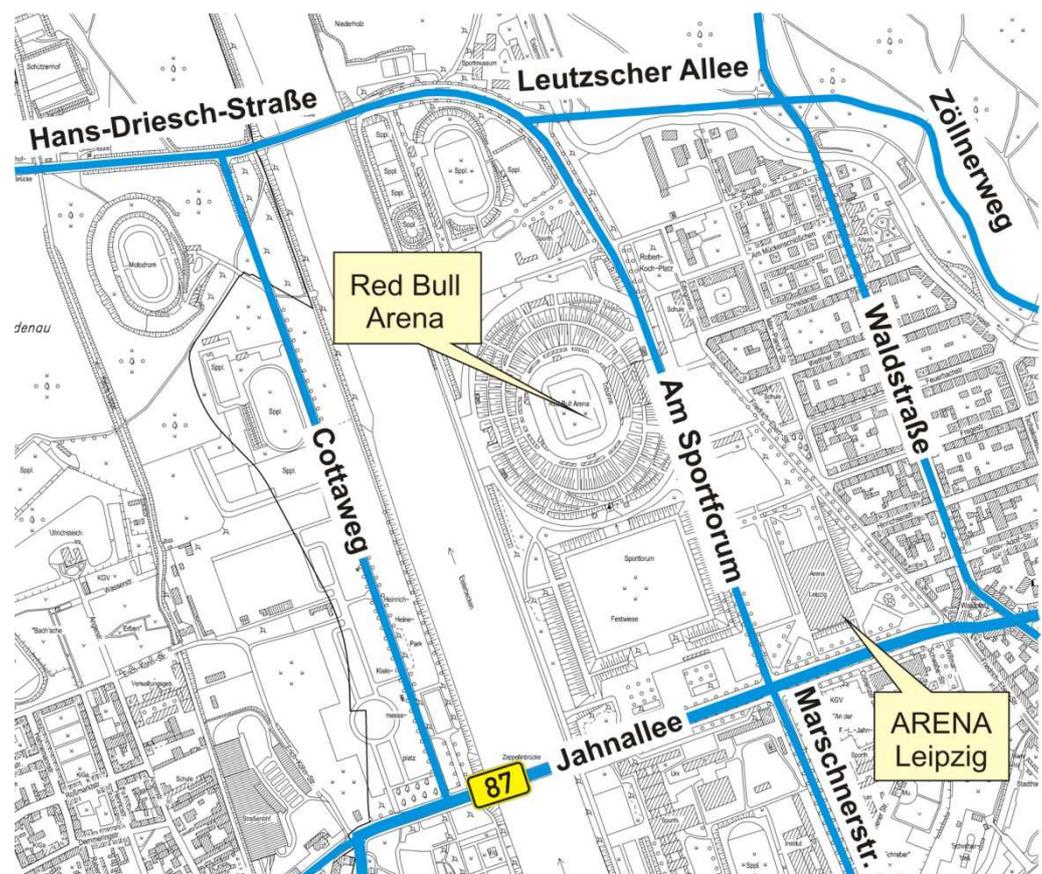


Abb. 2 Gegenwärtige Straßenerschließung des Leipziger Sportforums
2.2 Bestandsanalyse ÖPNV / SPNV

Der Bereich des Leipziger Sportforums wird über die beiden Straßenbahnachsen Jahnallee und Waldstraße erschlossen (vgl. Abb. 3). An der Jahnallee ist bei Stadionveranstaltungen die Haltestelle Sportforum von größter Bedeutung und übernimmt tendenziell etwa 50 % der ÖPNV-Stadionbesucher. Über diese Haltestelle verkehren vier Straßenbahnlinien:

- Linie 3 zwischen Knautkleeberg und Taucha,
- Linie 7 zwischen Böhlitz-Ehrenberg und Sommerfeld,
- Linie 8 zwischen Grünau-Nord und Paunsdorf-Nord sowie
- Linie 15 zwischen Miltitz und Meusdorf.

Die in Richtung Innenstadt folgende Haltestelle Waldplatz/ARENA (gleiches Linienangebot) wird bei Stadionveranstaltungen deutlich geringer frequentiert, besitzt aber auf Grund ihrer Lagegunst für die Hallenveranstaltungen in der ARENA Leipzig den höchsten Stellenwert.

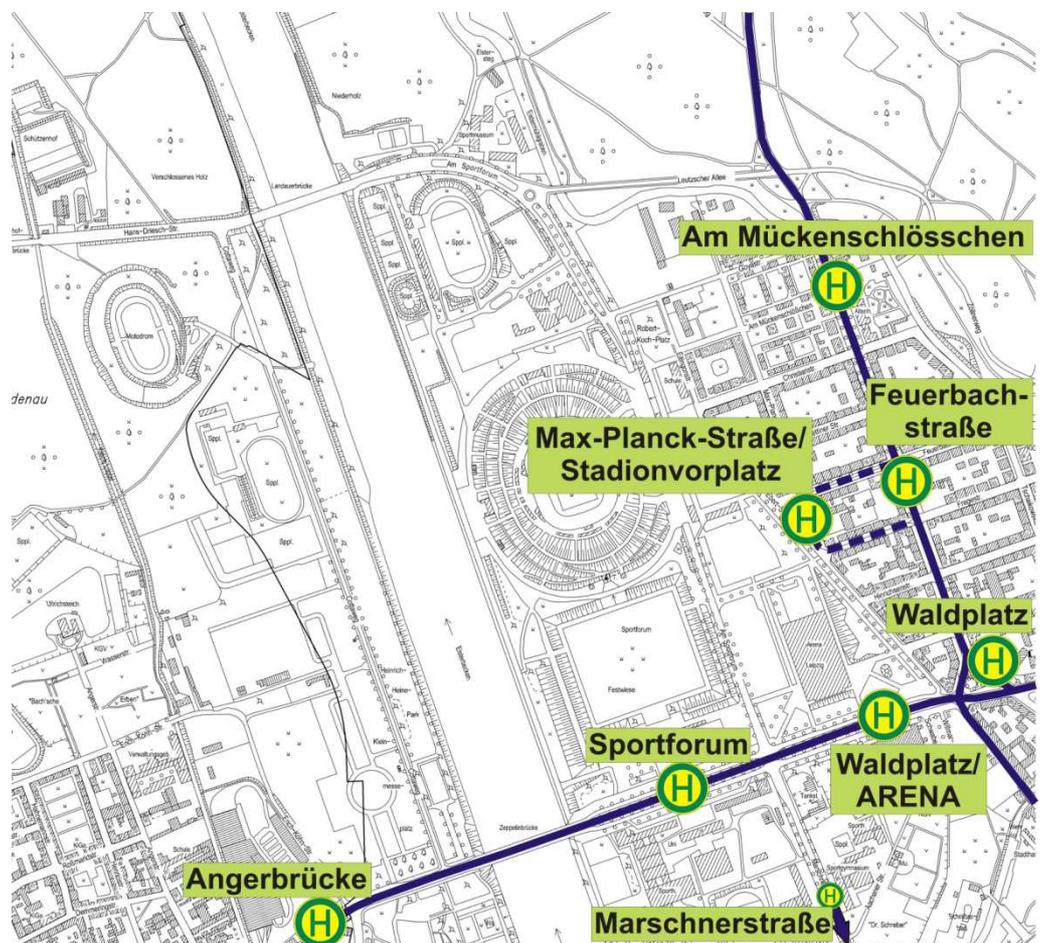


Abb. 3 Gegenwärtige ÖPNV-Erschließung des Leipziger Sportforums

Die Waldstraße bildet die zweite ÖPNV-Achse, verläuft östlich des Stadions und wird im Normalbetrieb durch die Linie 4 (zwischen Gohlis und Stötteritz) bedient. Bei Stadionveranstaltungen wird die Verstärkerlinie 4E eingesetzt, die im Wesentlichen die Verbindung zum Hauptbahnhof herstellt. Dabei wird dann auch die sog. Feuerbachschleife befahren, die von der Waldstraße über Feuerbachstraße, Max-Planck-Straße mit der provisorischen Haltestelle Stadionvorplatz und Fregestraße zurück zur Waldstraße verläuft. Die Wendefahrt der Linie 4E erfolgt südlich des Hauptbahnhofs am Johannisplatz.

Die Haltestellen Am Mückenschlösschen und Feuerbachstraße werden vorrangig von den von/nach Norden fahrenden ÖPNV-Besuchern genutzt, während die Haltestelle Max-Planck-Straße/Stadionvorplatz nur durch die Verstärkerlinie 4E bedient wird und damit durch Fahrgäste vom/zum Hauptbahnhof frequentiert wird. Die Haltestelle Waldplatz wird im Wesentlichen von Besuchern der ARENA Leipzig genutzt. Für Besucher von Stadionveranstaltungen sind andere Haltestellen deutlich lagegünstiger.

Nicht im direkten sondern im weiteren Stadionumfeld befindet sich am Knotenpunkt Käthe-Kollwitz-Straße/Marschnerstraße die Straßenbahnhaltestelle Marschnerstraße in einer Entfernung von etwa 1 km südlich des Stadions bzw. etwa 600 m südlich der Haltestelle Sportforum. Diese Haltestelle wird von

- Linie 1 (zwischen Lausen und Mockau),
- Linie 2 (zwischen Grünau-Süd und Naunhofer Straße) sowie
- Linie 14 (Ringlinie S-Bahnhof Plagwitz)

bedient.

Die beiden Haltestellen Waldplatz und Waldplatz/ARENA weisen bei der Abreise von Stadionveranstaltungen die gleiche Problematik auf: einlaufende Züge in Richtung Hauptbahnhof/Innenstadt sind im Allgemeinen bereits überfüllt, so dass ein Zusteigen kaum noch möglich ist. Auch an der nächsten Haltestelle Leibnizstraße ist ein Zusteigen in diesem Zeitraum kaum mehr möglich, so dass sich die Situation insbesondere für Fahrgäste ohne Veranstaltungsbezug schwierig darstellt.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) spielt für die Veranstaltungsbesucher aktuell nur eine nachgeordnete Rolle. Die nächstgelegenen, vorhandenen Haltepunkte Hauptbahnhof und Coppiplatz ermöglichen ein Umsteigen in die Straßenbahn mit Direktverbindungen zum Sportforum. Vom Hauptbahnhof ist das Sportforum mit einem etwa 25 minütigen Fußweg erreichbar.

2.3 Bestandsanalyse Parken

Das derzeitige, öffentliche Stellplatzangebot im Umfeld des Leipziger Sportforums umfasst etwa 3.000 Stellplätze, die sich im Wesentlichen auf die Parkmöglichkeiten ARENA 1 (500 Stellplätze) und ARENA 2 (420 Stellplätze), den Parkplatz Jahnallee (500 Stellplätze) sowie den Parkplatz Cottaweg (1.600 Stellplätze) verteilen (vgl. Abb. 4 und Tab. 1). Darüber hinaus gibt es mit der Tiefgarage unter der Red Bull Arena (450 Stellplätze ohne öffentliche Nutzung) und dem Stadionvorplatz (etwa 300 Stellplätze) weitere Parkmöglichkeiten.

Eine zeitweise eingeschränkte Nutzbarkeit ist gegenwärtig für den Parkplatz Cottaweg festzustellen, der in einer Wegeentfernung von etwa 10 Gehminuten vom Stadioneingang entfernt liegt. Die Fläche wird als Kleinmessegelände auch für andere Nutzungen (Jahrmarkt, Zirkus, Puppentheater etc.) beansprucht und ist zu diesen Zeiten dann nicht oder nur eingeschränkt beparkbar.

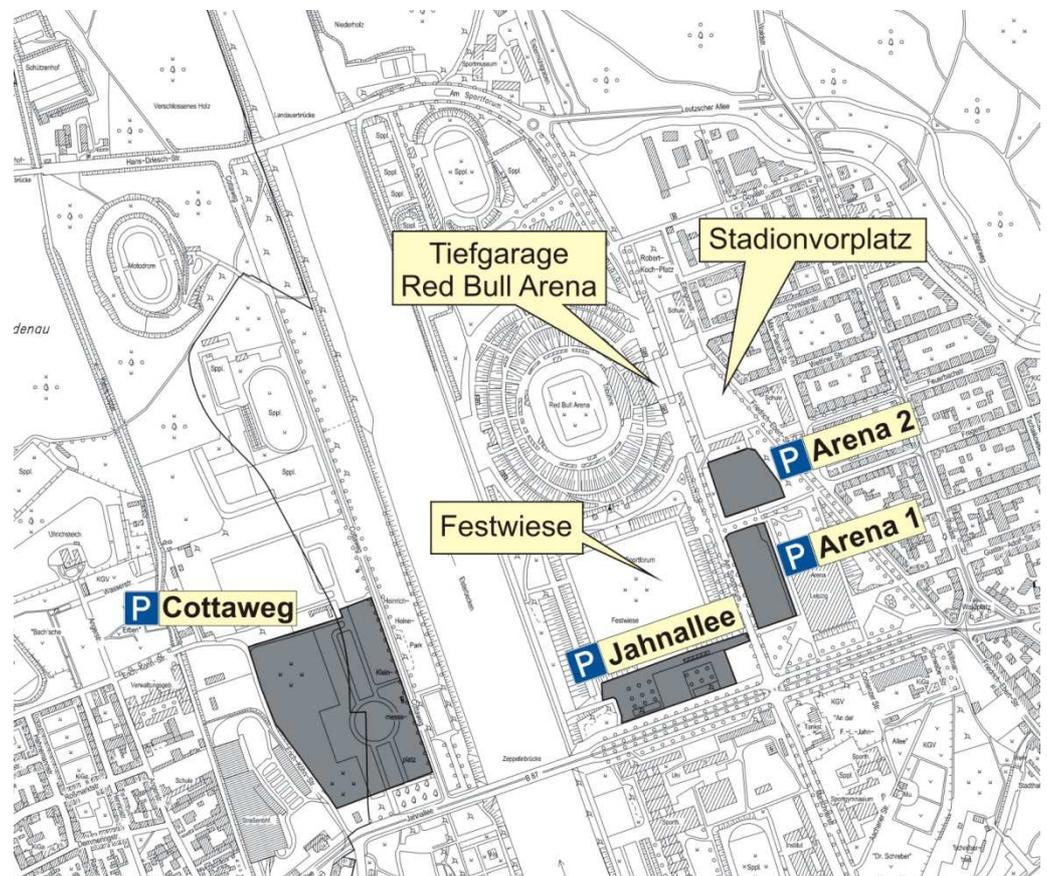


Abb. 4 Derzeitiges Stellplatzangebot im direkten Umfeld des Leipziger Sportforums

Die Tiefgarage unter der Red Bull Arena steht generell nicht zur öffentlichen Nutzung zur Verfügung, sondern sie wird für Veranstaltungsorganisation und zur Bedienung des VIP-Bereiches reserviert. Eine Sondersituation gibt es bei Open-Air-Konzerten, bei denen der Innenraum mit Besuchern belegt ist. Da die für den Notfall frei zu haltenden Rettungswege vom Innenraum zum Stadionvorplatz durch den Bereich der Tiefgarage verlaufen, ist die Tiefgarage bei diesen Veranstaltungen nicht zum Parken freigegeben.

Auch der Stadionvorplatz, der aktuell bei Veranstaltungen zum öffentlichen Parken genutzt werden darf, wird in der Stellplatzbilanz nicht berücksichtigt. Die starke Überlagerung von Fußgängerströmen (Haltestellen Max-Planck-Straße und Feuerbachstraße sowie Tageskassenkunden) mit ankommenden oder abfahrenden Kraftfahrzeugen führt hier regelmäßig zu erheblichen Nutzungskonflikten mit latenten Gefährdungen der Verkehrssicherheit. Zukünftig ist davon auszugehen, dass diese Fläche neben der Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer für Sicherheits- und Ordnungsdienste, Rettungskräfte und Medienfahrzeuge vorgehalten wird.

Leipzig Sportforum		
Stellplätze im Umfeld ARENA/Stadion		
Parkmöglichkeit	Kapazität	Bemerkungen
Tiefgarage Red Bull Arena	450 Pkw	im öffentlichen Angebot nicht berücksichtigt
Stadionvorplatz	wird für das Parken der Besucher nicht berücksichtigt	
ARENA 1	500 Pkw	
ARENA 2	420 Pkw	
Jahnallee	500 Pkw	
Festwiese	1.000 Pkw	nur bei Open-Air-Konzerten genutzt; Ziel: keine Kfz
Cottaweg	1.600 Pkw	eingeschränkte Verfügbarkeit bei Kleinmesse
aktuelles Angebot:	etwa 3.000 Stellplätze für öffentliches Parken	

Tab. 1 Zusammenstellung der Parkieranlagen im Umfeld des Leipziger Sportforums

Eine besondere Situation besteht derzeit bei Open-Air-Konzerten. Der Parkplatz ARENA 1 wird dann vollständig oder zu großen Teilen als VIP-Parkplatz ausgewiesen, während auf der Festwiese eine Nutzung als öffentlicher Parkplatz erfolgt.

Neben den genannten Parkieranlagen, die das offizielle Stellplatzangebot für das Sportforum darstellen, gibt es im weiteren Umfeld verschiedene andere öffentliche Parkmöglichkeiten, die nicht für Veranstaltungsbesucher vorgesehen sind. Trotzdem werden diese Parkmöglichkeiten von Stadionbesuchern mit Ortskenntnis intensiv genutzt, da hier keine Parkgebühren zu entrichten sind und die fußläufigen Entfernungen zum Sportforum im Allgemeinen weniger als 20 Gehminuten betragen. Beispielhaft sind dabei

- die Stellplätze im Marienweg (nördlich der Leutzscher Allee, westlich der Waldstraße),

- die Stellplätze in den Wohnquartieren westlich und östlich der Waldstraße,
- die Bereiche westlich und östlich der Marschnerstraße sowie
- das Bachstraßenviertel (südlich der Käthe-Kollwitz-Straße)

zu nennen.

2.4 Bestandsanalyse P+R

Für die Veranstaltungen im Leipziger Sportforum werden bereits gegenwärtig verschiedene Parkplätze in Randlagen des Stadtgebietes als P+R-Standorte ausgewiesen (vgl. Tab. 2). Der größte Standort Leipziger Messe mit einer Kapazität von etwa 1.000 Stellplätzen liegt im nördlichen Stadtgebiet. Mit der Straßenbahnlinie 16 oder auch der S-Bahn erfolgt die Anbindung an den Leipziger Hauptbahnhof. Hier ist ein Umsteigen zu den Linien in Richtung Sportforum erforderlich. Bei größeren Veranstaltungen wird mit Sonderlinien der Straßenbahn eine direkte Verbindung zum Sportforum angeboten.

Leipzig Sportforum			
Gegenwärtiges P + R-Angebot			
Parkmöglichkeit	Kapazität	Erschließung über BAB	Verbindung zur Red Bull Arena
Bahnhof Leipziger Messe	1.000 Pkw	BAB A 14 AS Leipzig Mitte	Linie 16
Krakauer Straße	250 Pkw	BAB A 9 AS Bad Dürrenberg	Linie 1
Lausen	400 Pkw	BAB A 9 AS Bad Dürrenberg	Linie 1
Plovdiver Straße	300 Pkw	BAB A 9 AS Bad Dürrenberg	Linien 15
Schönauer Ring	350 Pkw	BAB A 38 AS Leipzig Südwest	Linie 8 und 15
Völkerschlachtdenkmal	600 Pkw	BAB A 38 AS Leipzig Südost	Linien 15
AGRA (steht derzeit nicht regelmäßig zur Verfügung)	300 Pkw	BAB A 38 AS Leipzig Süd	Linie 11
Summe P + R-Stellplätze:	2.900 Pkw	ohne AGRA	

Tab. 2 Gegenwärtiges P+R-Angebot für das Leipziger Sportforum

Die Standorte Krakauer Straße, Lausen, Plovdiver Straße und Schönauer Ring befinden sich alle im westlichen Stadtgebiet. Obwohl die einzelnen Standorte vergleichsweise eher kleinere Kapazitäten aufweisen, können sie auf Grund der räumlichen Nähe gegenseitige Überlauffunktionen übernehmen. In Bezug auf das Sportforum besitzen die Standorte Plovdiver Straße und Schönauer Ring eine deutlich höhere Anbindungsqualität, weil hier Direktverbindungen zur Haltestelle Sportforum an der Jahnallee angeboten werden. Die Standorte Lausen und Krakauer Straße sind dagegen mit der Linie 1 an die Haltestelle Marschnerstraße (im Zuge der Käthe-Kollwitz-Straße) angebunden.

Der Standort AGRA weist die Problematik auf, dass bisher nur eine unregelmäßige Nutzung möglich ist. Zudem wird hier normalerweise ebenfalls keine Direktverbindung, sondern nur eine Umsteigeverbindung zum Sportforum angeboten. Trotzdem ist der Standort für die Anreise auf der Bundesstraße B2

(in Verlängerung der BAB A72) sehr lagegünstig und kann durch die Einrichtung von Sonderlinien mit direkter Verbindung zum Sportforum (analog zur Bedienung des Standortes Leipziger Messe) deutlich aufgewertet werden. Die Auswertung von Auslastungserhebungen bei zwei großen Veranstaltungen im Juni 2013 spiegelt denn auch die genannten Nutzungspotenziale wider, denn trotz der genannten Nachteile ist bereits gegenwärtig durchaus eine nennenswerte Stellplatznachfrage am P+R-Standort Agra vorhanden (vgl. Tab. 3).

Am Standort Leipziger Messe ist darauf hinzuweisen, dass beim Depeche Mode Konzert der Standort weitgehend ausgelastet war, da ein Teil der Stellplätze auf Grund schlechter Bodenverhältnisse nicht genutzt werden konnte.

Leipzig Sportforum			
Belegung der P + R-Anlagen			
Parkmöglichkeit	Kapazität	Abschied M. Ballack (Fußball Mi. 5.6.13)	Depeche Mode (Open Air Konzert Di. 11.6.13)
		44.500 Besucher	48.000 Besucher
Leipziger Messe	1.000 Pkw	534 + 2 Reisebusse	800
Krakauer Straße	250 Pkw	13	21
Lausen	400 Pkw	90 + 1 Reisebus	288
Plovdiver Straße	300 Pkw	104	107
Schönauer Ring	350 Pkw	119	119
Völkerschlachtdenkmal	600 Pkw	350	338
AGRA	300 Pkw	198	113
Summe P + R-Stellplätze:	3.200 Pkw	1.408 + 3 Reisebusse	1.786

Tab. 3 Belegung der P+R-Anlagen bei ausgewählten Veranstaltungen im Sommer 2013

2.5 Bestandsanalyse Gästeparken

Während der Bestandsanalyse war bei Fußballspielen der für Gäste reservierte Bereich („Gästeblock“) im nördlichen Stadionsektor D untergebracht. Zwischenzeitlich hat sich hier eine Veränderung ergeben: der Gästeblock ist weiter nach Westen zwischen die Sektoren D und C verschoben worden.

Nachdem eine bisher genutzte Fläche an der Goyastraße nicht mehr zur Verfügung steht, werden Stellplätze für die Fahrzeuge von Gästefans

- auf dem Parkplatz Cottaweg (als Regelfall) oder
- am Marienweg westlich der Waldstraße und nördlich der Leutzscher Allee (im Ausnahmefall)

vorgehalten. Abstellflächen für Reisebusse der Gästefans werden bei Bedarf ebenfalls auf dem Parkplatz Cottaweg eingerichtet.

Mit der gegenwärtigen Situation lässt sich die angestrebte Trennung heimischer und auswärtiger Fangruppen schon allein auf Grund der Entfernung zwischen Parkplatz und Gästeblock im Stadion kaum umsetzen und ist nur schwer zu kontrollieren.

2.6 Bestandsanalyse Fuß- und Radverkehr

Das bestehende Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer im Bereich des Sportforums ist als umfassend und lückenlos zu beurteilen. Folgende Auffälligkeiten aus der Bestandsanalyse sind hervorzuheben:

- Die bestehende Fußgängerwegweisung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Sportforum, mit der die Fußgänger auf die Route Gustav-Adolf-Straße gelenkt werden sollen, ist relativ unauffällig und für den ortsfremden Besucher oftmals kaum erkennbar.
- Bei der Anreise erscheinen vorrangig im Bereich der Straßenbahnhaltestellen die Freigabezeiten für Fußgänger immer dann als sehr knapp bemessen, wenn nach dem Halt einer Straßenbahn der aussteigende Besucherpulk die Fahrbahn überqueren will. An den „normalen“ Fußgängerfurten der Knotenpunkte sind derartige Fußgängerpuls nicht zu beobachten; die Freigabezeiten sind hier im Allgemeinen angemessen.
- Bei der Abreise werden zwar Eventprogramme in den Lichtsignalsteuerungen geschaltet, doch im Zusammenspiel konkurrierender Kfz- und Fußgängerströme gewinnt man häufiger den Eindruck, dass die Freigabezeiten für Fußgängerströme immer noch deutlich zu knapp bemessen sind. Andererseits sind längere Freigabezeiten für Fußgänger kaum möglich, sofern der Kraftfahrzeugverkehr abfließen soll.
- Der Radverkehr besitzt gegenwärtig eine vergleichsweise sehr unauffällige Bedeutung als Veranstaltungsverkehrsmittel. Trotzdem lässt sich feststellen, dass die vorhandenen Fahrradabstellanlagen weitgehend ausgelastet sind. Da zudem im unmittelbaren Umfeld des Sportforums alle Lichtmasten, Baumbügel und Ähnliches als Anschlussmöglichkeit für Fahrräder genutzt werden, ist das vorhandene Angebot offensichtlich zu gering.

2.7 Bestandsanalyse Bewohner

Die vergleichsweise zentrale Lage des Sportforums am Rande der Leipziger Innenstadt bedeutet gleichzeitig auch eine unmittelbare Nachbarschaft zu verschiedenen Wohnquartieren. Hier sind beispielsweise die Quartiere

- westlich und östlich der Waldstraße,
- im Bereich des Lindenauer Marktes,
- im Bereich der Marschnerstraße sowie
- das sog. Bachstraßenviertel (südlich der Käthe-Kollwitz-Straße)

zu nennen. In diesen ganz überwiegend durch mehrgeschossige Wohnbebauung aus der Gründerzeit geprägten Quartieren wird zur Unterbringung des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs das Parken am Fahrbahnrand ermöglicht. Eine finanzielle oder zeitliche Parkraumbewirtschaftung erfolgt bisher nicht, da die Stellplätze zumeist nur von Bewohnern oder deren Besuchern genutzt werden. Da nur vereinzelte gewerbliche Nutzungen vorkommen, ist tagsüber auch keine übermäßige Stellplatznachfrage durch Beschäftigte vorhanden.

Einzelne Beobachtungen im Rahmen der Bestandsanalyse legen die Schlussfolgerung nahe, dass das Stellplatzangebot in den Quartieren im Allgemeinen sehr stark ausgelastet ist. Der Stadionvorplatz wird von den Bewohnern dabei als Reservekapazität genutzt.

Bei Veranstaltungen im Sportforum ist in den Quartieren jedoch eine zuge-spitzte Situation im ruhenden Kraftfahrzeugverkehr festzustellen. Bei den beobachteten großen Veranstaltungen lag die Stellplatzauslastung generell bei 100 % oder darüber, d. h. alle legalen Parkmöglichkeiten waren vollständig belegt. Zusätzlich gab es eine durchaus nennenswerte Zahl von sog. illegal parkenden Kraftfahrzeugen, d. h. Kfz, die verbotswidrig in Park- oder Halteverbotsbereichen, auf Gehwegen oder auf Grünflächen abgestellt wurden. Als zusätzliche negative Begleiterscheinung ist ein erheblicher, allerdings zumeist vergeblicher Parksuchverkehr hervorzuheben, der nicht nur einzelne Straßenräume in Stadionnähe, sondern die Quartiere insgesamt betrifft.

2.8 Bestandsanalyse Verkehrsmanagement

Gegenwärtig ist in der Stadt Leipzig bereits eine Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) eingerichtet, deren Aufgabenkreis sich auf die Steuerung der Lichtsignalanlagen und die Überwachung von deren Störungsmeldungen beschränkt. Im Detail bedeutet dies, dass aktuelle Informationen zur Verkehrslage nur sehr eingeschränkt in der VMZ auflaufen, deshalb dort aber bisher kaum Strategien definiert sind, in welcher Form darauf zu reagieren ist.

Vorhandene Eventprogramme für die Lichtsignalsteuerungen der Knotenpunkte im Umfeld des Sportforums werden über die VMZ zu bereits im Voraus definierten Zeiträumen geschaltet. Als Reaktion auf eine tatsächlich eingetretene Verkehrslage ist dies bisher aber nicht vorgesehen.

Die an den Bundesautobahnen aufgestellten dWiSta-Tafeln¹ dienen grundsätzlich dazu, Verkehrslenkungshinweise bei Störungen im Zuge des Leipziger Autobahnringes anzuzeigen. Gleichzeitig können aber auch Hinweise zur Lenkung auf die Leipziger Trassen zu den P+R-Standorten gegeben werden. Die dWiSta-Tafeln erhalten dabei immer über die VMZ ihre Anzeigebefehle. Allerdings bedarf es dafür in jedem Einzelfall einer Anordnung durch das zuständige Landesamt des Freistaates Sachsen bzw. des Landes Sachsen-Anhalt.

Eine schwierige Situation besteht derzeit bei Veranstaltungen im Sportforum in Folge der vier parallel betriebenen Leitstellen. Im Zusammenwirken von VMZ, dem Lagezentrum der Polizei, der Leitstelle der Leipziger Verkehrsbetriebe und der Rettungsleitstelle wird ein deutliches Verbesserungspotenzial in Bezug auf die Vernetzung und Informationsweitergebung gesehen.

¹ dWiSta = dynamischer Wegweiser mit integrierter **Stau**information

2.9 Beobachtungsergebnisse bei Veranstaltungen

2.9.1 Aufstiegsspiel zur 3. Liga RB Leipzig gegen Sportfreunde Lotte

Besucher: 30.100 Zuschauer, davon etwa 500 Anhänger aus Lotte

Veranstaltungstag: Mittwoch, 29. Mai 2013

Spielbeginn: 17.30 Uhr, Spielende: 19:20 Uhr

Beobachtungen vor Ort in den Zeiträumen:

Anreise: 15:15 bis 17:15 Uhr

Abreise: 19:10 bis 20:45 Uhr

Anreise

- Insgesamt eine sehr entspannte Anreise bei MIV und ÖPNV ohne nennenswerte Störungen.
- Hohe Leistungsfähigkeit des ÖPNV mit verschiedenen Sonderzügen auf allen Stadionlinien.
- Linie 4E vom Hauptbahnhof über die Feuerbachschleife, Ausstieg dabei in der Waldstraße, dadurch Fußgängerströme in der Waldstraße. Warum die Max-Planck-Straße nicht als Endpunkt genutzt wird, bleibt unklar.
- Bei der Rückführung der leeren Züge über die Fregestraße zur Waldstraße gibt es deutliche Probleme, da die Straßenbahn per Beschilderung wartepflichtig ist. Hier könnte eine Lichtsignalsteuerung Vieles verbessern.
- Zwei Stunden vor Spielbeginn ist es im gesamten Stadionumfeld noch sehr ruhig.
- In den Quartieren rund um die Waldstraße ist der zur Verfügung stehende Parkraum ohnehin schon belegt, trotzdem versuchen viele Kraftfahrer hier noch einen Stellplatz zu finden. Im Endergebnis ist dann nahezu alles zugeparkt, wobei es abschnittsweise sehr spezielle Situationen gibt, weil beispielsweise teilweise auf den Gehwegen geparkt wird, während gleichzeitig Parkverbotsbeschilderungen respektiert werden. Am Katastrophalsten stellt sich die Situation auf dem Platz bei der Zusammenführung von Feuerbachstraße und Liviastraße dar.
- Die Fananreise aus Lotte war auf Grund der geringen Anzahl Fanbesucher weitgehend problemlos. Allerdings ist es nicht ohne Brisanz, wenn lautstarke Fangruppierungen von der Jahnallee kommend über den Stadionvorplatz geführt werden müssen. Die Polizeieskorte macht das nicht einfacher.
- Trotz des hohen ÖPNV-Anteils am Modal Split der Veranstaltungsbesucher ist „gefühlte“ jede mögliche Fläche mit Fahrzeugen zugestellt. Die wenigsten illegalen Parker sind überraschend im stadionnächsten Quartier zwischen Waldstraße und Stadion festzustellen.
- Wichtigste Parkplätze sind der Stadionvorplatz (kann aber nur mit Berechtigung genutzt werden), die Tiefgarage unter dem Stadion (ebenfalls nur mit Berechtigung), die Parkplätze ARENA 1 (automatische Schrankenanlage) und ARENA 2 (manuelle Schranke mit Vorkasse/ Personal) sowie

der Parkplatz Jahnallee (Vorkasse/Personal). Der Parkplatz Jahnallee ist allein über die Straße Am Sportforum erreichbar.

- Dagegen hat der große Parkplatz im Bereich der Kleinmesse (Parkplatz Cottaweg) kaum Bedeutung für die Stadionanreise. Gegen 16.40 Uhr, d. h. etwa 50 Minuten vor Spielbeginn lag die Belegung hier bei knapp 50 parkenden Kfz. Die Wegeentfernung zum Stadioneingang Süd/ Festwiese erscheint den Besuchern offenbar unattraktiv weit und die Parkgebühr von EUR 5,00 tut ein Übriges, zumal die Zuwegung direkt von der Jahnallee wegen eines Puppentheaters gesperrt war und daher der Parkplatz nur über eine Zufahrt etwa in der Mitte des Cottaweges erreichbar war.
- Die Straße Am Sportforum war in beiden Fahrtrichtungen befahrbar. Die sonst wohl übliche Sperrung am nördlichen Kreisverkehr Leutzscher Allee war auf Grund des nachmittäglichen Berufsverkehrs nicht eingerichtet worden.

Abreise

- Der generelle ÖPNV-Eindruck: das extrem leistungsfähige Straßensystem der Anreise hat bei der Abreise deutliche Probleme, insbesondere bei der zeitlichen Dauer des Einstiegs und bei der Nachführung der Fahrzeuge (auch mangels Aufstellgleisen). Der Normalbetrieb der Straßenbahnen kann während der Stadionabreise nicht gewährleistet werden.
- Die parallel zur Feuerbachstraße verlaufende Fregestraße wird als Achse für Rettungsfahrzeuge freigehalten und kann daher nicht als Wartebereich für Straßenbahnen genutzt werden; es wären nur geringfügig weitere Fußwegstrecken zurück zu legen. Die ÖPNV-Situation an der Jahnallee ist noch deutlich schwieriger, weil Schienenabschnitte für wartende Straßenbahnen gar nicht zur Verfügung stehen und die Fahrzeuge vom LVB-Betriebshof Angerbrücke nachgeführt werden müssen.
- Stadteinwärts betrachtet ist ein Halten der Sonderzüge an den Haltestellen Waldplatz/Arena und Leibnizstraße völlig sinnlos, weil ohnehin niemand mehr zusteigen kann. Andererseits ist das natürlich auch keine Lösung für wartende Zusteiger an der Haltestelle Waldplatz/ARENA.
- Im südlichen Bereich Jahnallee und Marschnerstraße hat man dann einen Eindruck davon bekommen, wie viele Menschen denn doch mit dem Pkw anreisen (Kfz-Belegung zumeist mindestens drei Personen, oft mehr, selten weniger).
- Der Verkehrsablauf am Knotenpunkt Jahnallee/Am Sportforum kam zeitweilig völlig zum Erliegen, weil der Abfluss nach Süden und Osten nicht erfolgen konnte. Der Abfluss nach Süden (Marschnerstraße) hat nicht funktioniert, weil am Knotenpunkt Käthe-Kollwitz-Straße/Marschnerstraße die Lichtsignalsteuerung nicht an den massiven Zufluss aus der Marschnerstraße angepasst war. Der Abfluss nach Osten war gestört, weil der folgende Knotenpunkt Jahnallee/Waldstraße/Waldplatz ebenfalls überlastet war. Einzig nach Westen (Richtung Angerbrücke) wäre ein problemloses Abfließen möglich gewesen – da bestand allerdings kaum eine Nachfrage.

- Die Fahrtrichtung Norden in der Straße Am Sportforum lief auch völlig problemlos. Am nördlichen Anschlussknotenpunkt mit der Goyastraße war keine nennenswerte Störung des Verkehrsablaufs zu beobachten.
- In die Bereiche südlich der Jahnallee waren sehr starke Fußgängerströme gerichtet, die sich über die Querungsmöglichkeiten Am Sportforum/Marschnerstraße und Waldstraße/Friedrich-Ebert-Straße/Elsterstraße bewegten.
- Zur Entleerung der Parkplätze folgende Anmerkungen:
 - Der **Parkplatz Cottaweg** auf Grund sehr geringer Auslastung und vergleichsweise langem Weg (führt zur zeitlichen Entzerrung der abreisenden Besucher) völlig ohne Probleme.
 - Der **Parkplatz Stadionvorplatz** sehr problematisch auf Grund der Überlagerung mit den Fußgängerströmen (nicht nur auf dem Platz, sondern auch in den nachfolgenden Straßenräumen).
 - Die **Parkplätze ARENA 1 und 2** haben sich vergleichsweise zügig entleert, was maßgeblich an der positiven Wirkung der Lichtsignalsteuerung am Knotenpunkt mit der Straße Am Sportforum liegt. In der Folge bricht dann allerdings der Knotenpunkt Jahnallee/Am Sportforum zusammen, dessen Lichtsignalsteuerung diesen massiven Zustrom in der nördlichen Knotenpunktzufahrt nicht verarbeiten kann, zumal die übrigen Richtungen ebenfalls Freigabezeiten beanspruchen.
 - Dies hat ungeahnte Auswirkungen auf den Abfluss vom Parkplatz Jahnallee, dessen Ausfahrt dazwischen liegt. Auch etwa eine Stunde nach Spielschluss war der Parkplatz noch mehr als zur Hälfte belegt.
 - Die **Festwiese** wurde bei dieser Veranstaltung nicht beparkt.
 - Zum Thema **Reisebusse** lassen sich keine Aussagen treffen, da aus Lotte allenfalls fünf oder sechs Busse erwartet wurden.

2.9.2 Open Air Konzert Bruce Springsteen

Besucher: 45.000 Zuschauer

Veranstaltungstag: Sonntag, 7. Juli 2013

Konzertbeginn: 19.30 Uhr, Konzertende: 22.30 Uhr

Beobachtungen vor Ort in den Zeiträumen:

- Anreise: 16:00 bis 19:00 Uhr
- Abreise: 22:15 bis 00:00 Uhr

Anreise

- Insgesamt auch bei dieser Veranstaltungsgröße eine sehr entspannte Anreise bei MIV und ÖPNV, die sich allerdings auf einen Zeitraum von etwa drei Stunden deutlich länger verteilte als bei Fußballspielen.
- Vergleichbar zu einer Anwohnerschutzzone wurde die Zufahrt zum Quartier westlich der Waldstraße mit mobilen Absperrelementen gesperrt. Für Quartierbewohner erfolgte eine manuelle Öffnung der Sperrung. Innerhalb des Quartiers gab es keinen Parksuchverkehr und kaum Falschparker. Der Stadionvorplatz war etwa zu einem Drittel mit parkenden Kraftfahrzeugen (im Wesentlichen vermutlich Kfz der Bewohner) belegt.
- Ganz erhebliche Störungen des Verkehrsablaufes wurden in der Waldstraße in Fahrtrichtung Waldplatz/Jahnallee beobachtet. An diesem Knotenpunkt konnten die Verkehrsmengen mit der eingesetzten Lichtsignalsteuerung nicht bewältigt werden, so dass ein sehr langer Rückstau in die Waldstraße zurückreichte. Infolge der am Fahrbahnrand parkenden Kfz wurde auch der Gleisbereich durch die aufgestauten Kfz blockiert. Die Straßenbahnen von Gohlis und die rücklaufenden Straßenbahnen aus der Feuerbachschleife konnten nur extrem langsam in Richtung Waldplatz vorankommen.
- Die Straßenbahnfahrer auf der Linie 4 von Gohlis hätten die Möglichkeit nutzen sollen, Veranstaltungsbesucher bereits an der Haltestelle Mückenschlösschen zum Aussteigen aufzufordern. Die Fahrzeit bis zur nächsten regulären Haltestelle Feuerbachstraße lag während der Behinderungen bei etwa 20 min.
- Die Festwiese war zum Parken freigegeben und mit etwa 1.000 parkenden Kfz vollständig belegt. In der Mitte der Festwiese war ein Korridor für Fußgänger abgesperrt, um die Achse zwischen der Haltestelle Sportforum und dem Stadion freizuhalten.
- Der Parkplatz Cottaweg war nutzbar und zu etwa 60 % ausgelastet.
- Die Parkgebühr betrug für alle bewirtschafteten Stellplätze 10 EUR.
- Die Straße Am Sportforum war für den Durchgangsverkehr gesperrt. Nach Befüllung der Parkplätze ARENA 1+2 und Jahnallee wurde die Sperrung mit mobilen Absperrelementen und erheblichem Personalaufwand konsequent durchgesetzt.

Abreise

- Die Jahnallee war im Bereich des Sportforums für den Kraftfahrzeugverkehr in beiden Fahrtrichtungen gesperrt.

- Im Bereich der Haltestelle Sportforum wurde die gesperrte stadteinwärtige Fahrbahn als Wartefläche von Fahrgästen genutzt. Insgesamt war die Situation trotz der enormen Fahrgastfrequentierung weitgehend unproblematisch, da auf Grund der Sperrung keine Konfliktsituationen mit dem Kraftfahrzeugverkehr auftreten konnten.
- Zum Freihalten der Gleiszone an der Überquerungsstelle war ein umfangreicher Personaleinsatz seitens der LVB erforderlich, um ausfahrenden und einfahrenden Straßenbahnen das Passieren der Überquerungsstelle zu ermöglichen. Der Personaleinsatz war wirkungsvoll und absolut unverzichtbar.
- Die hinteren Türen der stadteinwärts fahrenden Straßenbahnzüge wurden deutlich weniger in Anspruch genommen als die vorderen Türen.
- Das Schließen der Türen – Grundvoraussetzung für die Abfahrt eines Zuges – war zumeist nur durch den Einsatz von „Türdrückern“, d. h. LVB-Personal, das die letzten Fahrgäste in die Bahn drückt und dabei den Türbereich freihält, möglich.
- Die Abfertigung eines Straßenbahnzuges an der Haltestelle Sportforum dauerte durchschnittlich etwa 3 min, so dass in der ersten Stunde nach Veranstaltungsende 20 Straßenbahnen/60 min stadteinwärts verkehren konnten. Nach etwa 45 bis 50 min reduzierte sich das Fahrgastaufkommen der Haltestelle deutlich.
- Abgeschätzte Fahrtrichtungsnutzung: zwei Drittel der Fahrgäste fahren stadteinwärts, ein Drittel fährt stadtauswärts.
- An dieser Haltestelle war - offensichtlich bedingt durch die Wegeachse „Stadionsüdbereich – Festwiese - Haltestelle Sportforum“ – eine erhebliche Überquerungsnachfrage des gesamten Querschnitts der Jahnallee (d. h. nicht nur der stadtauswärtigen Richtungsfahrbahn) zu beobachten. Dies ist als Folge aus der geringen Anzahl von Überquerungsmöglichkeiten der Jahnallee (nur im Bereich der Haltestellen Sportforum und Waldplatz/ARENA sowie der Marschnerstraße sind Überquerungen des Gleisbereiches möglich) zu bewerten.
- Die Abreise von den Parkplätzen erfolgte zeitversetzt, d. h. bei Veranstaltungsende wurden die Parkplätze geschlossen und erst nach etwa 45 min wieder geöffnet. Konfliktsituationen zwischen Kraftfahrzeugen und Fußgängern konnten dadurch verhindert werden.
- Nach Freigabe der Parkplatzausfahrten dauerte es nur etwa 5 min, bis die Marschnerstraße vollgelaufen war, weil die Lichtsignalsteuerung am Knotenpunkt Käthe-Kollwitz-Straße/Marschnerstraße den sehr starken Verkehrsstrom aus der Marschnerstraße nicht verarbeiten konnte.
- In der Folge war von den Parkplätzen ARENA 1+2 und Jahnallee ein Abfluss nach Süden nicht mehr möglich. Der Verkehr kam zum vollständigen Stillstand.
- Besonders problematisch stellte sich die Situation für den Parkplatz Jahnallee dar, der über einen längeren Zeitraum gar keinen Abfluss hatte, weil die Fahrzeuge von den Parkplätzen ARENA 1+2 in der Straße Am Sportforum als bevorrechtigter Strom die Ausfahrt blockierten.

- Die Situation wurde dadurch verschärft, dass die Ausfahrt von der Festwiese ebenfalls über die reguläre Ausfahrt vom Parkplatz Jahnallee in die Straße Am Sportforum erfolgt, so dass hier bei der Abreise ein wartepflichtiger Strom von etwa 1.500 Kfz (Kapazität von Parkplatz Jahnallee plus Festwiese) abzuwickeln war.
- Erst durch die Öffnung einer zusätzlichen Ausfahrt vom Parkplatz nach Westen in die Jahnallee (westlich der Haltestelle Sportforum) kam dann Bewegung in die wartenden Kfz.

3 Verkehrliche Grundlagen des Veranstaltungsgeschehens

3.1 Definition von Veranstaltungsszenarien

Die vielfältigen Veranstaltungsmöglichkeiten innerhalb des Leipziger Sportforums werden zunächst in sechs unterschiedliche Veranstaltungsszenarien eingeteilt, die die Grundlage für die weiteren verkehrlichen Betrachtungen bilden:

Szenario I:

Veranstaltungen in der ARENA Leipzig (beispielsweise Konzertveranstaltungen, Hallensportveranstaltungen oder Ähnliches) mit bis zu 12.000 Besuchern.

Szenario II:

Veranstaltungen in der Red Bull Arena mit bis zu 20.000 Besuchern, d. h. im Wesentlichen Fußballspiele der 2. und 3. Liga, ggf. mit kleinerer Parallelveranstaltung in der ARENA Leipzig.

Szenario III:

Großveranstaltungen in der Red Bull Arena, ggf. mit größeren Parallelveranstaltungen in der ARENA Leipzig bzw. auf der Festwiese in einer Bandbreite von mehr als 20.000 bis 35.000 Besuchern.

Szenario IV:

Veranstaltungen in der Red Bull Arena in einer Bandbreite zwischen etwa 30.000 und 44.500 Besuchern, d. h. im Wesentlichen Fußballspiele in der 1. Liga.

Szenario V:

Open-Air-Konzerte oder Länderspiele in der Red Bull Arena mit bis zu 50.000 Besuchern (Zusammenfassung dieser Veranstaltungsarten in einem Szenario, weil dabei überdurchschnittlich viele überregionale Besucher zu erwarten sind).

Szenario VI:

Sonderveranstaltungen mit großen Parallelveranstaltungen in der Red Bull Arena, der ARENA Leipzig, auf der Festwiese und auf dem Kleinmessegelände am Cottaweg in einer Bandbreite von etwa 50.000 bis 80.000 Besuchern.

Die zusammenfassende Darstellung dieser Szenariendefinition in Tab. 4 macht deutlich, dass die Veranstaltungsszenarien V und VI eher als Ausnahmesituationen aufzufassen sind. Dagegen ist das Szenario IV als Perspektivszenario bereits ab Sommer 2015 denkbar, sofern der sportliche Aufschwung bei RB Leipzig weiter anhält. Kurzfristig, d. h. innerhalb der nächsten zwei Jahre wird allerdings das Veranstaltungsgeschehen maßgeblich durch die Szenarien I und II bzw. im Einzelfall auch durch das Szenario III (als Überlagerung aus den ersten beiden Szenarien) geprägt sein. Insofern ergibt sich daraus dann auch der kurzfristige Handlungsbedarf zur Abwicklung der Besucherströme, der die Maßnahmen beinhalten muss, die zur Abwicklung dieser beiden Szenarien empfohlen werden.

Das Szenario VI wird in seiner Endstufe mit 80.000 Besuchern eher ein sehr seltener Ausnahmefall bleiben. Denkbar ist jedoch, dass es nach einem Aufstieg von RB Leipzig in die 1. Liga im Einzelfall zu Veranstaltungsüberlagerungen von Fußballspielen und Konzertveranstaltungen kommen wird, bei denen gleichzeitig oder auch zeitversetzt bis zu etwa 55.000 Besuchern im Bereich des Sportforums auftreten können. Daher muss auch dieses Szenario mit entsprechenden (Verkehrslenkungs-)Maßnahmen unterlegt werden.

Leipzig Sportforum				
Veranstaltungsbandbreite				
	Szenario	Veranstaltung	Besucher	Häufigkeit
Szenario I	Konzert	ARENA Leipzig	bis etwa 12.000	etwa 40 bis 50 Veranstaltungen im Jahr
Szenario II	Fußball 2. / 3. Liga (ggf. mit kleinerer Parallelveranstaltung)	Red Bull-Arena/ ARENA Leipzig	etwa 10.000 bis 20.000	etwa 20 bis 25 Veranstaltungen im Jahr
Szenario III	Großveranstaltung (größere Parallelveranstaltungen)	Red Bull-Arena/ ARENA Leipzig/ Festwiese	über 20.000 bis etwa 35.000	etwa 5 bis 10 Veranstaltungen im Jahr
Szenario IV	Fußball 1. Liga	Red Bull-Arena	etwa 30.000 bis 44.500	etwa 20 bis 25 Veranstaltungen im Jahr
Szenario V	Open-Air-Konzert Länderspiele *)	Red Bull-Arena/ Festwiese	bis etwa 50.000	etwa 2 bis 3 Veranstaltungen im Jahr
Szenario VI	Sonderveranstaltung	Red Bull-Arena/ Festwiese/ ARENA Leipzig/ Kleinmesse	etwa 50.000 bis 80.000	Einzelereignis

*) mehr als ein Länderspiel alle zwei bis drei Jahre ist nicht zu erwarten

Tab. 4 Definition der Veranstaltungsszenarien für das Sportforum Leipzig

3.2 Herkunftsräume der Besucher

In der methodischen Abfolge muss zunächst eine Grobbestimmung der Besucherherkunftsräume erfolgen, weil in der anschließenden Abschätzung des Verkehrsmittelwahlverhaltens deutliche Unterschiede zwischen den Veranstaltungsbesuchern aus dem Leipziger Stadtgebiet und den Besuchern aus dem näheren und weiteren Umland bestehen. Beispielsweise sind Besucher, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zum Sportforum kommen, nur aus dem Leipziger Stadtgebiet zu erwarten, während umgekehrt aus diesem Herkunftsraum niemand im Reisebus anreisen wird.

Die Abschätzung der Besucherverteilung erfolgt bei den fußballaffinen Szenarien II und IV durch Übernahme der Werte aus einer aktuellen Untersuchung von AS&P², die unter Begleitung und im Auftrag von RB Leipzig durchgeführt

² AS&P – Albert Speer & Partner GmbH

wurde. Darin wurde ein Ansatz von 55 % der Stadionbesucher aus Leipzig und 45 % aus dem näheren und weiteren Umland ermittelt.

In den übrigen Szenarien wurde für die Besucherverteilung auf Erfahrungswerte bei der Stadt Leipzig zurückgegriffen, die tendenziell eine deutlich stärkere Besuchernachfrage von außerhalb erwarten lassen. Damit sind diese Szenarien stärker auf den Kraftfahrzeugverkehr ausgerichtet, da bei dieser Besuchergruppe das Startverkehrsmittel sehr häufig der Pkw ist und später eventuell die Nutzung eines weiteren Verkehrsmittels (ggf. zu Fuß oder Umstieg auf den ÖPNV) anschließt. Die zusammenfassende Darstellung zeigt Tab. 5.

Tab. 5 Szenarienspezifische Besucherverteilung nach Herkunftsräumen
4 Verkehrsmittelwahlverhalten

4.1 Allgemeine Vorbemerkungen

Für die Abschätzung des Verkehrsmittelwahlverhaltens und zum besseren Verständnis der tabellarischen und piktogrammartigen Darstellungen sind ver-

Leipzig Sportforum				
Besucherverteilung				
Szenario		Ansatz Besucherzahl	Besucher Leipzig *)	Besucher Umland *)
Szenario I	Konzert	12.000	5.400 (45 %)	6.600 (55 %)
Szenario II	Fußball 2. / 3. Liga	20.000	11.000 (55 %)	9.000 (45 %)
Szenario III	Groß- veranstaltung	35.000	12.250 (35 %)	22.750 (65 %)
Szenario IV	Fußball 1. Liga	44.500	24.475 (55 %)	20.025 (45 %)
Szenario V	Open-Air-Konzert Länderspiele	50.000	15.000 (30 %)	35.000 (70 %)
Szenario VI	Sonder- veranstaltung	80.000	24.000 (30 %)	56.000 (70 %)

*) Verteilung Besucher Leipzig / Besucher Umland unter Berücksichtigung Untersuchung AS&P
 schiedene Vorbemerkungen hilfreich:

- Die Modal Split Ansätze orientieren sich am vorhandenen Stellplatzangebot, nicht an der freien MIV-Nachfrage, die weder aus Platzgründen und

Anforderungsprofil für ein Verkehrskonzept Red Bull Arena/Sportforum Leipzig; im Auftrag von Rasenballsport Leipzig e. V. und ZSL Betreibergesellschaft mbH, Frankfurt am Main, Februar 2013

vor allem nicht aus Leistungsfähigkeitsgründen erfüllt werden kann und zudem den städtischen verkehrspolitischen Zielen widerspricht.

- Im Umfeld des Leipziger Sportforums wird ein Stellplatzangebot von etwa 3.000 Stellplätzen berücksichtigt. Modifikation/Ersatz/Kapazitätsveränderungen an einzelnen Standorten sind dabei denkbar, ohne jedoch das Gesamtangebot am Stadion nennenswert zu verändern.
- Zusätzliche Stellplatzangebote in Stadionnähe erscheinen nicht zielführend, da die Verkehrsanlagen für den zugehörigen Erschließungsverkehr nicht mehr leistungsfähig sind und auch nicht ertüchtigt werden können. Sofern denn zusätzlich Stellplätze erforderlich werden, können diese konzeptionell nur auf P+R-Anlagen angeboten werden.
- Für eine Steigerung der P+R-Besucher wird die Verdoppelung gegenüber dem Depeche Mode-Konzert im Sommer 2013 (etwa 1.700 Kfz) als realisierbar beurteilt, so dass in den Szenarien IV und V etwa 3.500 P+R-Kfz und damit etwa 8.500 bis 9.000 Besucher durchaus erreichbar sein sollten.
- Das Gesamtangebot an Stellplätzen ergibt sich als Summe der Stellplätze auf den Stadionparkplätzen und auf den P+R-Anlagen. Darüber hinaus gibt es einen Besucheranteil, der in vergleichsweise großer Entfernung zum Stadion parkt (bis zu etwa 20 bis 30 Gehminuten) und dann zu Fuß geht. Der exakte Anteil ist nicht bekannt, könnte allerdings von größerem Umfang sein (Ermittlung im Zuge von detaillierten Befragungen im Stadion möglich).
- Für den Pkw-Besetzungsgrad wird ein Mittelwert von 2,5 Personen je Pkw angesetzt (tendenziell stellt sich insbesondere bei Open-Air-Konzerten aber ein höherer Wert für die Fahrzeugbesetzung ein).
- Besucher aus dem Umland beinhalten ggf. auch die Fans der Gastmannschaften, d. h. Umland = alles außer Stadt Leipzig.
- Für den Radverkehr wird im Radverkehrsentwicklungsplan für das Jahr 2020 ein Anteil am modal split über alle Fahrtzwecke von 18 % als Zielvorstellung formuliert. Da bekanntermaßen der Radverkehrsanteil bei den im Freizeitverkehr zurückgelegten Wegen deutlich höher ist und oftmals in den Bereich von 25 bis 30 % reicht, wird als Planungsziel für die Verkehrsmittelwahl bei Veranstaltungen im Leipziger Sportforum ein Radverkehrsanteil von 20 % als realisierbar beurteilt. Allerdings ist dieser angestrebte Radverkehrsanteil im stadtweiten Kontext zu sehen, d. h. wenn es zukünftig gelingt, dem Fahrrad bei der Verkehrsmittelwahl generell eine höhere Bedeutung in der Bevölkerung beizumessen, wird dies auch bei den Veranstaltungsbesuchern durchschlagen. Umgekehrt ist nicht zu erwarten, dass allein für Veranstaltungen im Sportforum ein derartiger Radverkehrsanteil erreichbar ist, während bei allen anderen Fahrtzwecken die Aufwertung des Radverkehrs ausbleibt.
- Bei den reinen „Zu Fuß-Besuchern“ werden auf Grund der Struktur der direkt angrenzenden Quartiere im Allgemeinen weniger als 2.000 Besucher (Szenario VI: 2.400 Besucher) erwartet.

- In den piktogrammartigen Darstellungen des szenarienspezifischen Besucheraufkommens sind bei den Fußgänger-Besuchern nur die aus den unmittelbar angrenzenden Quartieren erwarteten Fußgänger sowie die Gruppe „zu Fuß vorher SPNV“ (d. h. im Wesentlichen vom Hauptbahnhof) mit Pfeilen dargestellt. Ebenfalls vorhandene Fußgänger-Besucher aus anderen Quartieren, beispielsweise aus Gohlis-Süd, lassen sich nur sehr schwer nach Herkunftsbereichen quantifizieren und werden daher nicht explizit dargestellt. Die grafischen Darstellungen der Fahrrad-Besucher sind dagegen auf die Zielbereiche ausgerichtet, d. h. wo werden voraussichtlich in welcher Anzahl Fahrradabstellanlagen nachgefragt bzw. sind als Angebot vorzuhalten (Stadionvorplatz, Bereich Jahnallee/Festwiese, Bereich ARENA Leipzig).

- Für die Aufteilung der parkplatzgerichteten Kfz-Ströme nach Fahrtrichtungen wurden unter Auswertung von Befragungsergebnissen zu den Herkunftsräumen der Besucher und unter Einbeziehung der planerischen Zielvorstellungen folgende Pauschalannahmen getroffen (vgl. Abb. 5):
 - o Über die westliche Hans-Driesch-Straße und über die Leutzscher Allee kommen jeweils etwa 27,5 % der Besucher-Kfz, während über den Knotenpunkt Jahnallee/Marschnerstraße/Am Sportforum etwa 45 % der Besucher-Kfz abgewickelt werden. In den Darstellungen sind plausibel gerundete Werte angegeben.

 - o Die Befüllung der Parkplätze im Zuge der Straße Am Sportforum erfolgt zu etwa 55 % von Norden und zu etwa 45 % von Süden. Auch hier werden in den Szenarien gerundete Werte angegeben.

 - o Wenn damit die etwa 1.400 öffentlich zugänglichen Stellplätze im Zuge der Straße Am Sportforum belegt sind, wird die verbleibende Nachfrage zum Parkplatz Cottaweg gelenkt, dessen Nutzbarkeit zunächst vorausgesetzt wird. Die Parkplätze im Zuge der Straße Am Sportforum werden nicht richtungsweise kontingentiert, sondern nach dem Prinzip des Eintreffens vor Ort beparkt.

4.2 Verkehrsmittelwahlverhalten Szenario I

Im Szenario I kommen etwa 5.400 Besucher aus dem Leipziger Stadtgebiet und etwa 6.600 Besucher aus dem näheren und weiteren Umland (vgl. Tab. 6 und Abb. 6).

Fazit Szenario I:

- Das Szenario I ist mit dem angesetzten modal split problemlos abwickelbar – es sind noch deutliche Reserven vorhanden.
- Eine offensive Werbung für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erscheint sinnvoll.
- Die Nutzung des P+R-Angebotes kann letztendlich frei gestellt bleiben, da das Stellplatzangebot in Stadionnähe ausreicht.
- Auf Maßnahmen zum Schutz der Wohnquartiere Waldstraße ist nach Möglichkeit noch zu verzichten, obwohl hier das kostenlose Parken hohe Anziehungskraft besitzt. (Bei temporären Maßnahmen zum Schutz der Wohnquartiere ist eine Besucherzahl als Einsatzgrenze zu definieren.)
- Der ÖPNV muss knapp 3.500 Besucher zum Sportforum befördern.
- Für knapp 1.100 Fahrräder werden Abstellanlagen benötigt.

Leipzig Sportforum												
Szenario I: Konzert mit 12.000 Besuchern												
Verteilung Leipzig/ Umland	Besucher Leipzig					Besucher Umland						
	Besucheranteil:					Besucheranteil:					6.600	
Verkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Reisebus	MIV	zu Fuß (vorher SPNV)	zu Fuß (vorher MIV)	Fahrrad	ÖPNV (mit P + R)	ÖPNV (mit SPNV)	Reisebus	MIV
modal split	7,5%	20%	45%	0%	27,5%	5%	20%	0%	5%	10%	0%	60%
Besucher	405	1.080	2.430	0	1.485	330	1.320	0	330	660	0	3.960

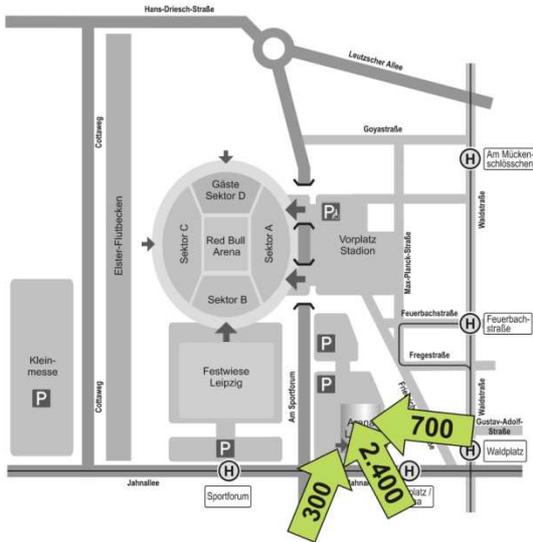
Leipzig Sportforum					
Szenario I: Konzert mit 12.000 Besuchern					
Gesamtverteilung	Alle Besucher				
	Besucheranzahl:				
Verkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Reisebus	MIV
modal split	17%	9%	29%	0%	45%
Besucher	2.055	1.080	3.420	0	5.445

etwa 2.200 Pkw im Bereich ARENA/Stadion, d. h. ARENA 1 und 2 sowie Parkplatz Jahnallee vollständig belegt, Cottaweg zur Hälfte belegt, P + R mit geringer Bedeutung (etwa 125 Pkw)

Tab. 6 Abschätzung der Verkehrsmittelwahl im Szenario I

Szenario I: Konzert - 12.000 Besucher

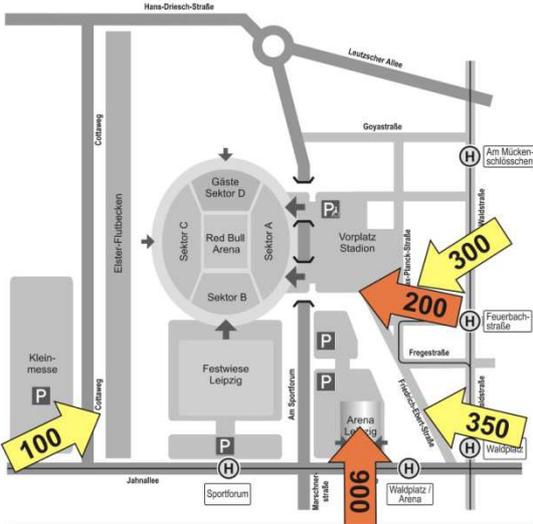
**Besucher
ÖPNV
3.400**



Fahrgastaufkommen Veranstaltungsabreise		
Haltestelle	Richtung	Szenario I
Haltestelle Sportforum	Fahrrichtung stadteinwärts	-
	Fahrrichtung stadtauswärts	-
Haltestelle Marschnerstraße	Gesamtnutzung	300
Haltestelle Waldplatz/Arena	Fahrrichtung stadteinwärts	1.800
	Fahrrichtung stadtauswärts	600
Haltestelle Waldplatz	Fahrrichtung stadteinwärts	500
	Fahrrichtung stadtauswärts	200
Haltestelle Max-Planck-Str. (Stadionvorplatz)	Fahrrichtung stadteinwärts	-
Haltestelle Feuerbachstraße	Fahrrichtung stadtauswärts	-
Haltestelle Am Mückenschlösschen	Fahrrichtung stadtauswärts	-
Summe:		3.400

**Besucher
Fuß
2.100**

**Besucher
Rad
1.100**



1.350 Besucher aus diversen Bereichen, u. a. abhängig von Situation Waldstraße

**Besucher
MIV
2.200 Pkw**

**Besucher
P + R
125 Pkw**

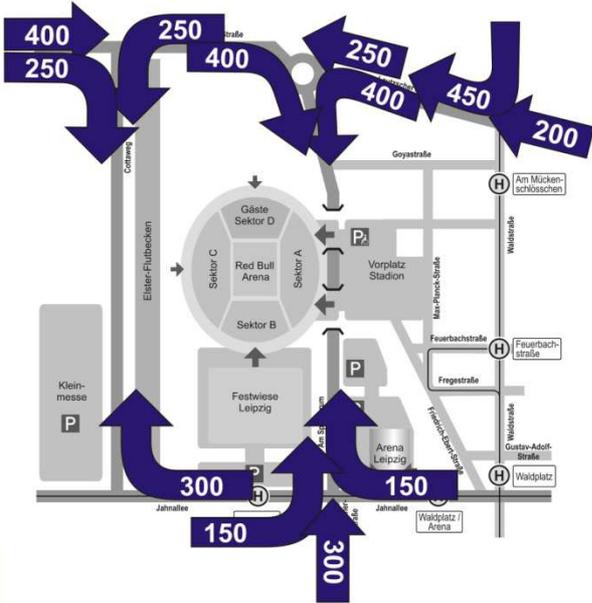


Abb. 6 Besucherverteilung nach Verkehrsarten im Szenario I

4.3 Verkehrsmittelwahlverhalten Szenario II

Im Szenario II kommen etwa 11.000 Besucher aus dem Leipziger Stadtgebiet und etwa 9.000 Besucher aus dem näheren und weiteren Umland (vgl. Tab. 7 und Abb. 7).

Fazit Szenario II:

- Im Szenario II ist das Stellplatzangebot im Stadionumfeld weitgehend belegt, es sind nur noch geringe Reserven vorhanden.
- Eine offensive Werbung für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erscheint erforderlich, um insbesondere den Besuchern aus der Stadt Leipzig die günstigen Alternativen zum Pkw zu verdeutlichen.
- Die Nutzung des P+R-Angebotes kann weiterhin frei gestellt bleiben, da das Stellplatzangebot in Stadionnähe ausreicht. Umfassende Besucherinformationen zur möglichen P+R-Nutzung sind trotzdem zweckmäßig.
- Ein Schutz der Wohnquartiere rund um die Waldstraße ist ratsam, da hier das kostenlose Parken hohe Anziehungskraft besitzt.
- Mit dem ÖPNV werden über 7.300 Besucher zum Sportforum befördert.
- Für etwa 2.200 Fahrräder werden Abstellanlagen benötigt.

Leipzig Sportforum														
Szenario II: Fußball 2. / 3. Liga mit 20.000 Besuchern														
Verteilung Leipzig/ Umland	Besucher Leipzig					Besucher Umland								
	Besucheranteil:					11.000					Besucheranteil:		9.000	
Verkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Reisebus	MIV	zu Fuß (vorher SPNV)	zu Fuß (vorher MIV)	Fahrrad	ÖPNV (mit P+R)	ÖPNV (mit SPNV)	Reisebus	MIV		
modal split	10%	20%	45%	0%	25%	5%	15%	0%	11,5%	15%	3,5%	50%		
Besucher	1.100	2.200	4.950	0	2.750	450	1.350	0	1.035	1.350	315	4.500		

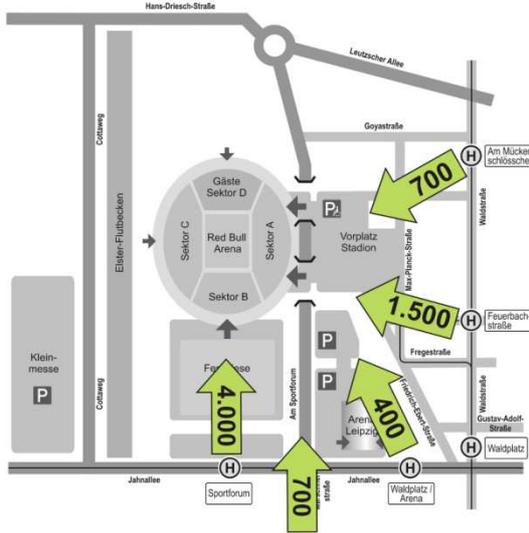
Leipzig Sportforum					
Szenario II: Fußball 2. / 3. Liga mit 20.000 Besuchern					
Gesamtverteilung	Alle Besucher				
	Besucheranzahl:				
Verkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Reisebus	MIV
modal split	14,5%	11,0%	36,7%	1,6%	36,3%
Besucher	2.900	2.200	7.335	315	7.250

etwa 2.900 Pkw am Stadion, d.h. ARENA 1 und 2 sowie Parkplatz Jahnallee und Parkplatz Cottaweg vollständig belegt, P + R mit geringer Bedeutung (etwa 400 Pkw)

Tab. 7 Abschätzung der Verkehrsmittelwahl im Szenario II

Szenario II: Fußball 2. / 3. Liga - 20.000 Besucher

**Besucher
ÖPNV
7.300**



Fahrgastaufkommen Veranstaltungsabreise

Haltestelle	Richtung	Szenario II
Haltestelle Sportforum	Fahrrichtung stadteinwärts	3.000
	Fahrrichtung stadtauswärts	1.000
Haltestelle Marschnerstraße	Gesamtnutzung	700
Haltestelle Waldplatz/Arena	Fahrrichtung stadteinwärts	300
	Fahrrichtung stadtauswärts	100
Haltestelle Waldplatz	Fahrrichtung stadteinwärts	-
	Fahrrichtung stadtauswärts	-
Haltestelle Max-Planck-Str. (Stadionvorplatz)	Fahrrichtung stadteinwärts	1.500
Haltestelle Feuerbachstraße	Fahrrichtung stadtauswärts	400
Haltestelle Am Mückenschlösschen	Fahrrichtung stadtauswärts	300
Summe:		7.300

**Besucher
Fuß
2.900**

**Besucher
Rad
2.200**



1.350 Besucher aus diversen Bereichen, u. a. abhängig von Situation Waldstraße

**Besucher
MIV
2.900 Pkw**

**Besucher
P + R
400 Pkw**

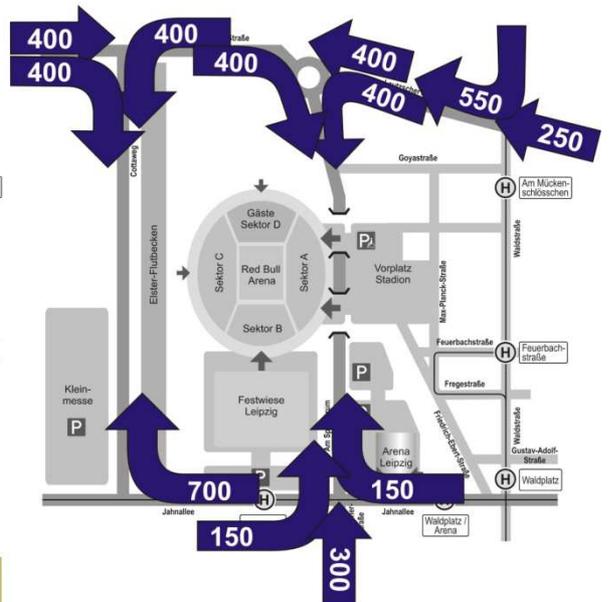


Abb. 7 Besuchervertelung nach Verkehrsarten im Szenario II

4.4 Verkehrsmittelwahlverhalten Szenario III

Im Szenario III kommen etwa 12.250 Besucher aus dem Leipziger Stadtgebiet und etwa 22.750 Besucher aus dem näheren und weiteren Umland (vgl. Tab. 8 und Abb. 8).

Fazit Szenario III:

- Im Szenario III ist das gesamte Stellplatzangebot im Umfeld des Stadions vollständig ausgelastet.
- Eine offensive Werbung für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und des P+R-Angebotes muss bereits im Vorfeld erfolgen. Autofahrerinformationen zu den aktuellen Nutzungsmöglichkeiten des P+R-Angebotes sind dabei erforderlich.
- Ein Schutz der Wohnquartiere rund um die Waldstraße ist unverzichtbar, um Stadionbesucher aus den Quartieren herauszuhalten.
- Fahrradabstellmöglichkeiten im Bereich des Stadions sind in großer Zahl (für etwa 2.450 Fahrräder) vorzuhalten.
- Der ÖPNV muss nahezu 17.000 Besucher zum Sportforum befördern.

Leipzig Sportforum												
Szenario III: Großveranstaltung mit 35.000 Besuchern												
Verteilung Leipzig/ Umland	Besucher Leipzig					Besucher Umland						
	Besucheranteil:					Besucheranteil:					22.750	
Verkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Reisebus	MIV	zu Fuß (vorher SPNV)	zu Fuß (vorher MIV)	Fahrrad	ÖPNV (mit P+R)	ÖPNV (mit SPNV)	Reisebus	MIV
modal split	10%	20%	55%	0%	15%	10%	15%	0%	30%	15%	5%	25%
Besucher	1.225	2.450	6.738	0	1.838	2.275	3.413	0	6.825	3.413	1.138	5.688

Leipzig Sportforum					
Szenario III: Großveranstaltung mit 35.000 Besuchern					
Gesamtverteilung	Alle Besucher				
	Besucheranzahl:				
Verkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Reisebus	MIV
modal split	19,8%	7,0%	48,5%	3,3%	21,5%
Besucher	6.913	2.450	16.975	1.138	7.525

etwa 3.000 Pkw am Stadion, d.h. ARENA 1 und 2 sowie Parkplatz Jahnallee und Parkplatz Cottaweg vollständig belegt, P+R mit hoher Bedeutung (etwa 2.300 Pkw)

Tab. 8 Abschätzung der Verkehrsmittelwahl im Szenario III

Szenario III: Großveranstaltung - 35.000 Besucher

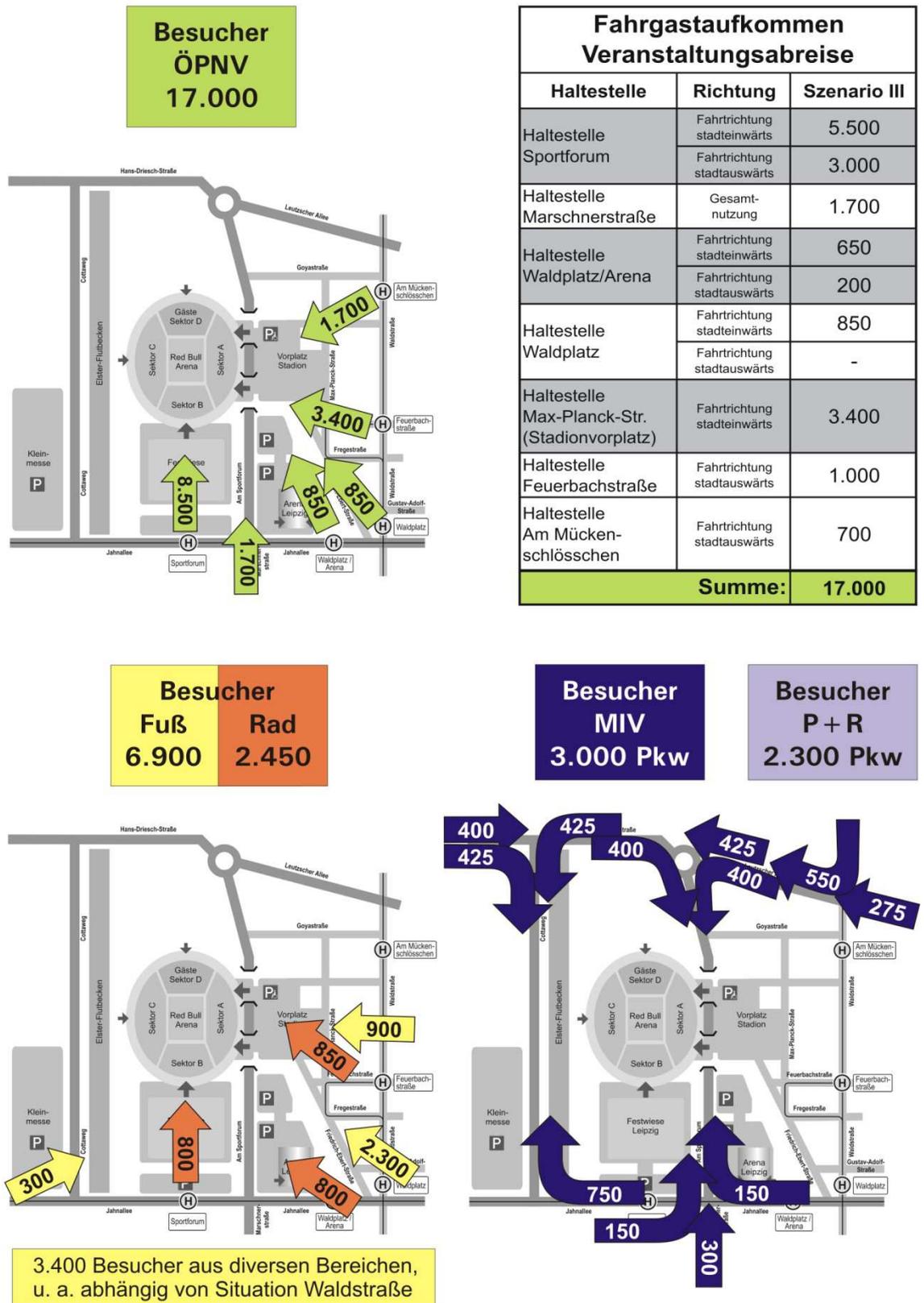


Abb. 8 Besucherverteilung nach Verkehrsarten im Szenario III

4.5 Verkehrsmittelwahlverhalten Szenario IV

Im Szenario IV kommen knapp 24.500 Besucher aus dem Leipziger Stadtgebiet und etwa 20.000 Besucher aus dem näheren und weiteren Umland (vgl. Tab. 9 und Abb. 9).

Fazit Szenario IV:

- Im Szenario IV ist das gesamte Stellplatzangebot im Umfeld des Stadions vollständig ausgelastet.
- Eine erhebliche Einflussnahme auf das Verkehrsmittelwahlverhalten ist erforderlich.
- Eine offensive Werbung für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, des P+R-Angebotes und zum Verzicht auf die Pkw-Nutzung muss bereits im Vorfeld erfolgen.
- Ein Schutz der Wohnquartiere rund um die Waldstraße ist unverzichtbar, um Stadionbesucher aus den Quartieren herauszuhalten.
- Fahrradabstellmöglichkeiten im Bereich des Stadions sind in sehr großer Zahl (für etwa 4.900 Fahrräder) vorzuhalten.
- Der ÖPNV muss etwa 23.600 Besucher zum Sportforum befördern.

Leipzig Sportforum												
Szenario IV: Fußball 1. Liga mit 44.500 Besuchern												
Verteilung Leipzig/ Umland	Besucher Leipzig					Besucher Umland						
	Besucheranteil:					Besucheranteil:					20.025	
Verkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Reisebus	MIV	zu Fuß (vorher SPNV)	zu Fuß (vorher MIV)	Fahrrad	ÖPNV (mit P+R)	ÖPNV (mit SPNV)	Reisebus	MIV
modal split	7,5%	20%	57,5%	0%	15%	10%	15%	0%	32,5%	15%	7,5%	20%
Besucher	1.836	4.895	14.073	0	3.671	2.003	3.004	0	6.508	3.004	1.502	4.005

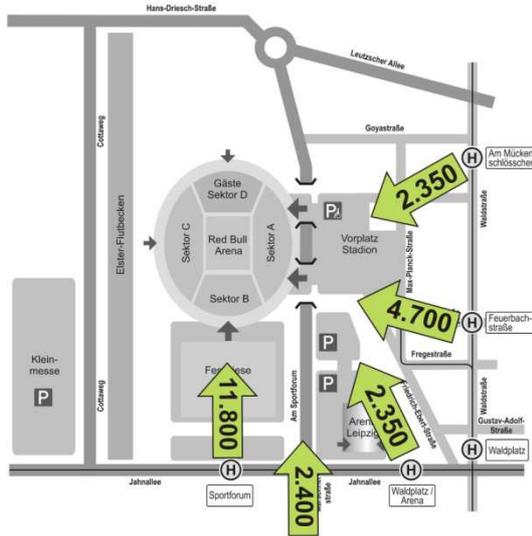
Leipzig Sportforum					
Szenario IV: Fußball 1. Liga/Länderspiele mit 44.500 Besuchern					
Gesamtverteilung	Alle Besucher				
	Besucheranzahl:				
Verkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Reisebus	MIV
modal split	15,4%	11,0%	53,0%	3,4%	17,3%
Besucher	6.842	4.895	23.585	1.502	7.676

etwa 3.000 Pkw am Stadion, d.h. ARENA 1 und 2 sowie Parkplatz Jahnallee und Parkplatz Cottaweg vollständig belegt, P+R mit hoher Bedeutung (etwa 2.600 Pkw)

Tab. 9 Abschätzung der Verkehrsmittelwahl im Szenario IV

Szenario IV: Fußball 1. Liga - 44.500 Besucher

**Besucher
ÖPNV
23.600**



Fahrgastaufkommen Veranstaltungsabreise		
Haltestelle	Richtung	Szenario IV
Haltestelle Sportforum	Fahrrichtung stadteinwärts	7.700
	Fahrrichtung stadtauswärts	4.100
Haltestelle Marschnerstraße	Gesamtnutzung	2.400
Haltestelle Waldplatz/Arena	Fahrrichtung stadteinwärts	1.900
	Fahrrichtung stadtauswärts	450
Haltestelle Waldplatz	Fahrrichtung stadteinwärts	-
	Fahrrichtung stadtauswärts	-
Haltestelle Max-Planck-Str. (Stadionvorplatz)	Fahrrichtung stadteinwärts	4.700
Haltestelle Feuerbachstraße	Fahrrichtung stadtauswärts	1.400
Haltestelle Am Mückenschlösschen	Fahrrichtung stadtauswärts	950
Summe:		23.600

**Besucher
Fuß Rad
6.850 4.900**



3.000 Besucher aus diversen Bereichen, u. a. abhängig von Situation Waldstraße

**Besucher
MIV
3.000 Pkw**

**Besucher
P + R
2.600 Pkw**

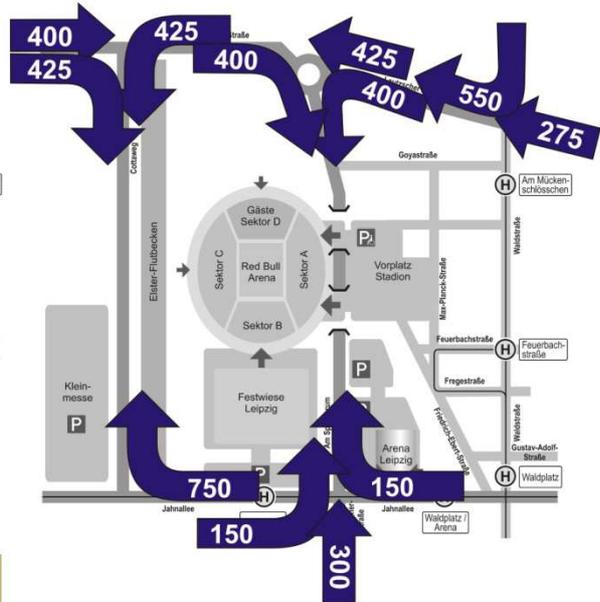


Abb. 9 Besucherverteilung nach Verkehrsarten im Szenario IV

4.6 Verkehrsmittelwahlverhalten Szenario V

Im Szenario V kommen etwa 15.000 Besucher aus dem Leipziger Stadtgebiet und etwa 35.000 Besucher aus dem näheren und weiteren Umland (vgl. Tab. 10 und Abb. 11).

Fazit Szenario V:

- Das Szenario V beinhaltet das maximal abwickelbare Besucheraufkommen.
- MIV und ÖPNV/SPNV erreichen ihre Leistungsgrenze, insbesondere bei der Abreise, die kaum mehr problemlos ablaufen kann.
- Eine offensive Werbung für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, des P+R-Angebotes und zum Verzicht auf die Pkw-Nutzung muss bereits im Vorfeld erfolgen.
- Ein Schutz der Wohnquartiere rund um die Waldstraße ist unverzichtbar, um Stadionbesucher aus den Quartieren herauszuhalten.
- Fahrradabstellmöglichkeiten im Bereich des Stadions sind in sehr großer Zahl (für etwa 3.000 Fahrräder) vorzuhalten.
- Der ÖPNV muss über 25.000 Besucher zum Sportforum befördern.

Leipzig Sportforum												
Szenario V: Open-Air-Konzert / Länderspiel mit bis zu 50.000 Besuchern												
Verteilung Leipzig/ Umland	Besucher Leipzig					Besucher Umland						
	Besucheranteil:					Besucheranteil:					35.000	
Verkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Reisebus	MIV	zu Fuß (vorher SPNV)	zu Fuß (vorher MIV)	Fahrrad	ÖPNV (mit P+R)	ÖPNV (mit SPNV)	Reisebus	MIV
modal split	7,5%	20%	57,5%	0%	15%	10%	20%	0%	27,5%	20%	7,5%	15%
Besucher	1.125	3.000	8.625	0	2.250	3.500	7.000	0	9.625	7.000	2.625	5.250

Leipzig Sportforum					
Szenario V: Open-Air-Konzert mit 50.000 Besuchern					
Gesamtverteilung	Alle Besucher				
	Besucheranzahl:				
Verkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Reisebus	MIV
modal split	23,3%	6,0%	50,5%	5,3%	15,0%
Besucher	11.625	3.000	25.250	2.625	7.500

etwa 3.000 Pkw am Stadion, d.h. ARENA 1 und 2 sowie Parkplatz Jahnallee und Parkplatz Cottaweg vollständig belegt, P+R mit sehr hoher Bedeutung (etwa 3.800 Pkw)

Tab. 10 Abschätzung der Verkehrsmittelwahl im Szenario V

Szenario V: Open-Air-Konzert / Länderspiel - 50.000 Besucher

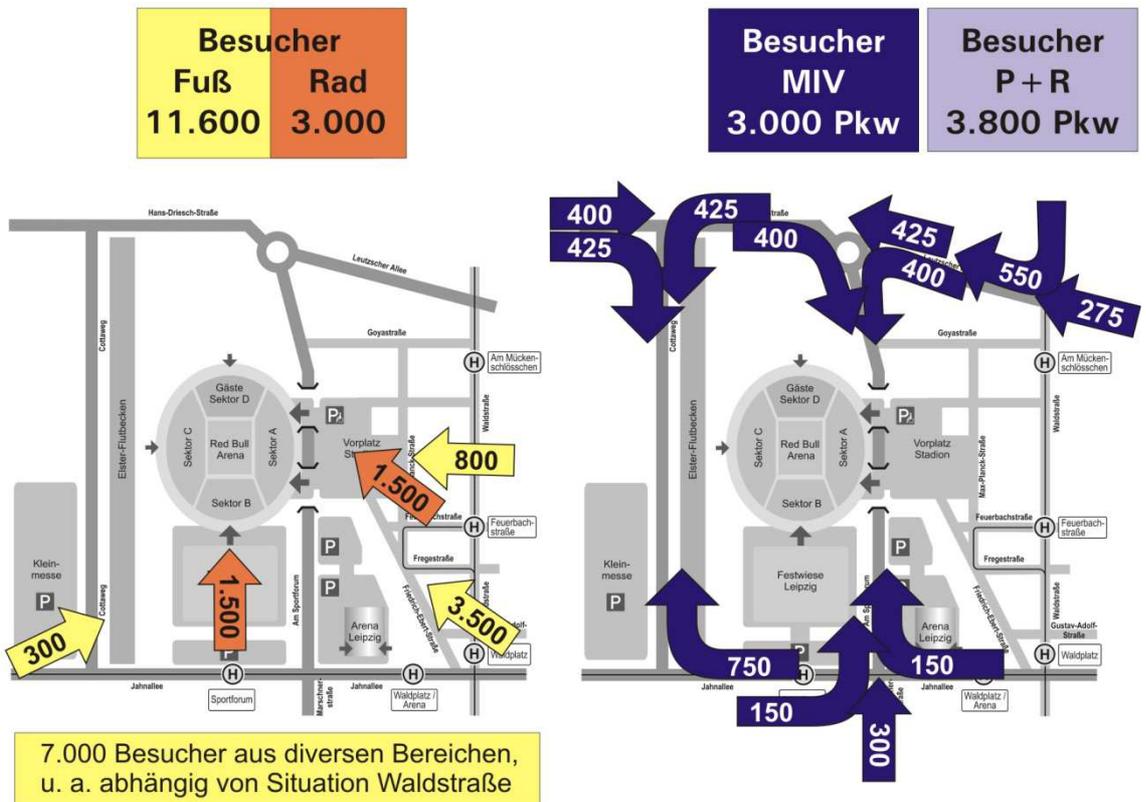
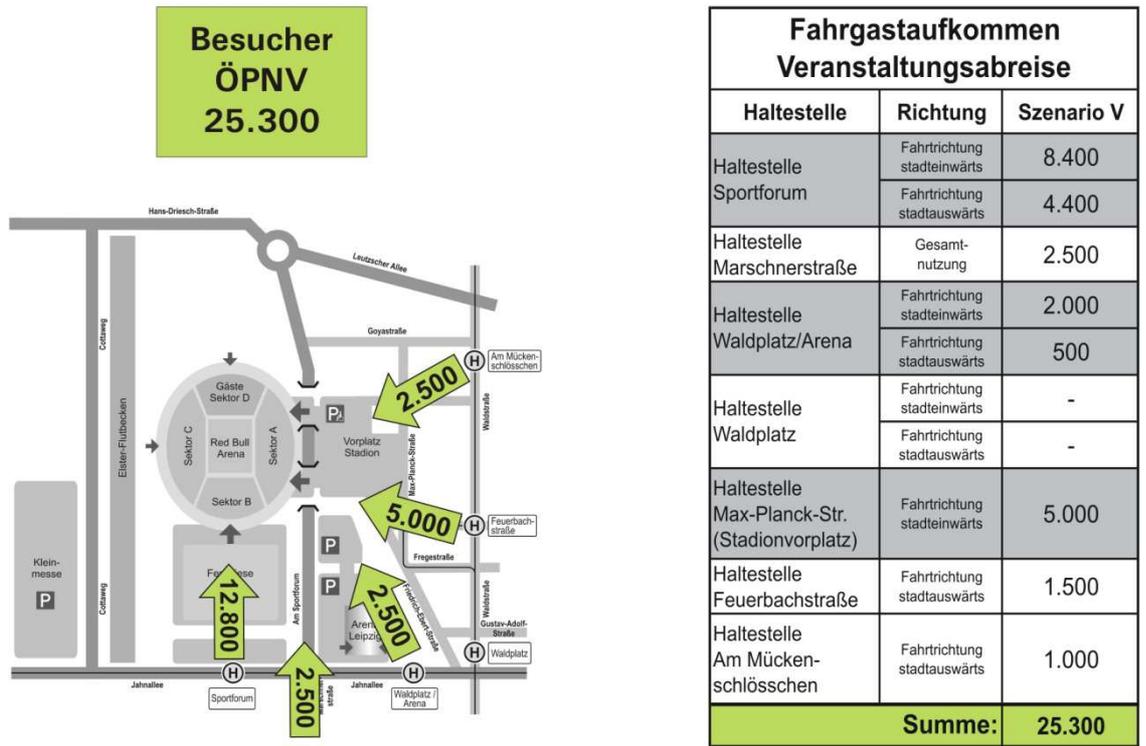


Abb. 11 Besucherverteilung nach Verkehrsarten im Szenario V

4.7 Verkehrsmittelwahlverhalten Szenario VI

Im Szenario VI wird eine Sonderveranstaltung mit bis zu 80.000 Besuchern untersucht, bei der mehrere Standorte innerhalb des Sportforums zeitgleich oder zeitversetzt genutzt werden. In der Abschätzung der Herkunftsräume kommen etwa 24.000 Besucher aus dem Leipziger Stadtgebiet und etwa 56.000 Besucher aus dem näheren und weiteren Umland (vgl. 0 und Abb. 12).

Leipzig Sportforum												
Szenario VI: Sonderveranstaltung mit 80.000 Besuchern												
Verteilung Leipzig/ Umland	Besucher Leipzig					Besucher Umland						
	Besucheranteil:					Besucheranteil:					56.000	
Verkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Reisebus	MIV	zu Fuß (vorher SPNV)	zu Fuß (vorher MIV)	Fahrrad	ÖPNV (mit P+R)	ÖPNV (mit SPNV)	Reisebus	MIV
modal split	10%	25%	55%	0%	10%	15%	27,5%	0%	17,5%	20%	10%	10%
Besucher	2.400	6.000	13.200	0	2.400	8.400	15.400	0	9.800	11.200	5.600	5.600

Leipzig Sportforum					
Szenario VI: Sonderveranstaltung mit 80.000 Besuchern					
Gesamtverteilung	Alle Besucher				
	Besucheranzahl:				
Verkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Reisebus	MIV
modal split	32,8%	7,5%	42,8%	7,0%	10,0%
Besucher	26.200	6.000	34.200	5.600	8.000

etwa 3.200 Pkw am Stadion, d.h. ARENA 1 und 2 sowie Parkplatz Jahnallee und Parkplatz Cottaweg vollständig belegt, P+R mit sehr hoher Bedeutung (etwa 4.000 Pkw)

Tab. 11 Abschätzung der Verkehrsmittelwahl im Szenario VI

Fazit Szenario VI:

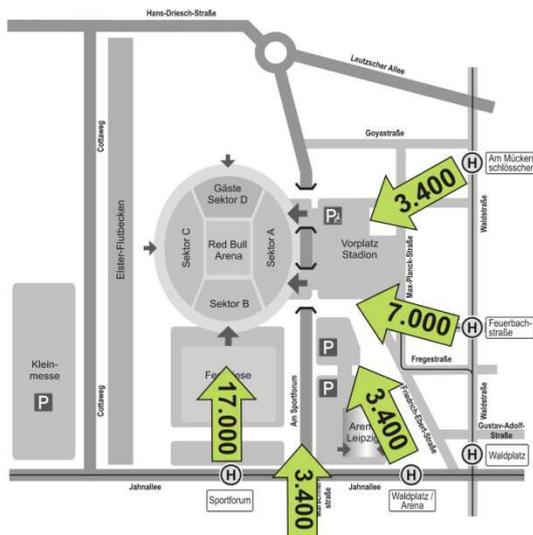
- Eine Sonderveranstaltung mit 80.000 Besuchern ist im Bereich des Leipziger Sportforums selbst mit einer stark auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes abgestellten Verkehrsmittelwahl nicht leistungsfähig abwickelbar.
- Die angenommenen, sehr geringen Anteile von Besuchern, die mit dem Pkw zum Stadion fahren, sind nur schwer erreichbar.
- Die dazu korrespondierende, sehr hohe Nutzung des ÖPNV und des SPNV sind von diesen Verkehrsmitteln voraussichtlich nicht im erforderlichen Umfang leistbar, insbesondere nicht bei einer konzentrierten Abreise am späten Abend.
- Der ÖPNV müsste mehr als 34.000 Besucher zum Sportforum, der SPNV nahezu 20.000 Besucher befördern.
- Weiterhin ist erschwerend zu berücksichtigen, dass für die angenommene Größe der Sonderveranstaltung der Parkplatz Cottaweg vermutlich als Veranstaltungsfläche benötigt wird und nicht als Parkplatz zur Verfügung steht. In der Konsequenz müssten im ÖPNV bzw. SPNV zusätzlich etwa 4.000 Besucher befördert werden

- Die benötigten Fahrradabstellanlagen für etwa 6.000 Fahrräder sind kaum bereitzustellen.

Diese ungünstige Einschätzung für die verkehrliche Abwicklung einer Veranstaltung mit bis zu 80.000 Besuchern im Sportforum muss die Empfehlung nach sich ziehen, nach Möglichkeit eine derartige Veranstaltung nicht stattfinden zu lassen. Trotzdem darf dieses Szenario nicht völlig ausgeblendet werden, da es bei einer verringerten Besucherannahme (bisher wurde immer nur der obere Wert der Bandbreite 50.000 bis 80.000 Besucher zu Grunde gelegt) durchaus denkbar ist. Eine ausverkaufte Red Bull Arena und ein – ggf. auch zeitversetztes – ausverkauftes Konzert in der ARENA Leipzig bedeuten etwa 56.500 Besucher, also im Bereich des unteren Wertes der Bandbreite. Dieser Ansatz soll im Szenario VI a (vgl. Abschnitt 4.8) überprüft werden.

Szenario VI: Sonderveranstaltung - 80.000 Besucher

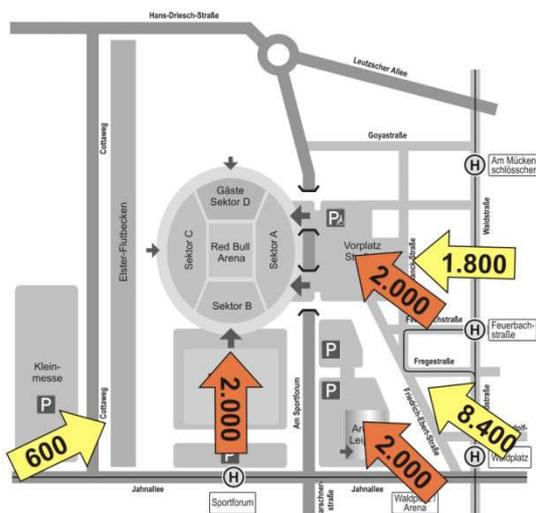
**Besucher
ÖPNV
34.200**



Fahrgastaufkommen Veranstaltungsabreise		
Haltestelle	Richtung	Szenario VI
Haltestelle Sportforum	Fahrrichtung stadteinwärts	11.000
	Fahrrichtung stadtauswärts	6.000
Haltestelle Marschnerstraße	Gesamtnutzung	3.400
Haltestelle Waldplatz/Arena	Fahrrichtung stadteinwärts	2.700
	Fahrrichtung stadtauswärts	700
Haltestelle Waldplatz	Fahrrichtung stadteinwärts	-
	Fahrrichtung stadtauswärts	-
Haltestelle Max-Planck-Str. (Stadionvorplatz)	Fahrrichtung stadteinwärts	7.000
Haltestelle Feuerbachstraße	Fahrrichtung stadtauswärts	2.000
Haltestelle Am Mückenschlösschen	Fahrrichtung stadtauswärts	1.400
Summe:		34.200

**Besucher
Fuß
26.200**

**Rad
6.000**



15.400 Besucher aus diversen Bereichen, u. a. abhängig von Situation Waldstraße

**Besucher
MIV
3.200 Pkw**

**Besucher
P + R
4.000 Pkw**

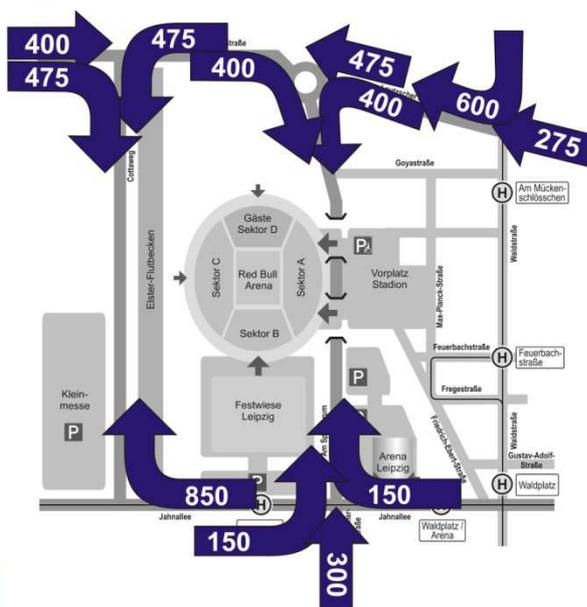


Abb. 12 Besucherverteilung nach Verkehrsarten im Szenario VI

4.8 Verkehrsmittelwahlverhalten Szenario VI a

Im Szenario VI a kommen bei zwei ausverkauften Parallelveranstaltungen im Stadion und in der Multifunktionshalle insgesamt etwa 56.500 Besucher zum Sportforum. Durch Zusammenfassung der Herkunftsräume aus den Szenarien I und IV lassen sich etwa 30.000 Besucher dem Leipziger Stadtgebiet und 26.500 Besucher dem Umland zuordnen (vgl. Tab. 12). Das Szenario VI a wird bei den weiteren Betrachtungen berücksichtigt.

Fazit Szenario VI a:

- Im Szenario VI a sind für die Verkehrsmittel MIV (Sportforum und P+R), Reisebus und zu Fuß vergleichbare Besucherzahlen wie in den Szenarien IV und V zu erwarten.
- Der ÖPNV muss mehr als 31.000 Fahrgäste zum Sportforum befördern, während der SPNV von knapp 7.000 Besuchern genutzt wird.
- Mit der zur Verfügung stehenden Infrastruktur ist diese Beförderungsleistung vom ÖPNV (Straßenbahnverkehr) bei einer gleichzeitigen Abreise beider Veranstaltungen nicht zu erbringen.
- Folglich ist das Szenario VI a nur abwickelbar, wenn die ÖPNV-Leistungsfähigkeit erhöht werden kann und darüber hinaus keine Überlagerung der Abreise der ersten Veranstaltung mit der Anreise der zweiten stattfindet.
- Die benötigten Fahrradabstellanlagen für etwa 6.000 Fahrräder sind dagegen kaum bereitzustellen.

Leipzig Sportforum												
Szenario VI a: Sonderveranstaltung mit 56.500 Besuchern												
Verteilung Leipzig/ Umland	Besucher Leipzig					Besucher Umland						
	Besucheranteil:					Besucheranteil:					26.500	
Verkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Reisebus	MIV	zu Fuß (vorher SPNV)	zu Fuß (vorher MIV)	Fahrrad	ÖPNV (mit P+R)	ÖPNV (mit SPNV)	Reisebus	MIV
modal split	7,5%	20%	63%	0%	10%	10%	17,5%	0%	32,5%	15%	7,5%	17,5%
Besucher	2.250	6.000	18.750	0	3.000	2.650	4.600	0	8.600	4.000	2.000	4.650

Leipzig Sportforum					
Szenario VIa: Sonderveranstaltung mit 56.500 Besuchern					
Gesamtverteilung	Alle Besucher				
	Besucheranzahl:				
Verkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Reisebus	MIV
modal split	16,8%	10,6%	55,5%	3,5%	13,5%
Besucher	9.500	6.000	31.350	2.000	7.650

etwa 3.050 Pkw am Stadion, d.h. ARENA 1 und 2 sowie Parkplatz Jahnallee und Parkplatz Cottaweg vollständig belegt, P+R mit sehr hoher Bedeutung (etwa 3.450 Pkw)

Tab. 12 Abschätzung der Verkehrsmittelwahl im Szenario VI a

5 Maßnahmenkonzepte

Mit der Abschätzung des Verkehrsmittelwahlverhaltens erfolgt die Bestimmung des verkehrsmittelspezifischen Besucheraufkommens auf dessen Grundlage der Maßnahmen einsetz festgelegt wird.

Die Maßnahmen werden bausteinartig für die einzelnen Verkehrsarten bzw. Nutzergruppen dargestellt und erläutert. Dabei werden folgende Bausteine unterschieden:

Bereich Verkehrsarten des Umweltverbundes

- o Baustein ÖPNV / SPNV
- o Baustein Radverkehr
- o Baustein Fußverkehr

Bereich Kraftfahrzeugverkehr

- o Baustein MIV
- o Baustein Parken
- o Baustein P+R
- o Baustein Gästeparken

Bereich Quartiere

- o Baustein Bewohner

Bereich Lenkungsstrategie

- o Baustein Kommunikation/Information

In diesem Zusammenhang ist zwischen

- Maßnahmen, die temporär bei Veranstaltungen eingesetzt werden und
- Maßnahmen, die zwar grundsätzlich aus Veranstaltungsgründen, aber letztendlich dauerhaft als Infrastrukturverbesserung eingeführt werden,

zu unterscheiden. Maßnahmen zur Verbesserung der Wegweisung bzw. zur Besucherinformation werden in die betreffenden Bausteine integriert und nicht als eigener Baustein bearbeitet.

5.1 Planungsziele

Die in den folgenden Abschnitten vorgeschlagenen Maßnahmen sollen zu dauerhaften Verbesserungen für die Besucheranreise und –abreise bei Veranstaltungen im Leipziger Sportforum und damit zu einer Entlastung der angrenzenden Wohnquartiere von Veranstaltungsverkehren führen. Die an der Veranstaltungsdurchführung Beteiligten sollen

- über die Zuordnung der anstehenden Veranstaltung zu einem Szenario und
- einem auf das jeweilige Szenario zugeschnittenen Maßnahmenbündel nach Möglichkeit ein weitgehend feststehendes Maßnahmeninstrumentarium erhalten. Durch feste Abläufe kann die Organisation vereinfacht werden, so dass für Besucher einheitliche und wiederkehrende (damit leicht zu begreifen-

de) Situationen entstehen. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen sind folgende Planungsziele verbunden:

Die Verringerung der Belastungen der stadionnahen Wohnquartiere vom Parksuchverkehr der Veranstaltungsbesucher ist generell ein wichtiges Planungsziel, bei großen Veranstaltungen ist es unverzichtbar. Festzulegen bleibt dabei die Veranstaltungsgröße, bei der entsprechende Maßnahmen zur Verhinderung von Parksuchverkehren zum Standardrepertoire gehören.

Vor diesem Hintergrund müssen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und dabei insbesondere der ÖPNV die Hauptlast des Besuchertransports erbringen. In der Konkurrenz der Verkehrsmittel wird daher der ÖPNV in den Maßnahmenkonzepten bevorzugt, während der Kraftfahrzeugverkehr im Stadionumfeld eher restriktiv behandelt wird. Dies lässt sich am Beispiel der abgeschätzten Besucherzahlen im Szenario IV „Fußball 1. Liga – ausverkauftes Stadion“ nachvollziehen. 3.000 Stellplätze im Stadionumfeld bedeuten knapp 7.700 MIV-Besucher bzw. etwa 17 % der Gesamtbesucher, während demgegenüber die Straßenbahnen etwa 23.600 ÖPNV-Besucher bzw. etwa 53 % der Gesamtbesucher befördern müssen. Eine temporäre Straßensperrung mit dem Ziel, einen verbesserten Betriebsablauf für den Straßenbahnverkehr zu erreichen, wäre dann im Gegenzug durchaus als restriktive MIV-Planung zu werten bzw. zu befürworten.

Das Stellplatzangebot im Umfeld des Stadions kann nicht vergrößert werden, da die Verkehrsanlagen für den zugehörigen, zusätzlichen Erschließungsverkehr nicht mehr leistungsfähig sind und auch nicht ertüchtigt werden können. Daher wird das gegenwärtig zur Verfügung stehende Angebot von etwa 3.000 Stellplätzen als feste Größe beibehalten. Im Einzelfall kann diese Angebotsgröße auch unterschritten werden. Sofern zusätzlich Stellplätze für erforderlich gehalten werden, kann eine Bereitstellung nur auf P+R-Anlagen erfolgen.

5.2 Maßnahmenkonzept für den Baustein ÖPNV/SPNV

Für den Baustein ÖPNV/SPNV wurden folgende Maßnahmen überprüft und beurteilt:

- Verbesserung der Leistungsfähigkeit der ÖPNV-Haltestellen
- Erhöhung der ÖPNV-Leistungsfähigkeit im Zuge der Jahnallee
- Erhöhung der ÖPNV-Leistungsfähigkeit im Zuge der Waldstraße
- Einrichtung einer Ringlinie zwischen Hauptbahnhof und Stadion
- Verbesserung der SPNV-Nutzung

5.2.1 Verbesserung der Leistungsfähigkeit der ÖPNV-Haltestellen

Haltestelle Am Sportforum

Die Haltestelle Am Sportforum trägt aktuell mit Abstand die Hauptlast der ÖPNV-Besucher. Etwa 50 % der Stadionbesucher/Straßenbahnfahrergäste nutzen diese Haltestelle bei Stadionveranstaltungen. Die Auswirkungen dieser intensiven Nutzung zeigen insbesondere bei der Abreise von besucherstarken Veranstaltungen folgende Ausprägungen:

- Der Bahnsteig für die Fahrtrichtung stadteinwärts wird so intensiv genutzt, dass die Wartefläche nicht mehr ausreicht und die Wartenden in erheblichem Ausmaß die Fahrbahnfläche in Anspruch nehmen.
- Auf der Achse Stadion-Festwiese-Haltestelle Sportforum zeigt sich ein massiver, nahezu unterbrechungsloser Fußgängerstrom, der die Jahnallee und die Gleiszone überquert.
- Für einfahrende und genauso für ausfahrende Straßenbahnen muss am östlichen Haltestellenbereich die Gleiszone im Übergang zur anschließenden Trogstrecke durch Sicherungspersonal freigehalten werden.
- Der Bahnsteig wird vor allem im östlichen Randbereich extrem stark frequentiert, so dass beim Einstieg die vorderen Türen massiv bedrängt, die hinteren Türen jedoch nur relativ schwach genutzt werden.
- Bei dieser Situation zeigt sich eine praktische Zugfolgezeit in Fahrtrichtung stadteinwärts von bestenfalls etwa 3 min, so dass in der Hauptabreise, d. h. in den ersten 60 min nach Veranstaltungsende nicht mehr als 20 Straßenbahnen fahren können.

Vor diesem Hintergrund besteht der Wunsch nach leistungssteigernden Maßnahmen an dieser Haltestelle, um zusätzliche Fahrten anbieten zu können. Dabei wird nach Möglichkeiten gesucht, die Gleiszone bei der Ein- und Ausfahrt der Straßenbahnen ohne Sicherungspersonal freizuhalten und eine gleichmäßigere Nutzung der Einstiegstüren zu erreichen, um dadurch letztendlich eine schnellere Zugfolge zu erhalten.

Die gleichmäßigere Ausnutzung der Bahnsteiglänge durch Fahrgäste ist genauso wünschenswert wie problematisch in der Umsetzung, da die derzeitige Hauptzuwegung in der direkten Gehlinie vom Stadion zum östlichen Haltestellenzugang liegt. Die Einrichtung einer zusätzlichen, lichtsignalgesteuerten Überquerungsmöglichkeit über die Jahnallee im westlichen Ende des Halte-

stellenbereiches könnte deshalb zur Entzerrung der Situation beitragen. Allerdings erscheint die praktische Lenkung der Besucher dorthin schwierig wenn nicht gar unmöglich. Im Zwischenbereich kann eine derartige Überquerungsstelle dagegen nicht liegen, da dann die Gleise zwischen den Straßenbahnen überquert werden müssten und dadurch ganz erhebliche Probleme in der Verkehrssicherheit absehbar sind. Vor diesem Hintergrund kann die Einrichtung einer zusätzlichen Überquerungsmöglichkeit nicht empfohlen werden, da kein nennenswerter Beitrag zur Problemlösung absehbar ist. Nach gutachterlicher Einschätzung gibt es keine praktikablen Verbesserungsmöglichkeiten der Situation.

Auch bei der gleichmäßigeren Nutzung der Einstiegstüren (letztendlich die Konsequenz aus der gleichmäßigeren Verteilung der Fahrgäste über die Bahnsteiglänge) lässt sich kurzfristig kaum eine Verbesserung erzielen. Bedingt durch den Einsatz unterschiedlicher Zugtypen lassen sich keine festen Einstiegsbereiche am Bahnsteig definieren, die man ggf. markieren könnte. Hier sollten Überlegungen angestellt werden, wie zukünftig möglicherweise eine Vereinheitlichung des eingesetzten Zugtyps erreicht werden kann.

Der Verzicht auf Sicherungspersonal im Bereich der Gleiszone erscheint auf Grund des sehr starken Fahrgastandrangs generell nicht realisierbar. Bei Einrichtung von sog. Drängelgittern sind Überquerungen der Gleiszone in nicht gesicherten Bereichen und erhebliche Fahrgastpuls vor den Absperrungen (dann auch bei kleineren Veranstaltungen) absehbar. Eine Installation von automatischen Schranken kann ebenfalls nicht empfohlen werden, da hierbei häufige und relativ lange Schließzeiten entstehen und – anders als bei Bahnübergängen an Straßen - die akustische Ankündigung der Schrankenschließung nicht zum vollständigen Räumen der Gleiszone führen wird und dann die Menschen zwischen den Schranken und den fahrenden Straßenbahnen gefangen sind.

Es ist an dieser Stelle zu erwähnen, dass die Leipziger Verkehrsbetriebe die parallele Abfertigung von zwei hintereinander haltenden Zügen bereits ausprobiert und auf Grund der deutlich ungünstigen Erfahrungen wieder verworfen haben. Die o. g. ungleichmäßige Ausnutzung der Bahnsteiglänge wurde dabei eindrucksvoll bestätigt, da in den hinteren Zug kaum eingestiegen wurde und deshalb ein zweiter Halt, dann in vorderer Position erforderlich wurde.

Insgesamt erscheint es deshalb zweckmäßiger, ggf. auch Straßenbahnzüge losfahren zu lassen, die im hinteren Teil durchaus noch freie Fahrgastkapazitäten aufweisen, weil damit an der Haltestelle Waldplatz/ARENA bisher kaum vorhandene Zustiegsmöglichkeiten verbessert werden.

Insofern werden keine entscheidenden Verbesserungsmöglichkeiten zur Erhöhung der Haltestellenleistungsfähigkeit gesehen. Allerdings erscheint die in jüngerer Vergangenheit praktizierte Sperrung der Jahnallee für den Kraftfahrzeugverkehr bei der Abreise von sehr großen Veranstaltungen eine zweckmäßige Lösung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, um zumindest die Konflikte zwischen Fußgängern und Kraftfahrzeugen beim Zugang zur Haltestelle auszuschließen.

Da die Abreise bei vielen großen Veranstaltungen erst am späten Abend erfolgt, sollte auf jeden Fall eine bessere Ausleuchtung der Gleiszone im Bereich der östlichen Überquerungsstelle und nach Möglichkeit auch im weiteren

Bahnsteigbereich erfolgen. Denkbar sind auch zusätzliche Leucht-/Akustiksignale, die einen aus der Trogstrecke in Fahrtrichtung stadtauswärts einlaufenden Zug ankündigen und das Räumen der Gleiszone unterstützen, da die gegenwärtige Situation – nicht nur bei Veranstaltungen – für Fahrer und Fahrgäste durchaus schwierig ist.

Weiterhin erscheint es sinnvoll, die Größe der Wartefläche des stadteinwärtigen Bahnsteigs zu optimieren. Bei kleineren Veranstaltungen ohne Sperrung der Jahnallee muss eine Fahrbahnnutzung als Wartefläche nach Möglichkeit vermieden werden. Daher ist zu empfehlen, die Pflanzbeete der Bäume ggf. mit begehbaren Baumscheiben zu gestalten.

Eine verbesserte Haltestellenleistungsfähigkeit ist aber auch durch eine Entlastung der Haltestelle denkbar, beispielsweise durch eine Mehrbelastung der Haltestelle Stadionvorplatz/Max-Planck-Straße. Dies könnte zusätzlich mit der an anderer Stelle erläuterten Ringlinie, der störungsfreien Nutzbarkeit der Waldstraße und einer entsprechenden Wegweisung unterstützt werden.

Vor diesem Hintergrund sind für die zukünftige Situation der Haltestelle Sportforum folgende Empfehlungen zu geben:

- Die empfohlenen Maßnahmen zur Beleuchtungsverbesserung und zur Befestigung der Pflanzbeete an den Warteflächen sind in jedem Fall zweckmäßig und sinnvoll, weil ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet wird. Dies ist als dauerhafter Vorteil insbesondere auch bei kleineren Veranstaltungen als wesentlich hervorzuheben, da dann kein umfangreicher Personaleinsatz durch die LVB erfolgt und auch die Jahnallee nicht gesperrt werden wird. Allerdings machen diese Maßnahmen die Haltestelle nicht nennenswert leistungsfähiger.
- Die zukünftige Situation und die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Haltestelle Sportforum müssen daher planerisch überprüft werden. Im Rahmen einer Vorplanung ist zu klären, ob durch einen Umbau der Haltestelle die Leistungsfähigkeit in Fahrtrichtung stadteinwärts verbessert werden kann. Sind Maßnahmen vorstellbar und realisierbar, die dazu beitragen, die Abfertigungszeit einer Straßenbahn in den Bereich von etwa 2 min zu verkürzen, so dass dann ggf. etwa 30 Züge in der ersten Stunde nach Veranstaltungsende stadteinwärts fahren können. Theoretisch denkbar wäre in dieser Hinsicht die Einrichtung eines zusätzlichen Gleises mit Bahnsteig, um zwei Züge parallel abfertigen zu können. Dies erscheint in einer ersten Einschätzung allerdings wenig praktikabel. Zudem würde sich die Situation an der Überquerungsstelle des Gleisbereiches dadurch nicht verbessern, sondern tendenziell eher noch schwieriger gestalten. Auch die Leistungsfähigkeit des stadteinwärtigen Gleisabschnitts muss für eine kürzere Zugfolge gewährleistet werden.
- Es muss daher untersucht werden, ob ein Totalumbau der Haltestelle die Situation nachhaltig verbessern kann, weil hier auch zukünftig die Hauptlast der ÖPNV-Besucher abgewickelt werden wird. Andererseits gewinnt bei negativer Beurteilung des Ausbau-/Umbaupotenzials die Notwendigkeit einer zweiten, separat erschlossenen und bedienten Haltestelle erheblich an Bedeutung, so dass der Ausbau der „Feuerbachschleife“ und die Einrichtung einer Ringlinie dann einen sehr viel höheren Stellenwert erhalten (vgl. dazu Haltestelle Stadionvorplatz/Max-Planck-Straße).

Haltestelle Waldplatz/ARENA

Die Haltestelle Waldplatz/ARENA zeigt vergleichbare Probleme, allerdings auf Grund der geringeren Frequentierung in abgeschwächter Form. Auch hier ist Sicherungspersonal zum Freihalten der Gleiszone im Überquerungsbereich unverzichtbar, ohne dass hier entscheidende Verbesserungsvorschläge entwickelt werden können. Die Bahnsteige bieten für den massiven Andrang von Fahrgästen bei der Veranstaltungsabreise keine ausreichende Wartefläche.

Abhilfe ist nur in begrenztem Umfang zu leisten, in dem eine intensivere Nutzung der Haltestelle Max-Planck-Straße/Stadionvorplatz durch eine entsprechende Lenkung der Besucherströme erreicht wird. Die Problematik, dass in Richtung Innenstadt einlaufende Züge zumeist vollständig gefüllt ankommen und keine Zustiegsmöglichkeit mehr bieten, könnte nur mit an der Haltestelle Sportforum durchfahrenden, leeren Verstärkerzügen gelöst werden. Entsprechende Tests wurden bereits durchgeführt, die Durchfahrt ohne Halt gestaltet sich an der Haltestelle Sportforum jedoch schwierig, weil die Bahnen dort nur im Schrittempo fahren können und durch die im Pulk wartenden Fahrgäste nahezu zwangsweise zum Halten gebracht werden. Überlegungen, die Bedienung der Haltestelle Waldplatz/ARENA bei der Veranstaltungsabreise vom Stadion temporär einzustellen werden nicht als zielführend beurteilt, da dann die Nutzung der ohnehin überlasteten Haltestelle Sportforum noch intensiviert werden würde. Vielmehr sollte das Ziel sein, alle Möglichkeiten zur Entlastung und Fahrgastverlagerung der Haltestelle Sportforum auszuschöpfen und die Durchfahrt von Leerfahrzeugen ggf. auch durchzusetzen. Das bereits an der Haltestelle Sportforum thematisierte Freihalten von Kapazitäten in den hinteren Zugbereichen wird sich zusätzlich positiv auf die Leistungsfähigkeit der Haltestelle Waldplatz/ARENA auswirken. Das vor Ort befindliche Sicherungspersonal der Verkehrsbetriebe sollte wartende Fahrgäste daher auf den westlichen Haltestellenbereich lenken.

Haltestelle Stadionvorplatz/Max-Planck-Straße

Spätestens im Szenario IV mit 14-tägigen Veranstaltungen in der Größenordnung 35.000 bis 44.500 Besuchern ist die regelmäßige Nutzung der sog. „Feuerbachschleife“ (d. h. ein Linienverlauf über Waldstraße-Feuerbachstraße-Max-Planckstraße-Fregestraße-Waldstraße) eine wichtige Maßnahme, um die erforderliche ÖPNV-Kapazität bereitzustellen und auch betreiben zu können. Die Leistungsfähigkeit der Haltestelle Sportforum an der Jahnallee und der darüber verkehrenden Straßenbahnlinien ist endlich, so dass zu empfehlen ist, ein zusätzliches, leistungsfähiges „Ventil“ zur Beförderung der Stadionbesucher zu schaffen. Die bisher eher als provisorische Lösung betriebene Nutzung der Feuerbachschleife mit der Haltestelle Max-Planck-Straße/Stadionvorplatz wäre dafür eine sehr gut geeignete Regellösung.

Allerdings ist dann der Zustand dieser bisher provisorischen Haltestelle aufzuwerten und an den Haltestellenstandard der Leipziger Verkehrsbetriebe (Bahnsteig mit befestigter Wartefläche, dynamische Fahrgastinformation etc.) anzupassen. Außerdem sollte auch die Bereitstellung der Straßenbahnzüge verbessert und ggf. neu organisiert werden. Auch das Freihalten der Gleiszone muss beschilderungstechnisch und gestalterisch sichergestellt werden. Derzeit ist die Feuerbachstraße im Falle von dort wartenden Straßenbahnen nicht mehr für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge befahrbar, weil beidseitig am Fahrbahnrand geparkt wird und sich das Straßenbahngleis in Mittellage befindet. Daher wird im Gegenzug die parallel verlaufende Fregestraße freigehalten und kann deshalb nicht als Warteposition für Straßenbahnen genutzt werden. Es sollte in diesem Zusammenhang geprüft werden, ob eine Inanspruchnahme der Dreiecksfläche zwischen Max-Planck-Straße und Friedrich-Ebert-Straße ggf. mit einer Verlängerung des Straßenbahngleises zum Stadionvorplatz möglich ist und dadurch die Haltestellensituation eventuell nachhaltig verbessert werden kann.

Insgesamt ist der anforderungsgerechte Ausbau der Feuerbachschleife als unverzichtbare Maßnahme zur Sicherstellung der ÖPNV-Leistungsfähigkeit in den Szenarien IV bis VI zu beurteilen und zu empfehlen.

5.2.2 Erhöhung der ÖPNV-Leistungsfähigkeit im Zuge der Jahnallee

Eine wesentliche Maßnahme zur Erhöhung der ÖPNV-Leistungsfähigkeit im Zuge der Jahnallee ist eine temporäre Sperrung der Jahnallee im Abschnitt zwischen Zschochersche Straße und Leibnizstraße. Die Maßnahme ist ein wichtiger Baustein für eine reibungslose Abwicklung des Straßenbahnverkehrs bei der Abreise von großen Veranstaltungen mit mehr als etwa 30.000 bis 35.000 Besuchern. Daher wird diese Maßnahme auf Grund der positiven Wirkungen als ÖPNV-Maßnahme gelistet. Die Beeinträchtigungen für den „MIV-Normalverkehr“ sind als eher gering zu bewerten, da die Abreise werktags erst gegen 20.00 Uhr oder später einsetzt und an Wochenenden am späten Nachmittag, d. h. in Zeiträumen, in denen ohnehin nur ein deutlich abgeschwächtes Verkehrsaufkommen vorhanden ist. Die Alternativroute verläuft über Karl-Heine-Straße und Käthe-Kollwitz-Straße bis zum Goedelerring und bedeutet nur einen sehr geringen Umweg.

Für den Straßenbahnverkehr wird mit dieser Maßnahme eine erhebliche Erleichterung der Situation an den Haltestellen erreicht. Die großen Besuchermengen können normalerweise auf den Bahnsteigen nicht abgewickelt werden und haben dadurch die Möglichkeit, die kraftfahrzeugfreie Fahrbahn als erweiterte Wartefläche zu nutzen.

In Bezug auf eine temporäre Sperrung der Jahnallee wurden verschiedene Aspekte betrachtet und Alternativen gegeneinander abgewogen. Dabei sind folgende Beurteilungen der Situation zu erläutern:

- Eine Sperrung bei der Anreise erscheint nicht zweckmäßig, weil dies die Anfahrt zu den Parkplätzen deutlich schwieriger und auch umwegiger macht. Beispielsweise wäre in diesem Fall der Parkplatz Cottaweg nur von Norden erschlossen, so dass dies im Bereich Hans-Driesch-Straße/Am Sportforum/Leutzscher Allee (hier in Verbindung mit möglicherweise 500 Stellplätzen für Gästeparker, vgl. dazu Abschnitt 5.8) zu einer Überlastung der beteiligten Knotenpunkte führen würde. Zudem ist die Anreise über einen deutlich längeren Zeitraum verteilt, so dass es eher darum geht, bei den ankommenden Straßenbahnen den Pulk aussteigender Fahrgäste sicher über die nördliche Richtungsfahrbahn der Jahnallee zu bringen. Dazu müssen entsprechende Signalprogramme in den Lichtsignalsteuerungen vorbereitet werden, in denen entsprechend lange Fußgängerfreigabezeit vorgesehen sind. Dies ist jedoch vergleichsweise unproblematisch zu bewältigen.
- Anders bei der Abreise, bei der sich ein nahezu ununterbrochener Strom von mehreren Tausend Veranstaltungsbesuchern vom Stadion zur Haltestelle Sportforum bewegt und hier eine für diesen Andrang nicht zu dimensionierende Wartefläche vorfindet. Dieser massive Fußgängerstrom lässt sich kaum verträglich/verkehrssicher (auch nicht durch Lichtsignalsteuerungen) mit einem dazu kreuzenden Kraftfahrzeugverkehr abwickeln.
- Geprüft wurde auch die Möglichkeit, bei der Abreise nur die stadtauswärts führende, nördliche Richtungsfahrbahn der Jahnallee für den Kraftfahrzeugverkehr zu sperren und die stadteinwärts führende Richtungsfahrbahn – eventuell auch nur einstreifig – befahrbar zu halten. In der Abwä-

gung wird jedoch auch hier die vollständige Sperrung der Richtungsfahrbahn bevorzugt, weil

- o an den Haltestellen Waldplatz/ARENA und Sportforum sowie am Knotenpunkt Jahnallee/Marschnerstraße/Am Sportforum eine sehr hohe Überquerungsfrequenz nicht nur der stadtauswärtigen Richtungsfahrbahn, sondern für den gesamten Querschnitt der Jahnallee festgestellt wurde,
- o am Knotenpunkt Jahnallee/Marschnerstraße/Am Sportforum die Situation bei der Abreise durch ein Abschalten der Lichtsignalanlage bzw. „Dauergrün“ für Fußgänger und Radfahrer an allen Furten für etwa 30 min deutlich verbessert werden kann, was bei Erhalt der Kfz-Befahrbarkeit nicht möglich wäre und
- o der verkehrsablaufproblematische Abschnitt der Jahnallee zwischen Waldplatz und Leibnizstraße in Bezug auf die Abwicklung des Straßenbahnverkehrs (Zusammenführung der Waldstraßen- und Jahnallee-Linien) von einem Kfz-freien Zeitfenster deutlich profitieren würde.

Obwohl die Sperrung der Jahnallee eigentlich nur im Abschnitt Waldplatz bis westlich der Haltestelle Sportforum benötigt wird, ist es nicht zweckmäßig, sich auf diesen Abschnitt zu beschränken, weil eine flüssige Führung des Kfz-Verkehrs auf die Umleitungsstrecken wesentlich erscheint. Wendefahrten vor der temporären Durchfahrtsperre sind nach Möglichkeit zu vermeiden, so dass es sinnvoll ist, die Sperrung der Jahnallee mit einem Zugang zur vorgesehenen Umleitungsstrecke (d. h. am Knotenpunkt Jahnallee/Leibnizstraße bzw. Lützner Straße/Zschochersche Straße) zu verknüpfen.

Bei den Überlegungen zu einer Sperrung der Jahnallee wurden auch die Möglichkeiten überprüft, dies mit technischen Installationen (Wechselwegweiser, LSA-Schaltungen/Pförtnerung etc.) umzusetzen, um den Personalaufwand für eine derartige Maßnahme zu minimieren. Die Möglichkeit zur Einflussnahme durch technische Maßnahmen wird eher zurückhaltend beurteilt, weil sie zwar als unterstützendes Element im Rahmen der Wegweisung benötigt werden, der Personaleinsatz dadurch aber kaum beeinflusst wird:

- Am Knotenpunkt Jahnallee/Ranstädter Steinweg/Leibnizstraße lässt sich allein über die Lichtsignalsteuerung („Dauerrot“) die Einfahrt in die Jahnallee kaum verhindern. Da andererseits die Straßenbahnen in Richtung stadtauswärts in den gesperrten Bereich einfahren dürfen und das Abbiegen möglich sein muss, ist hier eine Sperrung mit Absperrerelementen nicht zu vermeiden. Für die Durchfahrt der Straßenbahnen müssen die Absperrerelemente durch Personal jeweils geöffnet und geschlossen werden.
- Auch am westlichen Knotenpunkt Lützner Straße/Zschochersche Straße ist eine Sperrung der stadteinwärts führenden Richtungsfahrbahn mit Absperrerelementen notwendig. Allerdings kann hier auf Personal weitgehend verzichtet werden, da ein Öffnen und Schließen der Absperrerelemente nicht erforderlich ist. Im Bereich Lützner Straße/Jahnallee ist die stadteinwärtige Sperrung zu wiederholen, um eine Umfahrungsmöglichkeit der Sperrung

über den Bereich Lindenauer Markt zu verhindern. Stadteinwärts fahrende Kfz aus der Jahnallee müssen dort nach rechts in die Lützner Straße geleitet und zur Zschocherschen Straße zurückgeführt werden.

Eine auf die Sperrung ausgerichtete Wegweisung und Umleitungsbeschilderung ist zur Unterstützung der Sperrmaßnahme wichtig. Da das Szenario IV kein Einzelereignis, sondern ein 14-tägiger Regelrhythmus sein wird, sollte überlegt werden, die Sperrungshinweise vorzugsweise mit einer dynamischen Informationsbeschilderung anzukündigen (dabei können bereits vorab die Sperrzeiten angezeigt werden) und die Umleitungsrouten dann mit orangefarbenen Delestage-Pfeilen auszuschildern (vgl. Abb. 13), um die Umleitungsmaßnahme weitgehend zu automatisieren. Außerhalb von Sperrungen können diese Tafeln zudem zur Verkehrslenkung für andere Veranstaltungen genutzt werden. Die Kosten für eine derartige Informationstafel dürften im Bereich von etwa EUR 20.000,00 liegen.

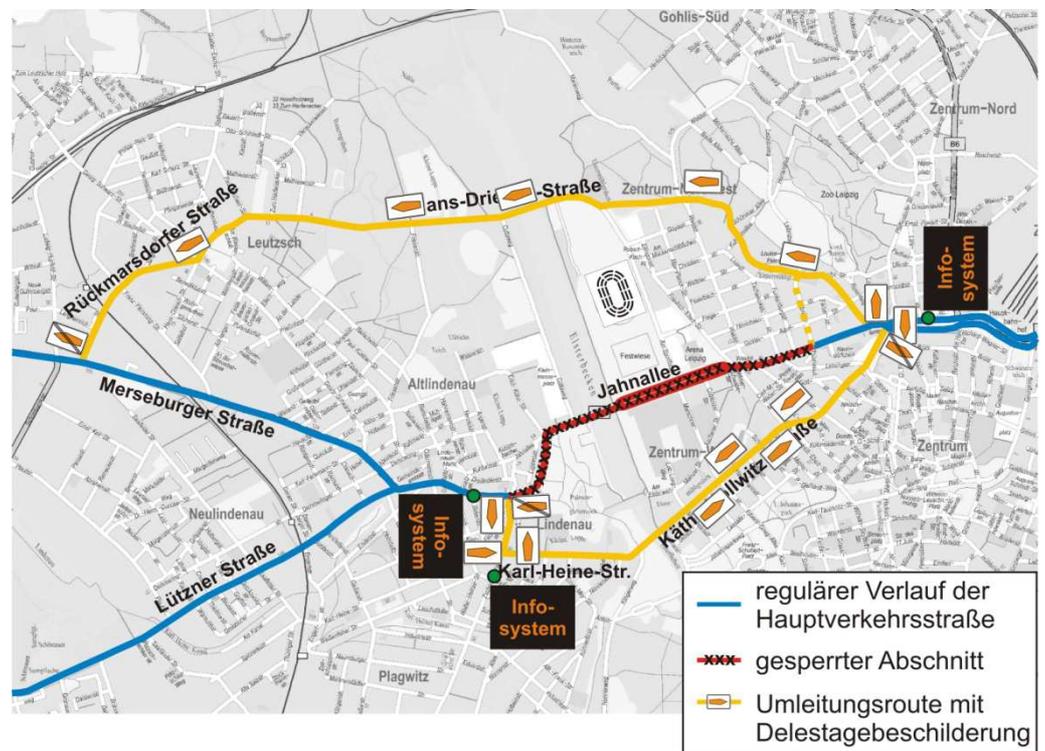


Abb. 13 Vorgeschlagene Umleitungsstrecken bei Sperrung der Jahnallee

In Fahrtrichtung stadteinwärts werden entsprechende Autofahrerinformationen

- von Westen in der Lützner Straße vor der Zschocherschen Straße und
- von Süden in der Zschocherschen Straße vor der Karl-Heine-Straße

benötigt. Damit kann für die Fahrtrichtung stadteinwärts der Straßenzug Zschochersche Straße/Karl-Heine-Straße/Käthe-Kollwitz-Straße als Umleitungsrouten genutzt werden.

In Fahrtrichtung stadtauswärts ist es zweckmäßig, die Umleitungsbeschilderung bereits am Knotenpunkt Ranstädter Steinweg/Goedelerring beginnen zu lassen, so dass die Umleitung

- in Richtung Plagwitz/Lindenau über Goedelerring, Käthe-Kollwitz-Straße und Karl-Heine-Straße sowie
- in Richtung Leutzsch über Jacobstraße, Zöllnerweg, Leutzscher Allee und Hans-Driesch-Straße

verlaufen würde.

Die Ausschilderung großräumiger Umleitungen erscheint wenig zweckmäßig, da die Sperrung jeweils nur ein sehr kurzes Zeitfenster betrifft und die absehbaren, von der Umleitung betroffenen Verkehrsmengen doch vergleichsweise gering sind. Für diese Verkehrsmengen erscheinen die Umleitungsstrecken leistungsfähig und die zusätzliche Verkehrsbelastung dort zumutbar.

In der Zusammenfassung lassen sich folgende Aspekte schlagwortartig hervorheben:

Vorteile:

- o Hohe Verkehrssicherheit für Fußgänger an den Überquerungsstellen der Jahnallee
- o Verbesserung der Leistungsfähigkeit für die Haltestelle Sportforum
- o Verbesserter Verkehrsablauf für die Straßenbahnen im Zuge der Jahnallee
- o Verbesserung der Verkehrssicherheit für wartende Fahrgäste an den Haltestellen Sportforum und Waldplatz/ARENA
- o Besserer Verkehrsablauf bei der Entleerung der Parkplätze, weil am Knotenpunkt Jahnallee/Marschnerstraße/Am Sportforum allein die Parkplatzverkehre abfließen können und keine Querrichtung zu berücksichtigen ist.

Nachteile:

- o Personeller Einsatz und beschilderungstechnischer Umleitungsaufwand
- o Zusätzliche Verkehrsbelastungen im Zuge der Umleitungsstrecken und damit Umwegfahrten für den Normalverkehr (allerdings bei insgesamt sehr niedriger Verkehrsstärke)
- o Anordnungstechnische Problematik auf Grund der Ausweisung einer Umleitungsstrecke für eine Bundesstraße

Die genannten Nachteile sind sicherlich bedenkenswert, sind jedoch kaum als

durchschlagende Gegenargumente zu den enormen Vorteilen der Maßnahme heranzuziehen. Daraus lässt sich die eindeutige Empfehlung ableiten, die temporäre Sperrung der Jahnallee im Abschnitt zwischen Zschochersche Straße und Leibnizstraße als Regelmaßnahme in den Szenarien IV, V und VI a einzusetzen. Im Szenario III muss dies im Einzelfall entschieden werden. Auch wenn diese Maßnahme den Verlauf einer Bundesstraße (B 87) betrifft, sollte dies über eine Veranstaltungsanordnung durchsetzbar sein.

5.2.3 Erhöhung der ÖPNV-Leistungsfähigkeit im Zuge der Waldstraße

Freihalten der Gleiszone in der Waldstraße

Über die Waldstraße verläuft der Linienweg der Straßenbahnlinie 4 (Stötteritz – Gohlis), die über Jahnallee und Ranstädter Steinweg eine direkte Verbindung zum Leipziger Hauptbahnhof anbietet. Bei größeren Veranstaltungen im Stadion wird von den Leipziger Verkehrsbetrieben die Verstärkerlinie 4E betrieben, die vom Hauptbahnhof zunächst in die Waldstraße, dann aber über die Feuerbachstraße zur Endhaltestelle Max-Planck-Straße (Stadionvorplatz) führt. Unter Nutzung der Fregestraße erfolgt anschließend die Rückführung der Züge zur Waldstraße und weiter in Richtung Hauptbahnhof.

Aktuelle Erfahrungen bei Großveranstaltungen zeigen, dass es in der Waldstraße während der Veranstaltungsreise immer wieder zu erheblichen Störungen und Behinderungen im Kraftfahrzeugverkehr in Fahrtrichtung Waldplatz kommt. Straßenbahnen in Fahrtrichtung Innenstadt stehen dabei ebenfalls im Stau, da die Gleiszone durch Kraftfahrzeuge belegt ist. Fahrpläne sind dann ebensowenig einzuhalten wie ein kontinuierlicher Betrieb der Verstärkerlinie 4E.

Da der ÖPNV die Hauptlast des veranstaltungsbezogenen Besucherverkehrs zu übernehmen hat, besitzt ein reibungsloser Betriebsablauf des Straßenbahnverkehrs in der Waldstraße Priorität. Vor diesem Hintergrund sind verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Situation zu bewerten (vgl. Abb. 14):

- **Markierung des Gleisbereiches** in der Waldstraße (zwischen Leutzscher Allee und Waldplatz) als Sperrfläche. In den Knotenpunktbereichen wird darauf verzichtet, um stattdessen in Fahrbahnmitte Aufstellflächen für Linksabbieger vorzuhalten. Die Maßnahme ist nicht veranstaltungsbezogen, sondern sie würde als dauerhafte Maßnahme umgesetzt. In der Waldstraße steht damit für den fließenden Kraftfahrzeugverkehr je Fahrtrichtung ein Fahrstreifen zur Verfügung. Dies entspricht dem gegenwärtigen Nutzerverhalten und würde daher keine Veränderung bedeuten. Für den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr würden sich jedoch erhebliche Restriktionen ergeben, da das bisher am Fahrbahnrand zulässige Parken (teilweise auch in zweiter Reihe, d. h. neben dem Parkstreifen im Seitenraum) dann nicht mehr möglich ist.
- **Sperrung der Einfahrt in die Waldstraße** an den Knotenpunkten Leutzscher Allee und Waldplatz während der Veranstaltungsreise. Diese Maßnahme wird zu einer erheblichen Verkehrsreduzierung in der Waldstraße führen, so dass der Linienbetrieb der Straßenbahnen kaum mehr von Störungen betroffen sein wird. In einem iterativen Begleitverfahren

muss geklärt werden, ob es ausreicht, die Sperrung an den beiden genannten Endknotenpunkten einzurichten. Sofern sich hierbei unerwünschte Schleichverkehrsrouten durch die Quartiere einstellen, müsste die Absperrung auch auf diese Routen ausgedehnt werden. Da die - allerdings umwegige - Erreichbarkeit der einzelnen Quartiersadressen erhalten bleibt, ist an den Einfahrtssperrungen keine Ausnahme für Bewohner vorzusehen und damit keine Kontrolle erforderlich. Die Sperrung muss jedoch überwacht und jeweils für die Straßenbahnen geöffnet werden.

- **Einrichtung einer Anwohnerschutzzone** in den Quartieren westlich und östlich der Waldstraße im Zeitraum von etwa 2,5 h vor Veranstaltungsbeginn und etwa 1 h nach Veranstaltungsende. Die zeitliche Ausdehnung nach hinten richtet sich danach, wie lange die ÖPNV-Achse freigehalten werden soll und nach welcher Zeit die Fußgängerströme weitgehend abgeflossen sind. In diesem Fall werden alle Zufahrten und damit auch die Zufahrten der Waldstraße zu den Quartieren gesperrt, wobei für die Quartierbewohner eine ungehinderte Erreichbarkeit sichergestellt ist, während alle übrigen Kraftfahrzeuge (Durchgangsverkehr, Veranstaltungsbesucher, Besucher der Anwohner) keine Einfahrt erhalten.
- **Pförtnerung (Dosierung des einfahrenden Kfz-Verkehrs) der Waldstraße** an den beiden Randknotenpunkten während der Veranstaltungsanreise. Durch die Schaltung spezieller Eventprogramme in den Lichtsignalsteuerungen der Knotenpunkte Waldstraße/Jahnallee/Waldplatz und Waldstraße/Zöllnerweg/Leutzscher Allee bei der Veranstaltungsanreise werden für die Einfahrt in die Waldstraße nur minimale Freigabezeiten angeboten, während die jeweils anderen Richtungen deutlich längere Grünzeiten erhalten.

Auf Grund der gegenwärtigen Fahrstreifenaufteilung in der nördlichen Zufahrt der Waldstraße zum Knotenpunkt Waldstraße/Zöllnerweg/ Leutzscher Allee (Rechtsabbiegefahrstreifen plus Geradeausfahrstreifen, kein Linksabbiegen zulässig) wäre hier eventuell eine dynamische Fahrtrichtungszuweisung der Fahrstreifen (im Veranstaltungsfall ist kein Geradeausverkehr, sondern nur Rechtsabbiegen und Linksabbiegen möglich) in Verbindung mit einer Stauinformation zur Verkehrslage am Waldplatz zweckmäßig.

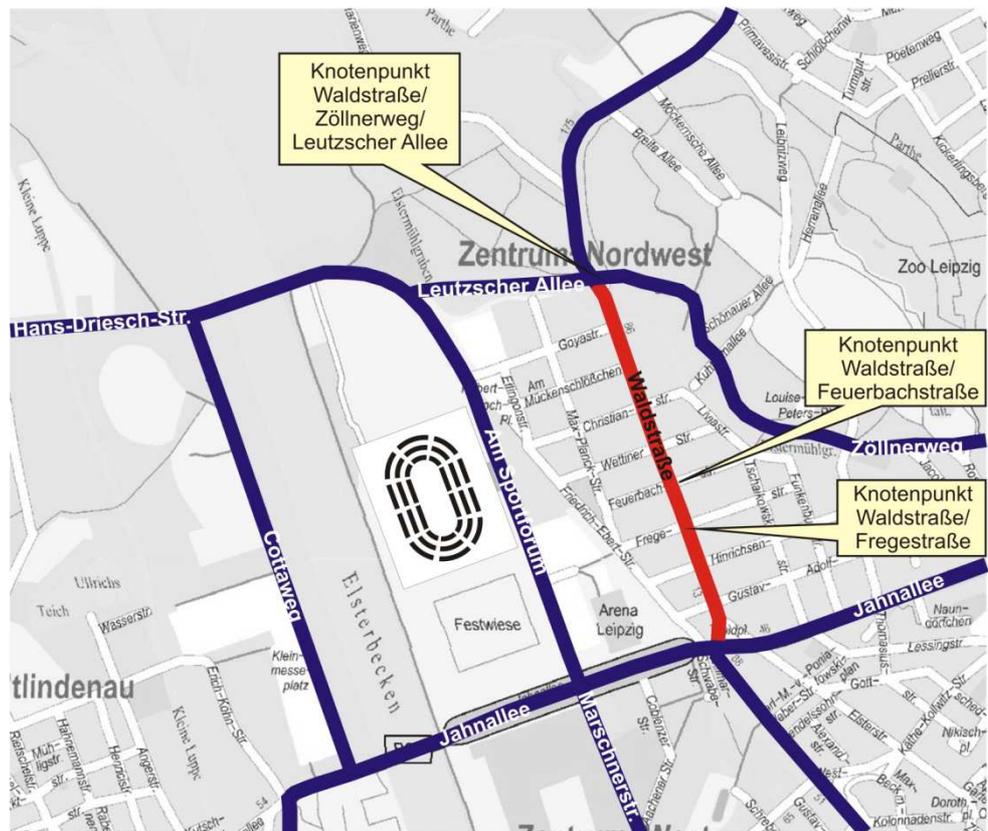


Abb. 14 Problembereich Waldstraße

In der Abwägung der vier Verbesserungsvorschläge wird die Pfortnerung der Waldstraße über die Schaltung spezieller Eventprogramme an den beiden Randknotenpunkten favorisiert, weil dies die flexibelste Lösung bei gleichzeitig dem geringsten Personaleinsatz darstellt. Im Gegensatz dazu ist das Markieren des Gleisbereiches als Sperrfläche eine vergleichsweise nachteilige Lösung für die Anlieger (insbesondere außerhalb von Veranstaltungszeiten), während die Sperrung der Waldstraße für den Durchgangsverkehr (als singuläre Maßnahme oder im Zusammenhang mit der Einrichtung einer Anwohnerschutzzone) eine vergleichsweise sehr aufwendige Maßnahme ist, die nur als letztes Mittel eingesetzt werden sollte, falls sich die Pfortnerung als nicht ausreichend herausstellen sollte.

Lichtsignalsteuerung am Knotenpunkt Waldstraße/Fregestraße

Über den Knotenpunkt Waldstraße/Fregestraße erfolgt die Rückführung der Straßenbahnen aus der sog. „Feuerbachschleife“. Dabei ist die Fregestraße gegenüber der Waldstraße durch eine Beschilderung mit Zeichen 205 StVO wartepflichtig. Im Regelfall ist diese Verkehrsregelung angemessen, da die Feuerbachschleife nicht betrieben wird. Bei Stadionveranstaltungen entstehen hier jedoch für die dann wartepflichtigen Straßenbahnzüge deutlich Verzögerungen beim Einbiegen in die Waldstraße. Es wird daher empfohlen, am Knotenpunkt eine Lichtsignalsteuerung einzurichten, um den Straßenbahnen ein unbehindertes Einbiegen in die Waldstraße zu ermöglichen. Im Normalbetrieb, d. h. keine Nutzung der Feuerbachschleife durch Straßenbahnen, kann diese LSA entweder ausgeschaltet oder als bedarfsgesteuerte LSA für die Überquerung von Fußgängern („Druckknopfampel“) genutzt werden.

Denkbar wäre auch, aus Kostengründen die Lösung des Knotenpunktes Waldstraße/Feuerbachstraße anzuwenden (bedarfsgesteuerte LSA für Fußgänger zur Überquerung der Waldstraße, Straßenbahn fordert Fußgängergrünzeit an und kann dann einbiegen), weil letztendlich auch damit die erforderlichen, künstlichen Zeitlücken geschaffen werden können.

Lichtsignalsteuerung am Knotenpunkt Waldstraße/Feuerbachstraße

Am Knotenpunkt Waldstraße/Feuerbachstraße liegt die nördliche Verknüpfung der „Feuerbachschleife“ mit dem Waldstraßengleis. Über den nördlichen Knotenpunktarm der Waldstraße verläuft die Furt einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage. Da die von Süden nach links in die Feuerbachstraße abbiegenden Straßenbahnen gegenüber dem Gegengeradeausstrom wartepflichtig sind, wird auch hier zur Verstetigung des Straßenbahnverkehrs eine signaltechnische Sicherung der linksabbiegenden Straßenbahnen empfohlen. Hier erscheint es jedoch ausreichend, die Steuerung der Fußgängerlichtsignalanlage dahingehend zu erweitern, dass abbiegende Straßenbahnen eine Grünphase für Fußgänger anfordern können. Dadurch wird der Geradeausverkehr im Zuge der Waldstraße angehalten, so dass im Schutz der Fußgängerfreigabezeit abgelenkt werden kann.

5.2.4 Einrichtung einer Ringlinie zwischen Hauptbahnhof und Stadion

Die Problematik, bei großen Stadionveranstaltungen ausreichende Straßenbahnkapazitäten vorzuhalten und die Fahrzeuge in einer akzeptablen Reisezeit zwischen Hauptbahnhof und Stadion verkehren zu lassen, führt zu teilweise erheblichen Engpässen im Straßenzug Jahnallee/Ranstädter Steinweg. Besonders problematisch stellt sich die Situation im Abschnitt Waldplatz-Leibnizstraße durch das Zusammenführen der Jahnallee- und Waldstraßenlinien dar.

Es sollte geprüft werden, die Sonderverkehre der Linie 4E vom Stadionvorplatz (Max-Planck-Straße) nach Norden abzuführen und unter Ausnutzung des Waldstraßengleises eine Art Ringlinie zur Kurt-Schumacher-Straße/Hauptbahnhof einzurichten. Eingedenk der Schwierigkeiten, einen derartigen Ringbetrieb neu zu installieren, sind folgende Vorteile des Vorschlages hervorzuheben:

- Der Ringbetrieb würde bei der Abreise die Schwerpunktrichtung (stadteinwärts zum Hauptbahnhof) des Straßenbahnverkehrs und damit den besonders kritischen Abschnitt der Jahnallee (Waldplatz bis Leibnizstraße) entlasten und die jeweils deutlich schwächer frequentierte Gegenrichtung nutzen.
- Die bisherige Problematik bei der Rückführung der Züge mit einer zeitaufwendigen und umwegigen Wendefahrt am Rabensteinplatz südöstlich des Hauptbahnhofes könnte entfallen.
- Die Haltestelle Stadionvorplatz/Max-Planck-Straße würde erheblich aufgewertet, weil hier neben der kurzwegigen Erreichbarkeit eine störungsfreie Abfertigung und ein weitgehend behinderungsfreier Verkehrsablauf angeboten werden.

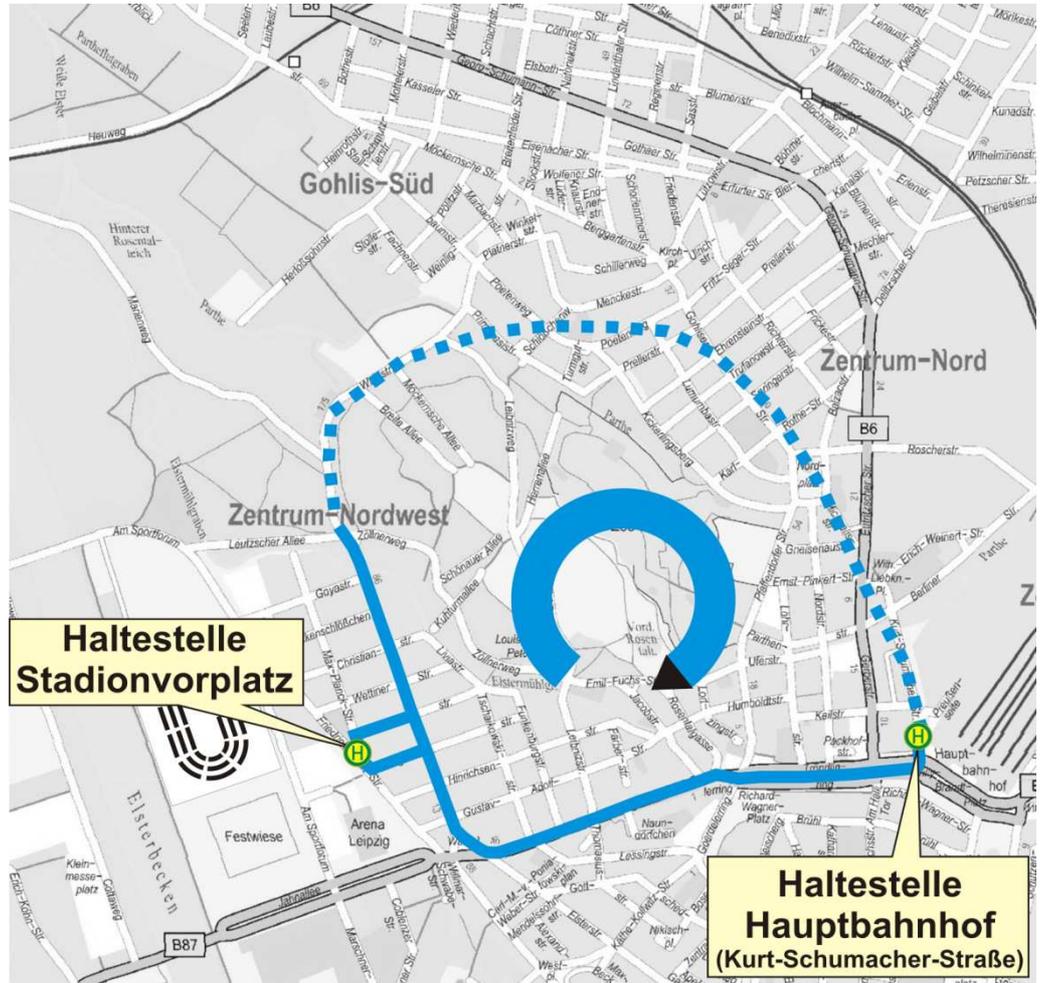


Abb. 15 Systemskizze für einen Ringlinienbetrieb der Verstärkerlinie 4E

Die Ringlinie hätte einen etwa 7 km langen Linienverlauf, von dem etwa 4,5 km auf den Abschnitt Stadionvorplatz bis Hauptbahnhof und etwa 2,5 km auf den Abschnitt Hauptbahnhof bis Stadionvorplatz entfallen.

5.2.5 Verbesserung der SPNV-Nutzung

Auswirkungen des neuen Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes

Mit der Eröffnung des neuen City-Tunnels, der auf der Nord-Süd-Achse den Leipziger Hauptbahnhof und die Leipziger Innenstadt unterquert, geht auch die Betriebsaufnahme des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes einher. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Region Leipzig erfährt dadurch eine umfassende Neuorganisation. Durch die Zusammenführung und Neustrukturierung der bisherigen S-Bahn-, Regionalbahn- und Regional-Express-Linien werden insgesamt sechs S-Bahn-Linien geschaffen, die im 30-min-Takt verkehren sollen.

Für das Sportforum wird zukünftig die nächstgelegene S-Bahn-Haltestelle „Leipzig Markt“ sein, die sich in einer fußläufigen Entfernung von etwa 20 min zum Stadion befindet. Dies bedeutet eine etwa 5 min kürzere Gehzeit als zwischen Hauptbahnhof und Stadion, allerdings ohne die Option ggf. die Straßenbahn nutzen zu können.

An anderen S-Bahn-Haltestellen bestehen jedoch günstige Umsteigemöglichkeiten zwischen S-Bahn und Straßenbahn, beispielsweise an den Haltestellen Hauptbahnhof, Wilhelm-Leuschner-Platz oder Coppiplatz (nördlich des Sportforums im Stadtteil Gohlis), von denen direkte Straßenbahnverbindungen zum Sportforum angeboten werden (vgl. Abb. 16). Mit Ausnahme der neuen S-Bahn-Haltestelle Wilhelm-Leuschner-Platz bestehen diese Umsteigemöglichkeiten auch bereits gegenwärtig.

Insgesamt ist anzuerkennen, dass die Attraktivität der S-Bahn aufgewertet wird und zusätzliche, für das Sportforum nutzbare Kapazitäten in Bezug auf eine Beförderung von Veranstaltungsbesuchern geschaffen werden. Mit dem S-Bahn-Betreiber sollte vereinbart werden, an der neuen S-Bahn-Haltestelle Wilhelm-Leuschner-Platz in den automatischen Zugansagen auf die Umsteigemöglichkeit zur Linie 8 in Richtung Sportforum hinzuweisen.

Deutlich positivere Akzente durch die neuen S-Bahn-Verbindungen sind jedoch denkbar, wenn das Kombiticket auch die Nutzung der S-Bahn im gesamten Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes erlauben würde. Dies sollte von allen Beteiligten angestrebt werden und – eingedenk des erheblichen Abstimmungs-, Finanzierungs- und Planungsaufwandes – als mittelfristige Maßnahme eine hohe Umsetzungspriorität erhalten. Ziel einer derartigen Maßnahme ist, Verkehrsanteile vom Kraftfahrzeugverkehr zum ÖPNV zu verlagern. Auf Grund der o. g. Lage der neuen und auch der bestehenden S-Bahn-Haltestellen ist davon auszugehen, dass im Erfolgsfall dies auch zusätzliche (Umsteiger-)Fahrgäste für die Straßenbahnen bedeuten wird. Die Notwendigkeit der Leistungsfähigkeitsverbesserung für den Straßenbahnverkehr vom Sportforum wird dadurch noch einmal verstärkt.

In jedem Fall ist zu empfehlen, im Sinne einer Angebotsplanung auch zwischen dem S-Bahn Haltepunkt „Leipzig Markt“ und dem Sportforum eine Fußgängerwegweisung aufzubauen, die dann den Verlauf Markt-Thomasgasse-Gottschedstraße-Elsterstraße-Waldplatz haben könnte.

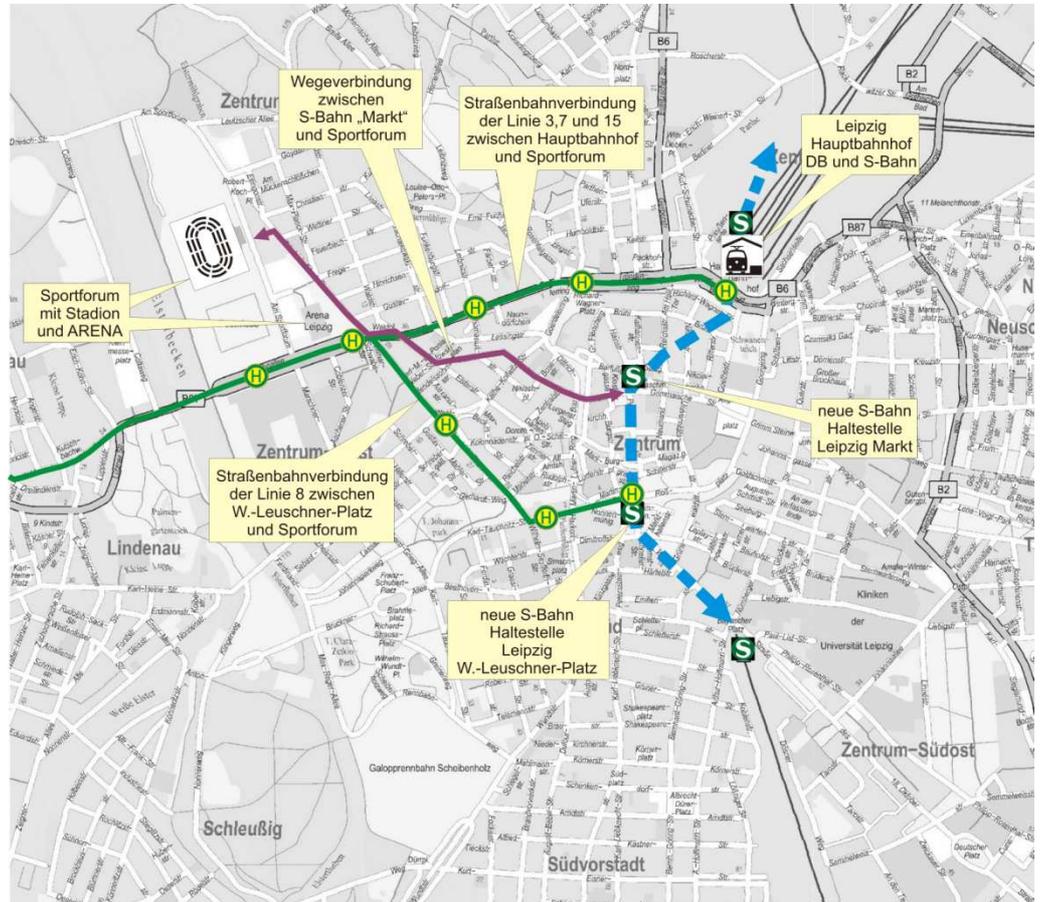


Abb. 16 Anbindung des Sportforums an das neue Mitteldeutsche S-Bahn-Netz

5.2.6 Fazit zu den Maßnahmen im Baustein ÖPNV

Vor dem Hintergrund einer Beförderungskapazität der Leipziger Verkehrsbetriebe von etwa 25.000 Besuchern in den ersten 60 Minuten nach Veranstaltungsende (als Ergebnis von internen Zählungen der LVB an den Haltestellen im Zuge der Jahnallee und der Waldstraße sowie einer gutachterlichen Abschätzung für die Haltestelle Marschnerstraße an der Käthe-Kollwitz-Straße) lassen sich als Fazit der untersuchten Maßnahmen und deren zugehöriger Varianten folgende Empfehlungen zusammenfassen:

- An der Haltestelle Sportforum sollte die Beleuchtung im Bereich der Gleisüberquerung verbessert und eine Optimierung der Warteflächen mit begehbaren Baumscheiben auf den Pflanzbeeten durchgeführt werden.
- Eine nachhaltige Verbesserung der Haltestellenleistungsfähigkeit lässt sich vermutlich ohne ein zusätzliches Gleis nicht realisieren. Die Chancen dafür erscheinen allerdings kaum machbar.
- Eine temporäre Sperrung der Jahnallee bei der Abreise besucherstarker Veranstaltungen wird in der Abwägung als wesentliche Verbesserungsmaßnahme für die ÖPNV-Leistungsfähigkeit der Jahnallee beurteilt.
- Da an der Haltestelle Sportforum die Kapazitätsgrenze erreicht ist, muss die bisher provisorisch betriebene Haltestelle Stadionvorplatz/Max-Planck-Straße ertüchtigt werden.
- Zur Verbesserung der ÖPNV-Leistungsfähigkeit der Waldstraße sollte am Knotenpunkt Waldstraße/Feuerbachstraße in die vorhandene Lichtsignalsteuerung das Abbiegen von Straßenbahnen integriert und der Knotenpunkt Waldstraße/Fregestraße mit einer Lichtsignalsteuerung neu ausgestattet werden.
- An den Randknotenpunkten wird bei der Veranstaltungsanreise über die Schaltung von Eventprogrammen eine Pfortnerung des Kfz-Verkehrs in der Waldstraße empfohlen, um hier Staus zu vermeiden und dadurch den Gleisbereich freizuhalten.
- Bei der Abreise wird die Etablierung einer Ringlinie zum Hauptbahnhof vorgeschlagen, bei der die Straßenbahnen die Waldstraße nach Norden hin verlassen.
- Letztendlich wird eine Ausweitung der Kombiticketregelung auf das Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes empfohlen.

Eine Zusammenstellung der Einsatzoptionen für die wesentlichen Maßnahmen des Bausteins ÖPNV zeigt Tab. 13.

Verkehrskonzept Sportforum Leipzig						
Maßnahmenkonzept Baustein ÖPNV – Einsatzoptionen						
Einzelmaßnahme	Szenario I Konzert 12.000 Besucher	Szenario II Fußball 2. / 3. Liga 20.000 Besucher	Szenario III Großveranstaltung 35.000 Besucher	Szenario IV Fußball 1. Liga 44.500 Besucher	Szenario V Ländersp./Open-Air 50.000 Besucher	Szenario VI a Sonderveranstaltung 80.000 Besucher
Verbesserung der Beleuchtung im Bereich der Gleisüberquerung an der Haltestelle Sportforum	●	●	●	●	●	●
Optimierung der Warteflächen an der Haltestelle Sportforum mit begehbaren Baumscheiben auf den Pflanzbeeten	●	●	●	●	●	●
Temporäre Sperrung der Jahnallee zwischen Leibnizstraße und Zschochersche Straße	○	○	◐	●	●	●
Ausbau der Haltestelle Stadionvorplatz/Max-Planck-Straße und der Feuerbachschleife	○	○	◐	●	●	●
Schaltung von Eventprogrammen zur Pfortnerung der Waldstraße	○	○	◐	●	●	●
Etablierung einer Ringlinie zur Abwicklung von Sonderverkehren auf der Linie 4E	○	○	◐	●	●	●
Einrichtung einer LSA am Knotenpunkt Waldstraße/Fregestraße	○	○	◐	●	●	●
Signaltechnische Sicherung linksabbiegender Straßenbahnen am Knotenpunkt Waldstraße/Feuerbachstraße	○	○	◐	●	●	●
Ausweitung der Kombiticketregelung auf das Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes	●	●	●	●	●	●

● kommt standardmäßig zum Einsatz ◐ veranstaltungsspezifischer Einsatz nach Abstimmung ○ kommt standardmäßig nicht zum Einsatz

Tab. 13 Einsatzoptionen für die Maßnahmen des Bausteins ÖPNV

5.3 Maßnahmenkonzept für den Baustein Radverkehr

Die gegenwärtige Nutzung des Fahrrades für die Veranstaltungsanreise besitzt im Vergleich zu anderen Städten erhebliches Steigerungspotenzial. Wie bereits an anderer Stelle erläutert, sollte das im Radverkehrsentwicklungsplan bis zum Jahre 2020 vorgegebene Ziel von 18 % Radverkehrsanteil im Mittelwert aller Fahrtzwecke im Freizeitbereich auf jeden Fall erreichbar sein, so dass das Planungsziel eines 20 %-Radverkehrsanteils bei den Veranstaltungsbesuchern damit im Einklang steht. Große Bereiche des Stadtgebietes liegen innerhalb eines Luftlinienradius von 5 km – einer für die Fahrradnutzung prädestinierten Entfernung.

Die Fahrradabstellanlagen im Bereich des Sportforums sind derzeit nicht in der erforderlichen Anzahl vorhanden, um die o. g. modal split-Zielvorgabe erfüllen zu können. Hier wird dringender Handlungsbedarf gesehen. Flächen für zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten sollten in den Bereichen

- Stadionvorplatz - auf Grund der unmittelbaren Nähe zum Haupteingang des Stadions und den Tageskassen,
- Festwiese – auf Grund der günstigen Lage zwischen dem Südeingang und der Jahnallee als Hupterschließungsachse und
- ARENA Leipzig/Friedrich-Ebert-Straße als gemeinsame Nutzung für Besucher von Hallen- oder Stadionveranstaltungen

eingerrichtet werden. Ob hier in jedem Fall fest installierte Fahrradbügel benötigt werden, ist im Hinblick auf die zur Verfügung stehenden Flächen zu diskutieren bzw. in einer konkreten Objektplanung zu untersuchen. Denkbar wäre beispielsweise das Aufstellen mobiler Zaunelemente auf der Festwiese, um bei einer großen Veranstaltung Anschlussmöglichkeiten für einige Tausend Fahrräder anzubieten. Feste Installationen haben demgegenüber den Nachteil, dass dann keine anderen Nutzungen mehr möglich sind.

Darüber hinaus erscheint es wichtig, neben den Erschließungsvorteilen (d. h. mit dem Fahrrad kommt man in Bereiche, die mit dem Kraftfahrzeug nicht erreichbar sind) und der Abreisefreiheit (Fahrradbesucher müssen bei der Abreise keine Zeitverzögerungen in Kauf nehmen) den Radverkehr von ggf. eingerichteten Straßensperrungen ausnehmen und im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit auf diese günstige Situation auch besonders hinzuweisen.

Innerhalb des erwähnten 5 km-Radius um das Sportforum sollte eine Radwegweisung zum Sportforum auf den im Radverkehrsentwicklungsplan definierten Hauptachsen vorhanden sein. Auf diesen Achsen sollte zudem die Wegequalität – soweit erforderlich - optimiert werden (Oberflächenbeschaffenheit, Beleuchtung, Barrierefreiheit).

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit wird empfohlen, nicht nur das Kombiticket für den ÖPNV, sondern auch den Fahrrad-Besucher aktiv zu bewerben. Eventuell lassen sich in Verbindung von Veranstalter (zumeist RB Leipzig) und ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) spezielle Sonderaktionen für Fahrrad-Besucher durchführen. Denkbar sind beispielsweise auch Werbepostkarten mit dem Arbeitstitel „Mit dem Fahrrad zu den Roten Bullen“, auf denen die o. g. Hauptachsen des Radverkehrs in Verbindung mit den Fahrradabstellmöglichkeiten am Sportforum dargestellt sind.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils der Fahrrad-Besucher sind in Tab. 14 zusammengestellt. Sie stehen im unmittelbaren Kontext zum generellen verkehrspolitischen Ziel, in Leipzig ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen. Nur wenn das Fahrrad grundsätzlich als gleichwertiges Verkehrsmittel akzeptiert ist, wird auch der Veranstaltungsbesucher darauf zurückgreifen.

Verkehrskonzept Sportforum Leipzig						
Maßnahmenkonzept Baustein Radverkehr – Einsatzoptionen						
Einzelmaßnahme	Szenario I Konzert 12.000 Besucher	Szenario II Fußball 2. / 3. Liga 20.000 Besucher	Szenario III Großveranstaltung 35.000 Besucher	Szenario IV Fußball 1. Liga 44.500 Besucher	Szenario V Ländersp./Open-Air 50.000 Besucher	Szenario VI a Sonderveranstaltung 80.000 Besucher
Einrichtung von etwa 500 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten	●	●	●	●	●	●
Einrichtung von weiteren etwa 1.500 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten	○	●	●	●	●	●
Einrichtung von weiteren etwa 2.500 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten	○	○	○	●	○	●
Radwegweisung zum Sportforum innerhalb eines 5 km–Radius auf den Hauptachsen des Radverkehrs aufbauen	●	●	●	●	●	●
Wegequalität der Hauptachsen optimieren	●	●	●	●	●	●

● kommt standardmäßig zum Einsatz ◐ veranstaltungsspezifischer Einsatz nach Abstimmung ○ kommt standardmäßig nicht zum Einsatz

Tab. 14 Einsatzoptionen für die Maßnahmen des Bausteins Radverkehr

Die Tabelle verdeutlicht, dass die Empfehlungen zum Radverkehr weitgehend ohne Szenarienbezug sind. Vielmehr sind die aufgezeigten Maßnahmen zu- meist im Bereich der dauerhaften, infrastrukturellen Verbesserungen einzu- ordnen. Im Zusammenhang mit dem hohen Stellenwert des Radverkehrs bei großen Veranstaltungen, der in der Abschätzung des Verkehrsmittelwahlver- haltens deutlich wurde (vgl. Abschnitte 4.5 bis 4.8), liefern diese Betrachtun- gen Argumente für eine Priorisierung des Sportforums bei der Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr im Leipziger Stadtgebiet.

5.4 Maßnahmenkonzept für den Baustein Fußverkehr

Während der Anreise sind auf Grund der hohen Frequentierung längere LSA-Freigabezeiten für Fußgänger bei der Überquerung

- der Jahnallee im Zuge der Verbindung Marschnerstraße/Am Sportforum und
- der Waldstraße im Zuge der Gustav-Adolf-Straße

erforderlich. Tendenziell erscheint es hier zweckmäßig, in den Lichtsignalsteuerungen der betreffenden Knotenpunkte nicht die einzelne Fußgängerfreigabe zu verlängern, sondern nach Möglichkeit eine Verkürzung der Umlaufzeiten einzurichten, da dadurch kürzere Wartezeiten zwischen den einzelnen Freigabezeiten erreicht werden. Zusätzlich sollte überprüft werden, ob an den Haltestellen Sportforum und Waldplatz/ARENA bei den in die Haltestelle einfallenden Straßenbahnen eine Verknüpfung zu den Steuerungen der Fußgängerlichtsignalanlagen möglich ist. Dadurch kann an der Überquerungsstelle der stadtauswärtigen Fahrbahn der Jahnallee automatisch eine Freigabezeit für aussteigende Fahrgäste geschaltet werden.

Selbstverständlich gelten diese Anforderungen auch während der Abreise, d. h. bis etwa 45 min nach Veranstaltungsende sind längere Freigabezeiten für Fußgänger bei der Überquerung von Jahnallee und Waldstraße erforderlich. Auch der Knotenpunkt Marschnerstraße/Käthe-Kollwitz-Straße wird bei der Veranstaltungsabreise durch Fußgänger sehr stark frequentiert, so dass auch hier eine entsprechende Berücksichtigung in den Freigabezeiten der Lichtsignalsteuerung erfolgen sollte. Ausnahmesituationen stellen Sperrungen bestimmter Netzabschnitte dar, so dass dann darauf zu achten ist, dass die Lichtsignalanlagen in diesen Zeiträumen ausgeschaltet werden. Einschränkend ist jedoch festzustellen, dass diese Sperrmaßnahme erst bei einem Besucheraufkommen ab etwa 30.000 bis 35.000 zum Standardrepertoire gehören sollte, so dass die Szenarien IV bis VI a dafür in Frage kommen, während im Szenario III eine Einzelfallentscheidung zu treffen ist (vgl. Tab. 15).

Vor diesem Hintergrund sollten die bereits vorhandenen Eventprogramme in den Lichtsignalsteuerungen überarbeitet und optimiert werden. In der Abwägung zwischen möglicherweise konkurrierenden Freigabezeitanprüchen von Kfz und Fußgängern wird empfohlen, ggf. die Fußgängeransprüche zu priorisieren, weil dies den verkehrspolitischen Leitgedanken der Stadt Leipzig entspricht.

Die intensiv frequentierte Fußgängerbeziehung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Sportforum soll auf Grund der beengten straßenräumlichen Situation aus der Jahnallee herausgehalten und über die Leibnizstraße zur Gustav-Adolf-Straße direkt zum Sportforum geführt werden. Das bereits vorhandene Fußgängerleitsystem zwischen Hauptbahnhof/ Innenstadt und Sportforum zeichnet sich durch eine sehr dezente Gestaltung und Standortwahl aus und ist daher für Ortsunkundige oftmals wenig auffällig und nur schwer wahrnehmbar. Hier wird dringend eine Optimierung empfohlen, wobei - ggf. unter Einbeziehung der Innenstadtparkhäuser - die Standorte und Wegweiser für die Wegführung nach dem Grundsatz „steht auffällig und im Wegeverlauf (selbstverständlich ohne zu behindern) aufgestellt werden sollten.

Zusätzlich sollte in das „Fußgängerleitsystem Sportforum“ die Verbindung zur neuen S-Bahn-Haltestelle „Leipzig Markt“ integriert werden, auf die bereits in Abschnitt 5.2.5 hingewiesen wurde. Dabei ist zu empfehlen, die Systemerweiterung auf dieser Wegeachse im gleichen Schilderdesign auszuführen, um bei der Zusammenführung der ausgeschilderten Achsen im Bereich des Sportforums eine gemeinsame und einheitliche Wegweisung anzubieten.

Vor dem Hintergrund, dass eine Beschilderung nicht nur Lenkung, sondern auch Information bedeutet, sollte ein „Fußgängerleitsystem Sportforum“ auch die Wegeachsen zwischen den Straßenbahnhaltestellen und den Stadioneingängen einbeziehen. Lenkung und Information der Veranstaltungsbesucher sind bei der Abreise gleichermaßen wichtig, zumal dann das weithin sichtbare Stadion nicht mehr als Zielpunkt fixiert wird. Daher müssen in einem effektiven Fußgängerleitsystem auch die Stadionaugänge mit Wegweiserstandorten ausgestattet werden, wobei der Schwerpunkt der vom Sportforum wegführenden Wegweisung dann auf den Zielen Hauptbahnhof, Innenstadt, den Straßenbahnhaltestellen im Zuge von Jahnallee und Waldstraße sowie der S-Bahn-Haltestelle „Leipzig Markt“ liegen sollte.

Langfristig sind an den Stadionaugängen dynamische Informationstafeln wünschenswert, um bei der Abreise von besucherstarken Veranstaltungen mit der Weitergabe aktueller Informationen auf besondere Verkehrssituationen reagieren zu können.

Eine räumlich begrenzte, aber durchaus wichtige Verbesserung für Fußgänger ist die beabsichtigte bauliche Einrichtung einer Wegeachse von der Haltestelle Sportforum über den Parkplatz Jahnallee und die Festwiese zum Südbereich des Stadions. Auch wenn dadurch die Kapazität des Parkplatzes Jahnallee reduziert wird, erscheint diese Maßnahme sinnvoll, um die Verbindung mit der wichtigsten ÖPNV-Haltestelle aufzuwerten und auch für mobilitätseingeschränkte Besucher nutzbar zu machen.

Eine Zusammenstellung der Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr und deren Einsatzoptionen zeigt Tab. 15.

Verkehrskonzept Sportforum Leipzig						
Maßnahmenkonzept Baustein Fußverkehr – Einsatzoptionen						
Einzelmaßnahme	Szenario I Konzert 12.000 Besucher	Szenario II Fußball 2. / 3. Liga 20.000 Besucher	Szenario III Großveranstaltung 35.000 Besucher	Szenario IV Fußball 1. Liga 44.500 Besucher	Szenario V Ländersp./Open-Air 50.000 Besucher	Szenario VI a Sonderveranstaltung 80.000 Besucher
Freigabezeiten für Fußgänger in den LSA-Eventprogrammen für An- und Abreise optimieren	◐	◐	◐	●	●	●
Fußgängerleitsystem zwischen Hauptbahnhof/Innenstadt und Sportforum optimieren	●	●	●	●	●	●
Fußgängerleitsystem zwischen S-Bahn-Haltestelle „Leipzig Markt“ und Sportforum aufbauen	●	●	●	●	●	●
Bauliche Einrichtung einer Wegeachse zwischen der Haltestelle Sportforum und dem Südbereich des Stadions	●	●	●	●	●	●
Beschilderung der Wegeachsen zwischen Straßenbahnhaltestellen und Stadioneingängen	●	●	●	●	●	●
Dynamische Informationstafeln an den Stadionaugängen für aktuelle Besucherinformationen	○	◐	◐	●	●	●

● kommt standardmäßig zum Einsatz ◐ veranstaltungsspezifischer Einsatz nach Abstimmung ○ kommt standardmäßig nicht zum Einsatz

Tab. 15 Einsatzoptionen für die Maßnahmen des Bausteins Fußverkehr

Auch beim Baustein Fußverkehr macht die Tabelle deutlich, dass die Empfehlungen weitgehend ohne Szenarienbezug und stattdessen zumeist im Bereich der dauerhaften, infrastrukturellen Verbesserungen einzuordnen sind. Dynamische Informationstafeln sind dabei eine langfristig anzustrebende Maßnahme, da hier eindeutig der Komfortbereich bedient wird. Dies wird erst im Szenario IV mit der dann absehbaren Regelmäßigkeit seine Berechtigung erhalten. Die Szenarien V und VI a profitieren letztendlich davon, die Seltenheit dieser Ereignisse würde für sich allein eine derartige Maßnahme nicht rechtfertigen.

5.5 Maßnahmenkonzept für den Baustein MIV

Für den Baustein MIV wurden folgende Maßnahmen überprüft und beurteilt:

- Schaltung von Eventprogrammen in den Lichtsignalsteuerungen
- Lichtsignalsteuerung am Knotenpunkt Hans-Driesch-Straße/Cottaweg
- Temporäre Sperrung der Jahnallee
- Pförtnerung der Waldstraße an den Randknotenpunkten
- Temporäre Sperrung der Straße Am Sportforum
- Zeitversetzter Beginn der Kfz-Abreise
- Ausfahrtregelung für die Parkplätze an der Straße Am Sportforum

5.5.1 Schaltung von Eventprogrammen in den Lichtsignalsteuerungen

Vorliegende Erfahrungen zum Kfz-Verkehrsablauf bei der **Veranstaltungsanreise** zeigen, dass hier an den Erschließungsknotenpunkten nur begrenzte Störungen auftreten. Hier waren in der Vergangenheit vor allem die Knotenpunkte Jahnallee/Marschnerstraße/Straße Am Sportforum sowie Waldstraße/Jahnallee/Waldplatz und Waldstraße/Leutzscher Allee auffällig. Da bei den besucherstarken Veranstaltungen eine Pförtnerung der Waldstraße vorgeschlagen wird, sind an den beiden Waldstraßenknotenpunkten ohnehin Eventprogramme in den Lichtsignalsteuerungen erforderlich, um diese Situation signaltechnisch aufzugreifen. Die Signalsteuerung des Knotenpunktes Jahnallee/Marschnerstraße/Am Sportforum ist bereits im Abschnitt 5.4 zur besseren Berücksichtigung der Fußgängerströme aufgeführt. In diesem Zusammenhang ist zu empfehlen, die Datengrundlage für die Schaltung von Eventprogrammen durch begleitende Verkehrserhebungen laufend zu aktualisieren. Weitere Knotenpunkte sind bei der Veranstaltungsanreise zunächst nicht zu berücksichtigen, wobei in den Szenarien I und II die Schaltung von Eventprogrammen im Einzelfall vorab festgelegt werden sollte. Ggf. kann bei Bedarf, d. h. auf Grund der aktuellen Verkehrslage, über die VMZ eine kurzfristige Einflussnahme erfolgen. Allerdings sind hierfür die erforderlichen Voraussetzungen, d. h. eine entsprechende Kenntnis der Verkehrslage, zu schaffen

Im Gegensatz zur Veranstaltungsanreise konzentriert sich die Abreise der Besucher im Allgemeinen auf einen deutlich kürzeren Zeitraum. In den Szenarien I und II, in denen in der Jahnallee und in der Waldstraße keine Maßnahmen vorgesehen werden, ist veranstaltungsabhängig zu entscheiden, ob Eventprogramme geschaltet werden müssen. Dies betrifft auf Grund der absehbaren Parkplatzverkehre vorrangig den Knotenpunkt Jahnallee/Marschnerstraße/Am Sportforum sowie dessen Anschlussknotenpunkte. Dabei ist insbesondere der südliche Knotenpunkt Marschnerstraße/Käthe-Kollwitz-Straße zu nennen, der sich zuletzt bei der Veranstaltungsabreise als wenig leistungsfähig darstellte.

In den besucherstarken Szenarien, in denen zur Verbesserung der ÖPNV-Leistungsfähigkeit sowohl die temporäre, abschnittsweise Sperrung der Jahnallee sowie die zeitversetzte Kfz-Abreise vorgeschlagen werden, sind umfangreiche Planungen für die Erstellung und die Schaltung von Eventprogrammen im Bereich der Jahnallee und ihrer unmittelbaren Anschlussknotenpunkte vorzusehen. Bei einer zeitversetzten Kfz-Abreise haben die MIV-Besucher den

dann nachvollziehbaren Anspruch, den Parkplatz und die nächsten Knotenpunkte nach Möglichkeit unterbrechungsfrei befahren zu können. Allerdings kann und sollte dieser Wunsch nach unterbrechungsfreier Abreise nur für das – erweiterte - Umfeld des Sportforums gelten. Die „freie Fahrt“ bis zum Stadtrand wäre dagegen sicherlich der falsche und auf jeden Fall zu vermeidende Anreiz für die Kfz-Nutzung.

5.5.2 Lichtsignalsteuerung am Knotenpunkt Hans-Driesch-Straße/Cottaweg

In den betrachteten Szenarien wird der Parkplatz Cottaweg bei einer Vielzahl von Veranstaltungen sehr stark bis zu seiner Kapazitätsgrenze von 1.600 Stellplätzen in Anspruch genommen werden, so dass hier insbesondere bei der zeitlich sehr kompakten Abreise hohe Verkehrsstärken im Cottaweg absehbar sind. Die Entleerung des vollbelegten Parkplatzes Cottaweg nach Norden macht Leistungsfähigkeitsprobleme am Knotenpunkt mit der Hans-Driesch-Straße absehbar, da der Verkehr aus dem Cottaweg (im Bereich von etwa 800 Kfz/h) hier wartepflichtig ist. Der Knotenpunkt benötigt daher voraussichtlich bei der Veranstaltungsabreise eine Lichtsignalsteuerung. Ggf. ist dies auch bei der Anreise zur Sicherung der Linksabbieger in den Cottaweg erforderlich. Vor dem Hintergrund der Kosten dieser Maßnahme, die ohne Veranstaltungsverkehre nicht erforderlich ist, wäre eventuell eine Testphase mit einer Baustellen-LSA zweckmäßig.

5.5.3 Temporäre Sperrung der Jahnallee bzw. Pförtnerung der Waldstraße

Beide Maßnahmen wurden bereits in den Abschnitten 5.2.2 und 5.2.3 für den Baustein ÖPNV erläutert, weil sie zwar den MIV betreffen, aber letztendlich vorrangig zur Verbesserung der Situation im ÖPNV empfohlen werden. Beide Maßnahmen erscheinen in den besucherstarken Szenarien IV bis VI a unverzichtbar, weil hier den erreichbaren Verbesserungen für den ÖPNV Priorität einzuräumen ist. Im Szenario III muss der Einsatz der Maßnahme veranstaltungsbezogen für den Einzelfall entschieden werden.

5.5.4 Sperrung der Straße Am Sportforum

Die Planungen der Stadt Leipzig sehen vor, die Straße Am Sportforum bei Veranstaltungen nicht mehr zu sperren, sondern den Verkehr ohne besondere Eingriffe fließen zu lassen. Hier wird auf den Selbstregulierungseffekt gesetzt, d. h. Kraftfahrer, die nicht unbedingt diesen Bereich vor oder nach Veranstaltungen befahren müssen, werden darauf von selbst verzichten und auf alternative Routen oder Zeiten ausweichen.

Die Ausnahme bilden Open-Air-Konzerte im Szenario V, d. h. relativ seltene Veranstaltungen, bei denen der Innenraum des Stadions mit Besuchern belegt ist und dann die freizuhaltenden Rettungswege vom Innenraum über die Straße Am Sportforum zum Stadionvorplatz verlaufen. In dieser Situation ist nachvollziehbar, dass auf eine Sperrung der Straße Am Sportforum für den Durchgangsverkehr nicht verzichtet werden kann.

Das Erhalten der Befahrbarkeit der Straße Am Sportforum wird aus gutachterlicher Sicht unterstützt, zumal mit den in Abschnitt 5.6 vorgeschlagenen dynamischen Informationstafeln/Parkleitsystem ggf. wichtige (Lenkungs-)Informationen an die Autofahrer gegeben werden können (beispielsweise Hinweise auf vollbelegte Parkplätze ARENA 1 und 2 sowie Parkplatz Jahnallee, eine Weiterführung der Verkehre zum Parkplatz Cottaweg etc.). Trotzdem erscheint eine Überwachung der Situation unverzichtbar, da die vierstreifige Straße Am Sportforum bei einem „Parknotstand“ quasi dazu einlädt, verbotswidrig am Fahrbahnrand zu parken.

5.5.5 Zeitversetzter Beginn der Kfz-Abreise

Bei der Veranstaltungsabreise überlagern sich die Wege der Fußgänger (insbesondere hier die Wege zu den Straßenbahnhaltestellen) und Radfahrer mit den Wegen der von den Parkplätzen abfließenden Kraftfahrzeuge. Dies führt immer wieder zu Konfliktsituationen. Schwerpunkt dieser Konflikte sind die Gehwegbereiche an den Parkplatzausfahrten, die Knotenpunkte im Zuge der Jahnallee sowie die Zuwegungen und Warteflächen der Straßenbahnhaltestellen. In den Signalprogrammen können keine Fußgängerfreigabezeiten geschaltet werden, die der Fußgängermenge nur annähernd gerecht werden. Abbiegende Kraftfahrzeugströme und parallel freigegebene Fußgängerfurten sind für den Kraftfahrzeugverkehr wenig leistungsfähig. Fußgänger verlängern ihre Grünphase, indem sie bei Rot trotzdem überqueren und Autofahrer versuchen irgendwie den Fußgängerstrom zu durchqueren.

Um diese latenten Gefährdungen der Verkehrssicherheit zu entschärfen, wurde in jüngerer Vergangenheit eine zeitversetzte Kfz-Abreise von den Stadionparkplätzen festgelegt. Dabei werden die Parkplätze bei Ende der Veranstaltung geschlossen (wer vor dem Veranstaltungsende abreist, kann den Parkplatz problemlos verlassen) und erst nach etwa 30 bis 45 min in Abhängigkeit vom Fußgängerverkehrsaufkommen geöffnet. Die Beobachtungen vor Ort haben gezeigt, dass sich diese Maßnahme bei Großveranstaltungen bewährt hat.

Trotzdem ist darauf hinzuweisen, dass die Maßnahme auch negative Begleiterscheinungen haben kann, weil sich dadurch die Attraktivität des Parkens in den Wohnquartieren wegen der dort nicht vorhandenen Abreisebeschränkungen erhöht. Bei kleineren Veranstaltungen sollte daher auf diese Maßnahme verzichtet werden. Bei größeren Veranstaltungen, die ggf. durch die Einrichtung der Anwohnerschutzzone begleitet werden, ist die Maßnahme jedoch als sehr sinnvoll zu beurteilen. In der Abwägung muss überlegt werden, ob diese Maßnahme trotzdem generell bei Stadionveranstaltungen eingesetzt werden soll, um bei den MIV-Besuchern einen Gewöhnungseffekt zu erreichen.

Auf Grund der aktuell eher schwächeren Nutzung des Parkplatzes Cottaweg (im Vergleich zu den Parkplätzen ARENA 1 und 2 sowie Jahnallee) und dessen Lage abseits der Hauptachsen des Fußgängerverkehrs wird vorgeschlagen, diesen Parkplatz von der zeitversetzten Kfz-Abreise auszunehmen, um die Attraktivität dieser Parkieranlage bei den Veranstaltungsbesuchern zu erhöhen.

5.5.6 Ausfahrtregelung für die Parkplätze in der Straße Am Sportforum

Da die Straße Am Sportforum im Bereich des Stadions nicht gesperrt werden soll (Ausnahme Szenario V – Open-Air-Konzert wegen des Freihaltens der Rettungswege), erscheint zur Entzerrung der Parkplatzverkehre bei der Abreise eine Aufteilung der Ströme hilfreich. Wie bisher sollte der Parkplatz Jahnallee nach rechts zum Knotenpunkt Jahnallee/Marschnerstraße und die beiden ARENA-Parkplätze ebenfalls nach rechts zur Leutzscher Allee entleert werden. Diese Regelung berücksichtigt die Befahrbarkeit der Straße Am Sportforum und verbessert die Ausfahrtsituation am Parkplatz Jahnallee, weil sonst die von den ARENA-Parkplätzen kommenden Kfz gegenüber dem Parkplatz Jahnallee bevorrechtigt sind und auf Grund der großen Anzahl dann seltene Zeitlücken zum Einbiegen vorhanden sind.

Die Richtungsvorgabe für den Abfluss von den Parkplätzen im Zuge der Straße Am Sportforum war im projektbegleitenden Arbeitskreis umstritten, weil massive Wendefahrten bzw. die Nutzung von Wohnstraßen befürchtet werden. Aus gutachterlicher Sicht erscheint diese Maßnahme bei einem Abfluss von 500 Kfz oder mehr (sofern die Festwiese beparkt wird) über die Anbindung des Parkplatzes Jahnallee in die Straße Am Sportforum wesentlich, um hier überhaupt einen Abreiseverkehr zu ermöglichen. Als technische Unterstützung der Maßnahme wird eine dynamische Fahrstreifenzuweisung in der Zufahrt der ARENA-Parkplätze zur Straße Am Sportforum empfohlen, um darüber für den linken Aufstellstreifen situationsabhängig das Linkseinbiegen oder das Rechtseinbiegen anzuordnen.

Letztendlich hängt die Zweckmäßigkeit der Maßnahme von der zukünftigen Kapazität des Parkplatzes Jahnallee ab, die aktuell auf Grund der laufenden Planungen zur Wegeachse noch nicht absehbar ist. Ein nur sehr kleines, verbleibendes Stellplatzangebot auf dem Parkplatz Jahnallee, das über die Straße Am Sportforum erschlossen wird, würde die Ausfahrtregelung mit einer Richtungszuweisung möglicherweise entbehrlich machen.

5.5.7 Fazit zu den Maßnahmen im Baustein MIV

Vor dem Hintergrund sehr unterschiedlicher Besucherzahlen in den Szenarien lassen sich die Empfehlungen zum Einsatz der Maßnahmen des Bausteins MIV wie folgt zusammenfassen:

- Die Schaltung von Eventprogrammen in den Lichtsignalsteuerungen der Knotenpunkte ist grundsätzlich zweckmäßig. Bei den schwächer frequentierten Veranstaltungen muss im Einzelfall über den Einsatz entschieden werden.
- Die Einrichtung einer LSA am Knotenpunkt Hans-Driesch-Straße/ Cottaweg hängt von der Nutzung/Auslastung des Parkplatzes Cottaweg ab. Mit zunehmender Auslastung wird die Maßnahme unverzichtbar.
- Die temporäre Sperrung der Jahnallee bei der Abreise und die Pfortnerung der Waldstraße sind bei den besucherstarken Veranstaltungen zur Verbesserung der ÖPNV-Leistungsfähigkeit erforderlich.

- Eine Sperrung der Straße Am Sportforum wird nur in begründeten Ausnahmefällen befürwortet.
- Der zeitversetzte Beginn der Kfz-Abreise sollte bei allen besucherstarken Veranstaltungen als Standardmaßnahme eingesetzt werden.
- Gleiches gilt für die Ausfahrtregelung an den Parkplatzausfahrten, wobei hier die endgültigen Auswirkungen der Planungen zur Wegeachse auf die Kapazität des Parkplatzes Jahnallee abzuwarten sind.

Eine Zusammenstellung der Einsatzoptionen für die wesentlichen Maßnahmen des Bausteins MIV zeigt Tab. 16.

Verkehrskonzept Sportforum Leipzig						
Maßnahmenkonzept Baustein MIV – Einsatzoptionen						
Einzelmaßnahme	Szenario I Konzert 12.000 Besucher	Szenario II Fußball 2. / 3. Liga 20.000 Besucher	Szenario III Großveranstaltung 35.000 Besucher	Szenario IV Fußball 1. Liga 44.500 Besucher	Szenario V Ländersp./Open-Air 50.000 Besucher	Szenario VI a Sonderveranstaltung 80.000 Besucher
Schaltung von LSA-Eventprogrammen für An- und Abreise	◐	◐	◐	●	●	●
Einrichtung einer LSA am Knotenpunkt Hans-Driesch-Straße/ Cottaweg	○	◐	●	●	●	●
Temporäre Sperrung der Jahnallee im Abschnitt zwischen Leibnizstraße und Zschochersche Straße	○	○	◐	●	●	●
Pförtnerung der Waldstraße im Abschnitt zwischen Leutz- scher Allee und Waldplatz	○	○	◐	●	●	●
Sperrung der Straße Am Sportforum	○	○	○	○	●	◐
Zeitversetzter Beginn der Kfz-Abreise nach Veranstaltungsen- de von den Parkplätzen im Zuge der Straße Am Sportforum	○	○	◐	●	●	●
Ausfahrtregelung für die Parkplätze im Zuge der Straße Am Sportforum	○	○	◐	●	●	●

● kommt standardmäßig zum Einsatz ◐ veranstaltungsspezifischer Einsatz nach Abstimmung ○ kommt standardmäßig nicht zum Einsatz

Tab. 16 Einsatzoptionen für die Maßnahmen des Bausteins MIV

5.6 Maßnahmenkonzept für den Baustein Parken

5.6.1 Zukünftiges Stellplatzangebot im Umfeld des Sportforums

In der von AS&P erarbeiteten Untersuchung für ein zukünftiges Anforderungsprofil des Leipziger Sportforums wird eine sehr große Kfz-Nachfrage bei besucherstarken Events prognostiziert, die in den Bereich von bis zu 14.000 Kfz reicht. Diesem nachfrageorientierten Ansatz steht in der vorliegenden Untersuchung eine restriktive Angebotsplanung gegenüber.

Grundsätzlich wäre auch die Vergrößerung des Stellplatzangebotes am Leipziger Sportforum eine denkbare Vorgehensweise. Allerdings wäre dies nicht nur ein Flächenproblem sondern auch ein Kapazitätsproblem für die erschließenden Straßen, da bereits im gegenwärtigen Zustand bei etwa 3.000 parkenden Kfz bei der Veranstaltungsabreise die Leistungsfähigkeitsgrenze der Netzelemente erreicht wird. Zusätzliche Stellplätze bedeutet auch mehr Verkehr im Stadionbereich, der hier aber nicht mehr abwickelbar ist. Zudem würde ein derartiges Vorgehen im Widerspruch zu den städtischen verkehrspolitischen Zielen stehen, die vielmehr eine Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes vorgeben.

Denkbar wäre selbstverständlich auch eine völlig entgegengesetzte Vorgehensweise, bei der das Stellplatzangebot stark reduziert wird. Die Vergleichstabelle für verschiedene Bundesligastadien zeigt, dass beispielsweise in Kaiserslautern oder Mainz kein Stellplatzangebot für Stadionbesucher vorgehalten wird (vgl. Tab. 17). Beim aktuell geplanten Neubau des Stadions von 1860 München mit einer Kapazität von etwa 30.000 Zuschauern sind lediglich etwa 400 Stellplätze vorgesehen. Insofern belegt Leipzig beim Stellplatzangebot eher einen Platz im Mittelfeld. Eine Reduzierung des Stellplatzangebotes erscheint unter den gegenwärtigen Randbedingungen auch nicht vermittelbar.

Leipzig Sportforum				
Stellplätze im Stadionumfeld - Städtevergleich				
Stadt	Einwohner	Stadionkapazität	Öffentliches Stellplatzangebot im Stadionumfeld	Wegeentfernung Hauptbahnhof zum Stadion
Leipzig	532.000	44.500 Besucher	3.000 Stellplätze	etwa 2,5 km
Hannover	526.000	49.000 Besucher	4.500 Stellplätze	etwa 2,3 km
Bremen	548.000	42.100 Besucher	2.300 Stellplätze	etwa 4,0 km
Kaiserslautern	100.000	49.800 Besucher	keine	etwa 1,0 km
Mainz	201.000	34.000 Besucher	keine (Verweis auf Universität)	etwa 4,2 km

Tab. 17 Stellplatzangebote von Stadien im Städtevergleich
Vor diesem Hintergrund wird als Grundlage für das Verkehrskonzept der Erhalt des Bestandes von 3.000 Stellplätzen definiert. Dabei sind jedoch verschiedene begleitende Empfehlungen zu geben, die letztendlich zu den in Tab. 19 zusammengestellten Maßnahmen führen:

Parkplatz Jahnallee

Für den Parkplatz Jahnallee bedeutet die geplante Einrichtung einer zentralen Wegeachse zwischen der Haltestelle Sportforum und dem Südbereich des Stadions, die ohne Konflikte bzw. Überlagerung mit dem MIV nutzbar ist, eine Verkleinerung der bisherigen Parkplatzzkapazität von etwa 500 Stellplätzen. Die zukünftig zur Verfügung stehende Parkplatzzkapazität kann gegenwärtig noch nicht angegeben werden, zumal bei der Nutzungsplanung für die verbleibenden Flächen auch der Aspekt der zu erweiternden Fahrradabstellmöglichkeiten zu berücksichtigen ist.

Denkbar wäre beispielsweise auch ein weitgehender Erhalt der bestehenden Stellplatzzkapazität, allerdings mit einer Teilung der Fläche in zwei unterschiedlich erschlossene Bereiche. Dabei wird der östliche Bereich weiterhin über die Zu-/Ausfahrt Am Sportforum erschlossen, während der westliche Bereich mit einer neuen Zu-/Ausfahrt von der Jahnallee ausgestattet wird. Zwischen den Bereichen könnte eine breite Fußgängerachse von der Haltestelle Sportforum zum Stadion angelegt werden. Eine interne Verbindung der beiden Bereiche ist dann nicht vorgesehen. Dies wäre eine Kompromisslösung im Zusammenhang mit der voraussichtlich zeitweise für Veranstaltungen genutzten Fläche des Parkplatzes Cottaweg.

Parken Stadionvorplatz

Der Stadionvorplatz an der Friedrich-Ebert-Straße wird normalerweise durch die Bewohner des angrenzenden Waldstraßenquartiers beparkt und nimmt auf Grund seiner Größe (etwa 300 Stellplätze) insbesondere nachts den Parkdruck aus den Quartierstraßen. Bisher stand dieser Parkplatz auch den Stadionbesuchern zur Verfügung.

Da über den Stadionvorplatz auch die Fußgängerströme zum/vom Haupteingang des Stadions abgewickelt werden, gibt es bei der Anreise und genauso bei der Abreise eine oftmals sehr komplizierte Überlagerung von Fußgänger- und Kraftfahrzeugverkehr. Neben der Konfliktsituation führt die Möglichkeit, in dieser überaus attraktiven Lage zu parken, zu einem erheblichen Verkehrsaufkommen durch die Straßen des Waldstraßenquartiers und vielfach zu vergeblichem Parksuchverkehr.

Es wird empfohlen, zukünftig bei Veranstaltungen im Stadion die Nutzungsüberlagerungen von nichtmotorisiertem Verkehr und Kraftfahrzeugverkehr auf dem Stadionvorplatz zu vermeiden und diese Fläche bei Stadionveranstaltungen für öffentliches Parken zu sperren und dies ggf. auch im Vorfeld auf den zuführenden Straßen anzukündigen. Eine Räumung des Stadionvorplatzes als Vorlaufmaßnahme erscheint zunächst verzichtbar, weil es als ausreichend bewertet wird, während der Anreise den Zufluss zu unterbinden. Dies gilt in diesem Zeitraum dann auch für die Kraftfahrzeuge der Bewohner/Besucher des Waldstraßenquartiers, da eine Unterscheidung dieser Nutzergruppen gegenüber den Kfz von Veranstaltungsbesuchern kaum praktikabel ist. Stattdessen ist zu überlegen, ob bei Veranstaltungen der Stadionvorplatz verstärkt zum Abstellen von Fahrrädern, ggf. auch für Polizei, Rettungskräfte und Ordnungspersonal sowie für Medienfahrzeuge genutzt werden kann.

Parken Tiefgarage Stadion

Die Tiefgarage unter dem Stadion besitzt eine Kapazität von 450 Stellplätzen. Sie ist nicht für das öffentliche Parken vorgesehen, sondern die Stellplätze

werden im Wesentlichen durch Vereinsoffizielle und VIPs genutzt. Dies sollte auch zukünftig beibehalten werden, da ein öffentliches Stellplatzangebot mit einer derartigen Lagegunst verkehrlich kaum beherrschbar wäre, weil diese Stellplätze erfahrungsgemäß ein Vielfaches an Parksuchverkehr erzeugen und bei den Veranstaltungsbesuchern eher ein unerwünschter Anreiz zur Pkw-Anreise gegeben würde. Eine Nutzung der Stellplätze könnte beispielsweise durch eine Koppelungsangebot „Dauerkarte plus Stellplatz“ erfolgen.

Bei Open-Air-Konzerten, d. h. bei Veranstaltungen mit Innenraumbelegung durch Zuschauer, ist die Stadiontiefgarage im Übrigen nicht nutzbar, weil dann durch die Tiefgarage die freizuhaltenden Rettungswege zwischen Innenraum und Stadionvorplatz verlaufen.

Parkplatz Cottaweg

Der Parkplatz Cottaweg liegt in einer fußläufigen Entfernung von etwa 10 min zum Stadion. Die Hauptzufahrt liegt auf etwa halber Strecke zwischen Jahnallee und Hans-Driesch-Straße, zusätzlich gibt es noch eine Behelfszufahrt zwischen Jahnallee und Hauptzufahrt. Gegenwärtig ist erst bei Veranstaltungen mit deutlich mehr als 30.000 Besuchern eine intensive Nutzung festzustellen.

Im Planungskonzept, d. h. ohne Stadionvorplatz und ohne die Stellplätze im Waldstraßenquartier, erhält der Parkplatz Cottaweg eine deutlich größere Bedeutung und wird bereits im Szenario II intensiv genutzt. Diese angestrebte Nutzung steht jedoch in engem Zusammenhang mit der realen Verfügbarkeit, da die Parkplatzfläche für diverse Veranstaltungen (Kleinmesse, Zirkus, Puppentheater etc.) beansprucht wird und dann - teilweise über mehrere Wochen – nicht als Parkplatz zur Verfügung steht. Parkplatznutzung und Veranstaltungsnutzung sind gegenwärtig als gleichrangig einzustufen. Insofern kann die Fläche am Cottaweg häufiger nicht als Parkplatz genutzt werden, so dass verschiedene Vorgehensweisen gegeneinander abzuwägen sind:

– **Zeitliche Verlegung von Veranstaltungen**

In den zukünftigen Verträgen mit Veranstaltern können andere als die derzeitigen Zeitfenster für eine Veranstaltungsnutzung der Fläche Cottaweg fixiert werden. Allerdings ist bei einem Aufstieg von RB Leipzig in die 1.Liga regelmäßig von einem Veranstaltungsszenario IV auszugehen, d. h. etwa 20 bis 25 derartige Veranstaltungen im Jahr, so dass dann kaum mehr Zeiten für Veranstaltungen auf der Fläche Cottaweg übrig bleiben würden. Insofern kann die Verlegung von Veranstaltungen im Einzelfall durchaus möglich sein, die grundsätzliche Problematik kann dadurch allerdings nicht gelöst bzw. entscheidend verbessert werden.

– **Räumliche Verlegung von Veranstaltungen**

Die derzeit als gleichrangig einzustufende Nutzung der Fläche am Cottaweg als Parkplatz oder als Veranstaltungsfläche kann nur dann zugunsten einer stärkeren Parkplatznutzung verändert werden, wenn es gelingt, eine Flächenalternative für Veranstaltungen anzubieten. Hier müssen die Beteiligten und örtlich Zuständigen Überlegungen anstellen, ob ggf. an anderer Stelle im Stadtgebiet Flächen für eine derartige Nutzung zur Verfügung stehen.

– **Akzeptanz eines zeitweise geringeren Stellplatzangebotes**

Selbstverständlich besteht auch die Möglichkeit, die Veranstaltungsbesucher über die nicht vorhandene Parkplatznutzung der Fläche Cottaweg durch entsprechende Bekanntgaben in allen Medien zu informieren. Tendenziell wird sich in diesem Fall die Beförderungsnachfrage für die Straßenbahn gegenüber den abgeschätzten Werten der Verkehrsmittelwahl noch deutlich erhöhen und könnte mit 7.500 zusätzlichen Fahrgästen die ÖPNV-Leistungsfähigkeit insgesamt überfordern. Generell ist ein derartiger, nahezu wöchentlich möglicher Angebotswechsel wenig besucherfreundlich und für die strategische Verkehrsplanung/-lenkung problematisch. Zudem ist von dieser Problematik der angebotsstärkste Parkplatz betroffen, dessen Nutzbarkeit nach Möglichkeit eine verlässliche Größe sein sollte.

Trotzdem muss bei der Nutzbarkeit der Fläche Cottaweg auch der Zusammenhang mit dem zukünftigen Stellplatzangebot für das Gästeparken hergestellt werden. In der mittelfristigen Planungsempfehlung wird für das Gästeparken die Herrichtung der Flächen nördlich der Straße Am Sportforum (Grünschnittfläche 1 und 2 sowie die ehemalige Wertstoffcontainerfläche) vorgeschlagen. Dies dürfte ein zusätzliches Stellplatzangebot von insgesamt zumindest 500 Stellplätzen bedeuten. Im Falle der Nichtnutzbarkeit der Fläche Cottaweg besteht dann aber immer noch ein Defizit von etwa 1.100 Stellplätzen gegenüber der Zielgröße von knapp 3.000 Stellplätzen.

– **Ausgleich der Stellplatzbilanz durch Parkhausbau**

Häufig diskutiert wurde in der Vergangenheit der Bau eines Parkhauses im direkten Umfeld des Sportforums. Dabei steht die derzeitige Parkplatzfläche ARENA 2 im Mittelpunkt der Überlegungen. Da der Parkplatz ARENA 2 (bisher etwa 420 Stellplätze) für ein Parkhaus aufgegeben werden müsste, läge die anzustrebende Kapazität des Parkhauses zum Ausgleich des Cottawegdefizites bei etwa 1.500 Stellplätzen bzw. zusätzlich etwa 1.100 Stellplätzen in diesem Bereich. Dieses zusätzliche Angebot steht dann immer zur Verfügung, d. h. auch wenn es keine Veranstaltung gibt und der Parkplatz Cottaweg beparkt werden kann, so dass dies faktisch eine Angebotsvergrößerung darstellt.

Abgesehen von der schwierigen Finanzierbarkeit eines derartigen Vorhabens (das Parkhaus würde voraussichtlich an nicht mehr als 25 Tagen im Jahr genutzt werden und nur dabei Einnahmen erzielen) ist aus verkehrsplanerischer Sicht das damit verbundene, zusätzliche Verkehrsaufkommen sehr problematisch, da es in diesem Bereich mit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur nicht mehr abzuwickeln ist. Bereits gegenwärtig führen die über die Straße Am Sportforum erschlossenen rund 1.850 Stellplätze (Parkplätze ARENA 1+2, Parkplatz Jahnallee und Stadiontiefgarage) insbesondere bei der Abreise zu erheblichen Engpässen in der Leistungsfähigkeit des umgebenden Verkehrssystems. Zusätzliche Verkehrsströme sind hier nicht zweckmäßig, weil nicht mehr abwickelbar. Selbst bei einer Verkleinerung des Parkplatzes Jahnallee wären mit dem Zusatzverkehr eines Parkhauses in der Hauptabreisezeit dann immer noch etwa 2.500 Kfz/h über die Anschlussknotenpunkte der Straße Am Sportforum abzuführen. Für ein derartiges zusätzliches Verkehrsaufkommen können die Anschlussknotenpunkte auch nicht durch Ausbaumaßnahmen ertüchtigt werden.

Vor diesem Hintergrund wäre der Ausgleich der Stellplatzbilanz nur über ein Parkhaus an anderer Stelle denkbar. Daher wäre zu überlegen, ob ein Teil der Fläche Cottaweg als Standort für ein neues Parkhaus mit verbesserter fußläufiger Anbindung zur Verfügung gestellt werden kann. Die Verkehrsabwicklung wäre hier sicherlich weitgehend unproblematisch, da das Parkhaus als Ersatz und nicht als Ergänzung des Parkplatzes Cottaweg dienen würde.

In der Abwägung der aufgezeigten Möglichkeiten ist nach gutachterlicher Einschätzung die Vorgehensweise gemäß Variante 3 „Akzeptanz eines zeitweise geringeren Stellplatzangebotes“ zu priorisieren. In Hannover gibt es diese Sondersituation auf dem direkt gegenüber dem Stadion liegenden Schützenplatz (etwa 4.000 Stellplätze), der jedes Jahr bei etwa drei bis vier Heimspielen von Hannover 96 nicht beparkbar ist, ohne dass dafür Ersatzflächen angeboten werden. Dies wird dann auch in den Medien sehr intensiv kommuniziert und auf den ÖPNV sowie die P+R-Möglichkeiten verwiesen. Die zeitliche und/oder örtliche Verlegung von Parallelveranstaltungen sollte trotzdem als Ziel angestrebt werden.

Eine wichtige Verbesserung in Bezug auf die Nutzbarkeit des Parkplatzes Cottaweg ist die Einrichtung eines Durchganges für Fußgänger im südlichen Bereich der Umzäunung zur Jahnallee, weil damit der Hin- und Rückweg zum Stadion erheblich attraktiver wird.

Parken auf der Festwiese

In den Planungen der Stadt Leipzig für das Sportforum ist eine Nutzung der Festwiese (zwischen dem südlichen Stadionbereich und der Jahnallee) als Parkplatz nicht vorgesehen. Nur im Ausnahmefall, d. h. bei Open-Air-Konzerten, wird das Parken auf der Festwiese geduldet, wobei dann eine Kapazität von etwa 1.000 Stellplätzen vorhanden ist. Die Fläche besitzt eine optimale Lagegunst in Bezug auf das Stadion. Demgegenüber ist die Erschließung wenig leistungsfähig, da nur eine gemeinsame Zuwegung mit dem Parkplatz Jahnallee über die Straße Am Sportforum besteht. Bereits derzeit wird bei der Entleerung eines vollständig belegten Parkplatzes Jahnallee in Verbindung mit dem Verkehr der Parkplätze ARENA 1 und 2 die Leistungsfähigkeit der Straße Am Sportforum sowie der Anschlussknotenpunkte erreicht oder auch überschritten. Die Folge sind erhebliche Rückstaus auf dem Parkplatz Jahnallee vor der Einmündung in die Straße Am Sportforum.

Da über die Festwiese die Hauptwegeachse zwischen der Straßenbahnhaltestelle Sportforum und dem Stadion verläuft, bedeutet eine Nutzung als Parkplatz eine erhebliche Überlagerung von Fußgängerströmen und Kraftfahrzeugverkehr. Nur mit einem massiven Absperr- und Lenkungsaufwand sind hier die Nutzungskonflikte zu begrenzen, völlig vermeiden lassen sie sich nicht.

Die regelmäßige Nutzung der Festwiese als Parkplatz würde für das Stadion eine Vergrößerung des Stellplatzangebotes um etwa ein Drittel bedeuten. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass durch zusätzliche Stellplätze für das Gästeparken (vgl. dazu Abschnitt 5.8) weiterer Kraftfahrzeugverkehr im Umfeld des Stadions absehbar ist. Wie bereits an anderer Stelle erläutert, wären die unmittelbar betroffenen Erschließungsknotenpunkte für die zusätzliche Verkehrsmenge während der Abreise, aber auch während der Anreise in dem Fall nicht mehr leistungsfähig, ohne dass ein Ausbaupotenzial besteht.

Hier würde zudem ein falsches verkehrspolitisches Signal gesetzt, indem man versucht, für den Kraftfahrzeugverkehr möglichst optimale Bedingungen zu schaffen. Für das P+R-Angebot wäre diese Vorgehensweise absolut kontraproduktiv.

Eine vergleichbare Einschätzung ergibt sich aus gutachterlicher Sicht bei Open-Air-Konzerten (Szenario V). Auch hier ist nicht nachvollziehbar, warum für eine derartige Veranstaltung das Stellplatzangebot erhöht werden muss. Im Endeffekt ist dann die Festwiese vollständig beparkt, während auf dem regulären (und erschließungstechnisch unproblematischen) Parkplatz Cottaweg erhebliche Kapazitäten ungenutzt bleiben (vgl. Springsteen-Konzert).

Selbst im Ausnahmefall, d. h. der Parkplatz Cottaweg steht bei einer Stadionveranstaltung nicht zum Parken zur Verfügung, erscheint eine Nutzung der Festwiese nicht zielführend, da die Erschließungsprobleme und die Nutzungskonflikte Kfz/Fußgänger latent bestehen und womöglich Begehrlichkeiten geweckt werden, die trotz guter Argumente nur schwer gebremst werden können.

Parkplatz Erich-Köhn-Straße

Für ein Flächenstück westlich des Parkplatzes Cottaweg an der Erich-Köhn-Straße liegt der Entwurf des Bebauungsplanes vor, in dem diese Fläche planungsrechtlich zur Nutzung als Parkplatz vorgesehen ist, um für das geplante Red Bull-Trainingszentrum auch bei Sperrung des Parkplatzes Cottaweg etwa 250 Stellplätze vorzuhalten. Wann dieser Parkplatz angelegt wird, lässt sich gegenwärtig noch nicht abschätzen. In jedem Fall soll er als öffentliches Stellplatzangebot bei Stadionveranstaltungen nicht zur Verfügung stehen.

Eine Zusammenstellung des zukünftig zu erwartenden Stellplatzangebotes im Umfeld des Sportforums zeigt Tab. 18.

Leipzig Sportforum		
Zukünftiges Stellplatzangebot im Umfeld ARENA/Stadion		
Parkmöglichkeit	Kapazität	Bemerkungen
ARENA 1	500 Pkw	öffentliches Stellplatzangebot
ARENA 2	420 Pkw	öffentliches Stellplatzangebot
Jahnallee	500 - x Pkw	öffentliches Stellplatzangebot, zukünftige Kapazität noch unklar
"Grünschnittfläche"/ "Schneekippe"	500 Pkw	öffentliches Stellplatzangebot, bei Fußballspielen für Gästeparken
Cottaweg	1.600 Pkw	eingeschränkte Verfügbarkeit bei Kleinmesse
Tiefgarage Red Bull Arena	450 Pkw	im öffentlichen Angebot nicht berücksichtigt

Tab. 18 Zukünftig zu erwartendes Stellplatzangebot im Umfeld des Sportforums

5.6.2 Einbeziehung weiterer Parkhäuser in das Sportforumangebot

Neben dem Stellplatzangebot im Umfeld des Sportforums und dem in Abschnitt 5.7 vorgestellten Stellplatzangebot an den P+R-Standorten ist zu überlegen, ob für die Autofahrer Hinweise zur Nutzung der Innenstadtparkhäuser und des Parkhauses am Zoo als ergänzende Angebote zweckmäßig sind. Die Fragestellung ist jedoch nicht eindeutig zu beantworten. In den Szenarien I und II werden diese Kapazitäten auf jeden Fall nicht benötigt. Insofern steht hier eher der verkehrspolitische Ansatz und damit die Fragestellung „sollen dem Kraftfahrzeugverkehr zusätzliche Angebote aufgezeigt werden?“ im Vordergrund. Aus gutachterlicher Sicht sollten diese ergänzenden Angebote im Allgemeinen nicht beworben werden, weil dies für eine Nutzung der P+R-Angebote kontraproduktiv ist und den Kraftfahrzeugverkehr in den Stadtkern ziehen würde. Sofern allerdings die Fläche Cottaweg nicht als Parkplatz zur Verfügung steht, können in den besucherstarken Szenarien vorab Hinweise in den Medien auf die Nutzung der Innenstadtparkhäuser/Parkhaus am Zoo sinnvoll sein. Dies muss im Einzelfall geprüft werden, genauso wie für das besucherstärkste Szenario VI a über den Einsatz dieser Maßnahme eine grundsätzliche Diskussion zu führen ist.

5.6.3 Dynamische Besucherinformationen/Parkleitsystem

Die unterschiedliche Lagegunst des vorhandenen Stellplatzangebotes einerseits und die zeitweisen Nutzungsbeschränkungen einzelner Parkieranlagen andererseits lassen dynamische Informationen für die Autofahrer mittelfristig erforderlich erscheinen. Wichtig ist diese Informationsgebung an den vier Randknotenpunkten, über die das Stellplatzangebot erschlossen wird:

- Knotenpunkt Jahnallee/Am Sportforum/Marschnerstraße,
- Knotenpunkt Jahnallee/Cottaweg,
- Knotenpunkt Cottaweg/Hans-Driesch-Straße und
- Knotenpunkt Am Sportforum/Leutzscher Allee.

Um hier bei vollständig belegten oder gesperrten Parkplätzen ggf. Informationen zur Weiterführung des Verkehrs geben zu können, wird an Stelle von Parkleitwegweisern mit Frei-/Besetzt- oder Restplatzanzeigen das Aufstellen von frei programmierbaren Informationstafeln empfohlen. Im Falle einer insgesamt vollständigen Belegung des zur Verfügung stehenden Stellplatzangebotes können – anders als bei Parkleitsystemen – textliche Informationen/Hinweise als Hilfestellung gegeben werden (vgl. Abb. 17). Auch bei Problemen im Verkehrsablauf können über die Tafeln Texthinweise zur Verkehrslenkung gegeben werden.

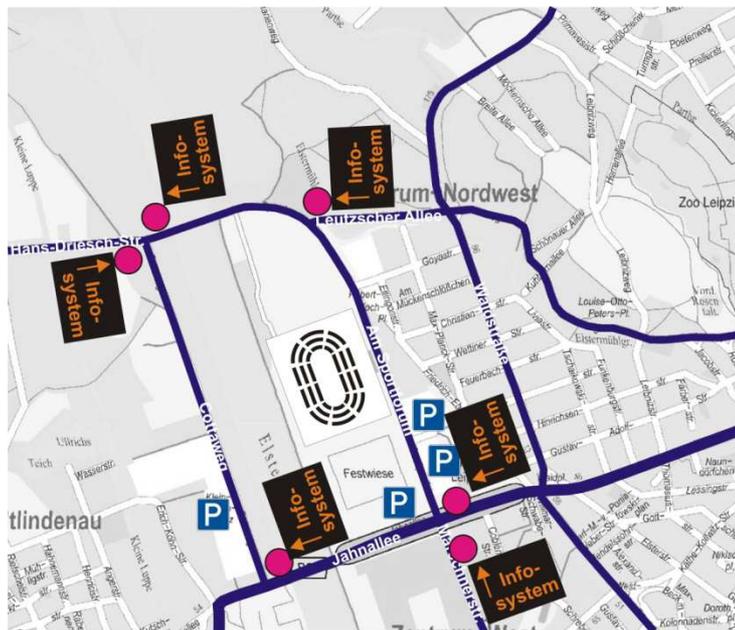


Abb. 17 Standorte für dynamische Informationstafeln zur Kfz-Wegweisung im Umfeld des Leipziger Sportforums

5.6.4 Fazit zu den Maßnahmen im Baustein Parken

Die Vielzahl der untersuchten Aspekte für den Baustein Parken macht deutlich, dass es dabei eher um bauliche Entwicklungen und Strategien als um den tatsächlichen Einsatz von Maßnahmen geht. Aus gutachterlicher Sicht sollte die Festwiese nicht als Parkplatz genutzt werden und der Stadionvorplatz bei besucherstarken Veranstaltungen nicht für das Parken der Veranstaltungsbesucher zur Verfügung stehen. Zusätzliche Stellplatzangebote im Bereich des Sportforums, die das bisherige Angebot vergrößern, werden aus Leistungsfähigkeitsgründen der umgebenden Netzelemente nicht befürwortet. Sofern die Fläche am Cottaweg nicht als Parkplatz zur Verfügung steht, sollte dies akzeptiert und in den Medien kommuniziert werden. Ein Parkhausbau als Ersatz für den Cottaweg wird dagegen nicht als zielführend beurteilt. Die Reduzierung der Stellplatzkapazität auf dem Parkplatz Jahnallee wird mit der vorgeschlagenen Ausweisung von Flächen für das Gästeparken mehr als kompensiert. Letztendlich ist die Etablierung eines dynamischen Parkleit-/Besucherinformationssystems an ausgewählten Knotenpunkten eine wesentliche Maßnahme zur Lenkung der Verkehrsströme. Die Zusammenstellung der Einsatzoptionen für den Baustein Parken zeigt Tab. 19.

Verkehrskonzept Sportforum Leipzig						
Maßnahmenkonzept Baustein Parken – Einsatzoptionen						
Einzelmaßnahme	Szenario I Konzert 12.000 Besucher	Szenario II Fußball 2. / 3. Liga 20.000 Besucher	Szenario III Großveranstaltung 35.000 Besucher	Szenario IV Fußball 1. Liga 44.500 Besucher	Szenario V Ländersp./Open-Air 50.000 Besucher	Szenario VI a Sonderveranstaltung 80.000 Besucher
Sperrung des Stadionvorplatzes für das Parken von Veranstaltungsbesuchern	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Einrichtung eines Zugangs für Fußgänger am südlichen Rand des Parkplatzes Cottaweg	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Einbeziehung Parkhaus am Zoo und Innenstadtparkhäuser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Dynamische Parkleit-/Besucherinformationen an ausgewählten Knotenpunkten im Umfeld des Sportforums	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

kommt standardmäßig zum Einsatz
 veranstaltungsspezifischer Einsatz nach Abstimmung
 kommt standardmäßig nicht zum Einsatz

Tab. 19 Einsatzoptionen für die Maßnahmen des Bausteins Parken

5.7 Maßnahmenkonzept für den Baustein P+R

5.7.1 Wegweisungskonzept

Den zweiten Schwerpunkt neben und in Verbindung mit dem ÖPNV bildet das P+R-Angebot, das nicht nur verkehrspolitisch starke Unterstützung erfährt, sondern das letztendlich im Gegensatz zum Parken im Stadionsumfeld auch erhebliches Steigerungs- und Angebotspotenzial besitzt.

Die verstärkte Nutzung des P+R-Angebotes durch Veranstaltungsbesucher ist ein grundlegendes Ziel des Verkehrskonzeptes. Auf Grund der vorliegenden aktuellen Erfahrungen bei Veranstaltungen mit einer Besucherzahl im Bereich von 45.000 lässt sich feststellen, dass in Bezug auf die P+R-Nutzung noch erhebliches Potenzial vorhanden ist. Bei bisher etwa 1.700 parkenden Kfz auf den offiziellen P+R-Standorten erscheint mittel- bis langfristig zumindest eine Verdoppelung der P+R-Nutzung in den Bereich von etwa 3.500 Kfz realisierbar.

Neben der bereits gegenwärtig praktizierten Kombiticket-Regelung (die – zweckmäßigerweise im Vorverkauf erworbene - Eintrittskarte berechtigt zur kostenlosen ÖPNV-Nutzung bei der Veranstaltungsanreise und –abreise) sind allerdings weitere infrastrukturelle Verbesserungen erforderlich, um diesen Planungsansatz bei den Veranstaltungsbesuchern umsetzen zu können:

- Das Stellplatzangebot an den P+R-Standorten sollte deutlich größer als die Zielgröße sein und eher im Bereich von 4.500 Stellplätzen liegen, um die planerischen Zielvorstellungen erfüllen zu können. Angebotsplanung statt nachfrageorientierte Planung sollte bei diesem Konzeptbaustein im Vordergrund stehen.
- Die Oberflächengestaltung ist ebenfalls ein wichtiges Akzeptanzkriterium, d. h. die Stellplätze und der Weg zwischen Stellplatz und Straßenbahnhaltestelle sollten nach Möglichkeit befestigt sein und bei schlechtem Wetter nicht unter Wasser stehen. Dies schränkt die Nutzbarkeit deutlich ein (vgl. Abschiedsspiel Michael Ballack) und führt zu Kapazitätsproblemen, weil ggf. die Stellplätze nicht erkennbar sind und daher nicht platzsparend geparkt wird. Zudem ist das Erfüllen der Verkehrssicherungspflicht schwierig, weil beispielsweise kein Winterdienst möglich ist. In der Folge sind Akzeptanzprobleme unvermeidbar, so dass letztendlich doch versucht wird, mit dem Kfz bis an das Stadion zu fahren.
- Die Wegweisung vom übergeordneten Netz bis zum P+R-Standort muss lückenlos sein und nicht nur nach dem Geradeausprinzip ein Minimum an Wegweisern besitzen. Vielmehr sollten die statischen Wegweiser auch einen Erinnerungsfaktor beinhalten, so dass eine häufige Wiederholung eher wünschenswert ist. An den wesentlichen Entscheidungspunkten sind dynamische Komponenten zweckmäßig, um ggf. aktuelle Informationen an die Autofahrer übermitteln zu können. Allein statische Wegweiser verunsichern insbesondere den Besucher von Wochenend- oder Abendveranstaltungen, weil man befürchtet, dass dann möglicherweise keine oder keine ausreichende Straßenbahnbedienung des P+R-Standortes erfolgt. Demgegenüber bieten dynamische Wegweisungskomponenten die Möglichkeit, den Veranstaltungsbesucher gezielt anzusprechen, in dem die Veranstaltung konkret genannt wird, beispielsweise „Konzert“ oder „Fußball“.

Außerdem zeigen vorliegende Erfahrungen, dass Autofahrer sich besser lenken lassen, wenn Anzeigen leuchten – nach dem Motto „was leuchtet, das ist in Betrieb“. Selbstverständlich ist ein derartiges P+R-Wegweisungssystem mit erheblichen Kosten verbunden, die aber über ein Mehrjahresprogramm finanziert werden können, in dem eine Reihenfolge für die Maßnahmenumsetzung definiert wird.

- Für die wegweisungsmäßige Ausschilderung von P+R-Standorten sind normalerweise nur Standorte mit vergleichsweise großen Kapazitäten (mindestens etwa 300 Stellplätze, besser jedoch deutlich größer) geeignet. Kleinere Standorte sind bei entsprechender Lagegunst oftmals schnell ausgelastet und andererseits lohnt sich der Einsatz von Verstärkerzügen bzw. von Sonderverkehren dann kaum.
- Auf dem P+R-Standort sollte dann der Weg zur Straßenbahnhaltestelle auffällig ausgeschildert sein und im Bereich der Einfahrt eine - nach Möglichkeit ebenfalls dynamische – Besucherinformation gegeben werden. Dabei sind die Angabe der aktuellen Uhrzeit, die Zeit bis zur Abfahrt der nächsten und auch der übernächsten Straßenbahn sowie die Fahrzeit bis zum Veranstaltungsort von Bedeutung.

Für den P+R-Kunden ist die direkte Verbindung zum Veranstaltungsort von großer Bedeutung, d. h. Verbindungen, die ein Umsteigen in eine andere Linie erfordern, sind vergleichsweise unattraktiv. Andererseits muss kein Transport bis direkt vor den Veranstaltungsort erfolgen – ein angemessener Fußweg von der Haltestelle ist durchaus akzeptabel wie beispielsweise die Nutzung der Haltestelle Marschnerstraße in Bezug auf das Sportforum zeigt. Die Fahrzeit mit der Straßenbahn vom P+R-Standort bis zum Sportforum sollte weniger als 30 min betragen und eine Taktfolge der Züge im Bereich von 5 min sollte angestrebt werden. Bei der Abreise ist als Fahrgastinformation nicht nur die Angabe der Liniennummer und des Linienendpunktes wichtig, sondern ggf. auch des P+R-Standortes, der über die jeweilige Linie erschlossen wird.

Insgesamt entsteht dadurch ein Wegweisungssystem, das aus den folgenden Komponenten besteht (vgl. Abb. 18):

- dWiSta-Tafeln³ an den Knotenpunkten der Bundesautobahnen,
- statische oder auch dynamische Wegweiser an der Bundesautobahn vor der zur Ausfahrt zu nutzenden Anschlussstelle,

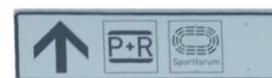
³ dWiSta: dynamische Wegweisung mit integrierten Stauinformationen



Beschilderung am vorgelagerten BAB-Knotenpunkt und an der zu nutzenden Anschlussstelle



Beschilderung der Erschließungsrouten zum P+R-Standort im nachgeordneten Netz



Beschilderung am P+R-Standort



Abb. 18 Fotomontage zur Erläuterung der vorgeschlagenen P+R-Systematik

- dynamische und statische Wegweisungskomponenten im nachgeordneten Netz sowie
- dynamische Kundeninformation am P+R-Standort.

Im Gegensatz zu einem auf die Innenstadt bezogenen P+R-Konzept sollte das **stadionbezogene P+R-Konzept** weitgehend auf die Straßenbahnlinien ausgerichtet werden, die als direkte Verbindungen zu den Stadionhaltestellen angeboten werden. Vor diesem Hintergrund wird verständlich, dass nicht an allen Autobahnanschlussstellen eine stadionbezogene P+R-Wegweisung zweckmäßig ist, sondern dass die Verkehre über die vorhandenen dWiSta-Tafeln am Schkeuditzer Kreuz, Autobahnkreuz Rippachtal und Autobahndreieck Parthenaue gezielt zu den Anschlussstellen Leipzig-Mitte (BAB A 14), Bad Dürrenberg (BAB A 9) und Leipzig-Südost (BAB A 38) gelenkt werden, um von dort zu den stadionbezogenen P+R-Standorten weitergeführt zu werden.

Eine Sondersituation besteht an der Anschlussstelle Leipzig-Süd, an der die Bundesstraße B 2 (als Verlängerung der BAB A 72 von Chemnitz) an die BAB A 38 anbindet. In Weiterführung der B 2 wird im Leipziger Stadtgebiet der Verkehr direkt zum P+R-Standort Agra und ggf. von dort weiter zum P+R-Standort Völkerschlachtdenkmal geführt.

Die für die Umsetzung dieses Wegweisungssystems erforderlichen dWiSta-Tafeln sind bisher

- vor dem Schkeuditzer Kreuz auf der westlichen BAB A14 (von Magdeburg) und der nördlichen BAB A9 (von Berlin)
- vor dem Autobahndreieck Parthenaue auf der südöstlichen BAB A14 (von Dresden) sowie
- vor dem Autobahnkreuz Rippachtal auf der südlichen BAB A9 (von Nürnberg)

vorhanden. Zusätzliche Tafeln sind auf der westlichen BAB A38 (von Göttingen) vor dem Autobahnkreuz Rippachtal und auf der B 2 südlich der Anschlussstelle Leipzig-Süd an der BAB A 38 zu ergänzen.

Selbstverständlich lässt sich der Aufbau derartiger dWiSta-Tafeln nicht mit Lenkungsgründen für den Leipziger P+R-Verkehr rechtfertigen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die bislang fehlenden Tafeln (je zuführendem Querschnitt sind zwei Standorte einzurichten) mittelfristig für die bessere Nutzbarkeit des Leipziger Autobahnringes im Falle von Verkehrsbehinderungen installiert werden und dann – seitens der Stadt Leipzig als erwünschter Nebeneffekt - auch für die Lenkung des P+R-Verkehrs zur Verfügung stehen. Genehmigung, Finanzierung und Bau derartiger Wegweisungselemente sind über die sächsische Straßenbauverwaltung beim Bundesministerium für Verkehr, Bauwesen, Städtebau und Raumordnung (BMVBS) zu beantragen.



Abb. 19 Vorhandene dWiSta-Tafel auf der BAB A9 vor dem AK Rippachtal

Unter der Maßgabe, die P+R-Standorte einzelnen Autobahnknotenpunkten zu zuordnen, wird die Erschließung der P+R-Standorte über folgende Anschlussstellen empfohlen (vgl. Abb. 20):

- AS Leipzig-Mitte für die Besucher vom Schkeuditzer Kreuz aus den Richtungen Magdeburg im Zuge der BAB A14 und Berlin im Zuge der BAB A9,
- AS Bad Dürrenberg für die Besucher vom AK Rippachtal aus den Richtungen Nürnberg im Zuge der BAB A9 und Göttingen im Zuge der BAB A 38 sowie
- AS Leipzig-Südost für die Besucher vom AD Parthenaue aus der Richtung Dresden im Zuge der BAB A14.
- Sondersituation an der AS Leipzig-Süd für die Besucher von der B 2 und BAB A72/B 95 aus der Richtung Chemnitz/Zwickau.

Zwischen dem jeweiligen Autobahnknotenpunkt und der zugeordneten P+R-Anschlussstelle muss an allen anderen Anschlussstellen in der Wegweisung eine P+R-Weiterführung in der Geradeausrichtung erfolgen. An den Anschlussstellen Bad Dürrenberg und Leipzig-Südost sind bereits dWiSta-Tafeln im Seitenraum vorhanden, um die Lenkung des P+R-Verkehrs auf die jeweilige Ausfahrt zu übernehmen. An der AS Leipzig-Mitte im Zuge der BAB A 14 sollte dies für beide Fahrrichtungen nach Möglichkeit ergänzt werden.

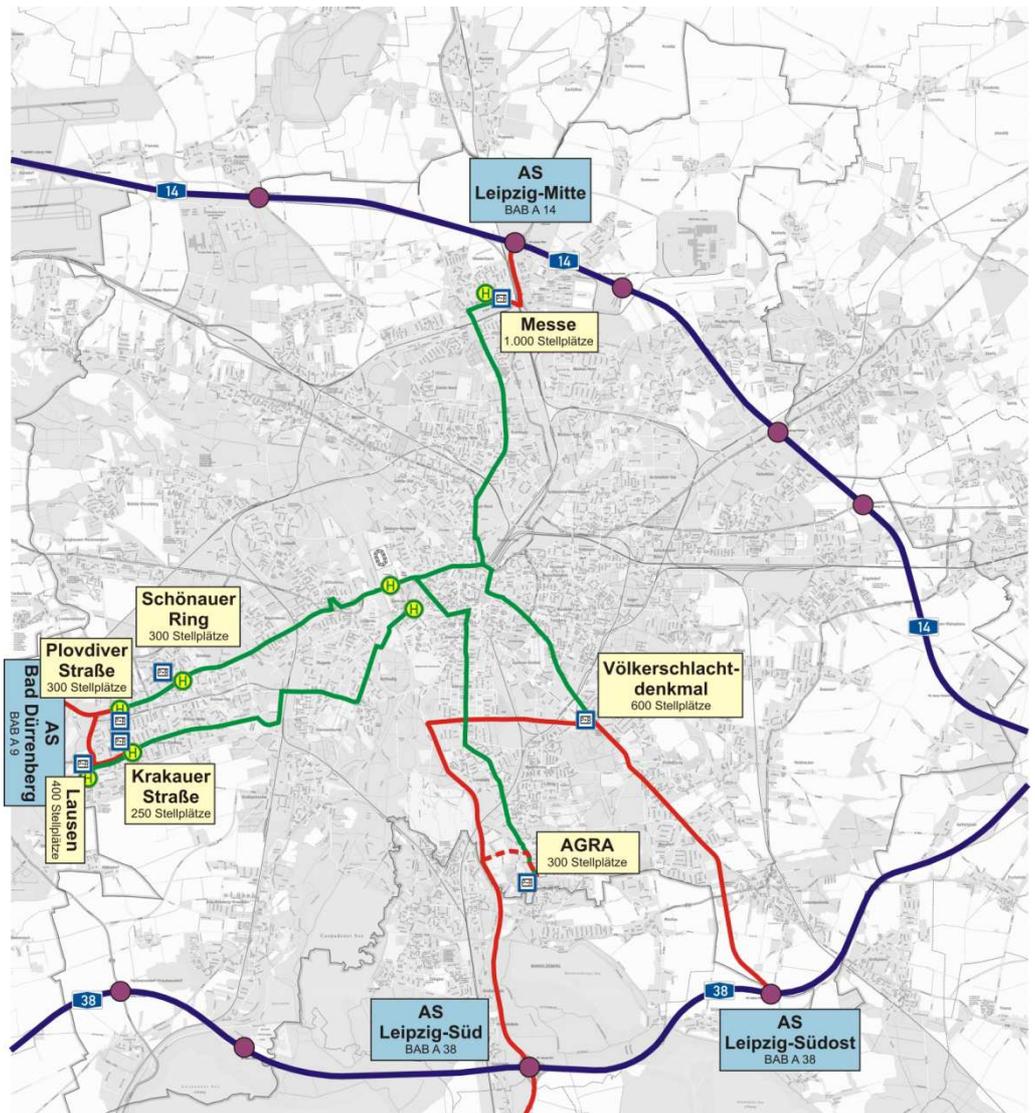


Abb. 20 Übersichtsgrafik zur vorgeschlagenen P+R-Lenkung ausgehend von den Autobahnanschlussstellen

Da die P+R-Wegweisung auf den ortsunkundigen Besucher abzielt, macht es keinen Sinn, weitere als die genannten Anschlussstellen für eine P+R-Beschilderung zu nutzen, weil dies zu Lasten der Eindeutigkeit geht.

5.7.2 P+R-Standorte und Kapazitäten

Die derzeit für das Sportforum vorgesehenen P+R-Standorte sind

- im Norden der P+R-Standort Messe mit einer Kapazität von etwa 1.000 Stellplätzen,
- im Süden die P+R-Standorte Völkerschlachtdenkmal mit einer Kapazität von etwa 600 Stellplätzen und – sofern verfügbar - AGRA (300 Stellplätze) sowie

- im Westen die P+R-Standorte Plovdiver Straße (300 Stellplätze), Schönauer Ring (350 Stellplätze), Lausen (400 Stellplätze) und Krakauer Straße (250 Stellplätze).

P+R Messe

Erschließung über die AS Leipzig-Mitte der BAB A14, dann weiter stadteinwärts über die Bundesstraße B2. Verbindung zum Sportforum mit Straßenbahnlinie 16 und Umsteigen am Hauptbahnhof sowie Sonderzügen als Direktverbindung zum Sportforum. Bei vollständiger Belegung des P+R-Standortes müssen etwa 2.500 Besucher befördert werden. Auf Grund der bereits gegenwärtig zu beobachtenden hohen Frequentierung dieses Standortes sollte nach Möglichkeiten zur Standortvergrößerung gesucht werden.

P+R Völkerschlachtdenkmal

Erschließung über die AS Leipzig-Süd und die AS Leipzig-Südost der BAB A38, direkte Verbindung zum Sportforum mit Straßenbahnlinie 15 ohne Umsteigen. Bei vollständiger Belegung des P+R-Standortes müssen etwa 1.500 Besucher befördert werden. Auch am P+R-Standort Völkerschlachtdenkmal sollte nach weiteren Flächen zur Standorterweiterung/als Überlaufparkplatz gesucht werden. Möglicherweise können hierfür bestehende Flächen auf dem Gelände der Alten Messe genutzt werden.

P+R AGRA

Erschließung über die AS Leipzig-Süd der BAB A38, Verbindung zum Sportforum mit Straßenbahnlinie 11 und Umsteigen am Wilhelm-Leuschner-Platz oder am Hauptbahnhof sowie Sonderzügen als Direktverbindung zum Sportforum. Bei vollständiger Belegung des P+R-Standortes müssen etwa 750 Besucher befördert werden. Für den P+R-Standort AGRA sollte vorrangig nach Möglichkeiten für eine regelmäßige und damit verlässliche Nutzung gesucht werden.

P+R Plovdiver Straße

Erschließung über die AS Bad Dürrenberg der BAB A9, direkte Verbindung zum Sportforum mit Straßenbahnlinie 15 ohne Umsteigen. Bei vollständiger Belegung des P+R-Standortes müssen etwa 750 Besucher befördert werden.

P+R Schönauer Ring

Erschließung über die AS Leipzig-Südwest der BAB A38 oder über die AS Bad Dürrenberg der BAB A9. Direkte Verbindung zum Sportforum mit den Straßenbahnlinien 8 und 15 ohne Umsteigen. Bei vollständiger Belegung des P+R-Standortes müssen etwa 875 Besucher befördert werden.

P+R Lausen

Erschließung über die AS Bad Dürrenberg der BAB A9, direkte Verbindung zum Sportforum mit Straßenbahnlinie 1 bis Haltestelle Marschnerstraße ohne Umsteigen. Bei vollständiger Belegung des P+R-Standortes müssen etwa 1.000 Besucher befördert werden.

P+R Krakauer Straße

Erschließung über die AS Bad Dürrenberg der BAB A9, direkte Verbindung zum Sportforum mit Straßenbahnlinie 1 bis Haltestelle Marschnerstraße ohne Umsteigen. Bei vollständiger Belegung des P+R-Standortes müssen etwa 625 Besucher befördert werden.

Die Übersichtsdarstellung macht deutlich, dass im Westen des Leipziger Stadtgebietes insgesamt vier P+R-Standorte auf relativ engem Raum zusammenliegen. Teilweise ist dabei die verfügbare Kapazität für eine an der Autobahn einsetzende Wegweisung relativ klein. Vor diesem Hintergrund erscheint es zweckmäßig, eine Wegweisung zwischen den Standorten einzurichten, um eine gegenseitige Nutzbarkeit als Überlaufparkplatz zu ermöglichen (vgl. Abb. 21).

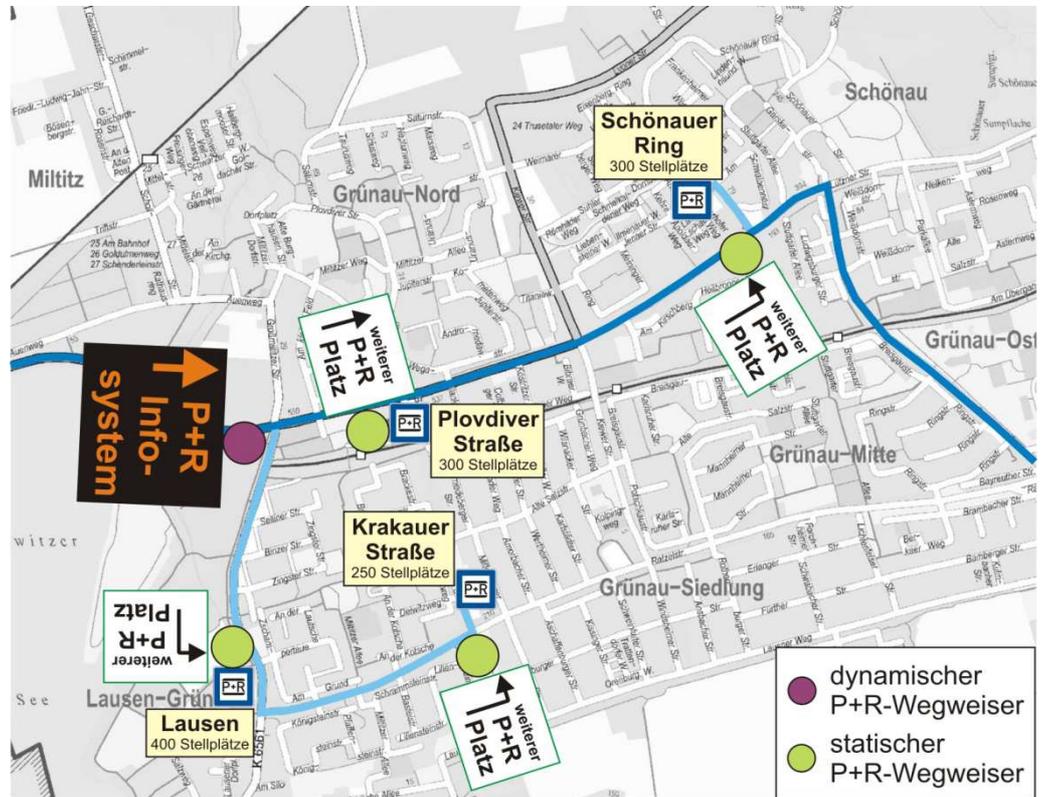


Abb. 21 Vorschlag zur internen P+R-Wegweisung für die westlichen P+R-Standorte

In Bezug auf die interne P+R-Wegweisung für die westlichen Standorte in Abb. 21 erscheinen folgende Hinweise hilfreich:

- In der P+R-Konzeption wird der Standort von Westen über die AS Bad Dürrenberg und die B87 erschlossen. Der zentrale Erschließungsknotenpunkt für die vier benachbarten P+R-Standorte ist dabei der Knotenpunkt Lützner Straße/Straße am See. Hier muss der P+R-Standort Plovdiver Straße auf Grund seiner direkten Straßenbahnbindung an das Sportforum priorisiert ausgeschildert werden. Die gegenwärtige auf den Straßenbahndepot Lausen ausgerichtete Wegweisung sollte daher korrigiert werden. Vom Standort Plovdiver Straße sollte ein weiterführender, statischer Hinweis auf den P+R-Standort Schönauer Ring gegeben werden.
- Sofern diese P+R-Angebote belegt sind, müsste am Knotenpunkt Lützner Straße/Straße am See die Information auf die vollständige Auslastung gegeben und die Wegweisung dann auf den P+R-Standort Lausen (und ggf. in der Weiterführung zum P+R-Standort Krakauer Straße) umgeschaltet werden. Diese Wechselwegweisung erfordert eine dynamische Anzeige.

- Die bisherige Konzeption, den P+R-Standort Schönauer Ring von der Anschlussstelle Leipzig-Südwest der BAB A38 zu erschließen, erscheint korrekturbedürftig. Der Standort besitzt für sich allein betrachtet eine vergleichsweise geringe Kapazität und im Vergleich zu den anderen Standorten eine deutlich geringere Lagegunst. Vor diesem Hintergrund kommt eigentlich nur eine Nutzung als Überlaufparkplatz in Frage (vgl. Abb. 22).



Abb. 22 Derzeitige Situation am P+R-Standort Schönauer Ring

Ggf. können im nachgeordneten Netz durchaus auch ergänzende P+R-Routen beschildert werden wie dies beispielsweise bereits am Knotenpunkt B 181 (Merseburger Straße)/Miltitzer Straße in Rückmarsdorf erfolgt, um von dort P+R-Besucher aktuell zur Plovdiver Straße zu lenken.

Unter dem Aspekt der wünschenswerten Angebotsvergrößerung, ist zunächst zu prüfen, ob vorhandene Standorte erweitert werden können. Für den P+R-Standort Völkerschlachtdenkmal bieten sich beispielsweise Überlaufkapazitäten am Deutschen Platz (Haltestelle Deutsche Nationalbibliothek, von dort mit Linie 2 bis Marschnerstraße) und am Barnet-Licht-Platz unter Nutzung der Straßenbahnhaltestelle Technisches Rathaus (von dort mit Linie 15 bis Sportforum) an.

Da die Möglichkeiten zur Ausweisung von Überlaufkapazitäten an den bestehenden Standorten sehr beschränkt sind, muss als mittel- bis langfristiges Ziel die Ausweisung zusätzlicher P+R-Standorte formuliert werden. Dabei sind Standorte zu favorisieren, die einerseits im Bereich von Haltestellen mit einer Direktverbindung zum Sportforum und andererseits nach Möglichkeit im Zuge

einer regionalen Straßenverbindung (beispielsweise einer Bundesstraße) liegen. Hohe Standortqualität bieten vor diesem Hintergrund

- das Umfeld der Haltestelle Landsberger Straße/Max-Liebermann Straße der Linie 4 in Gohlis, die über die Bundesstraße B6 angebunden ist und nach einer Fahrzeit von nur 11 min ohne Umsteigen die Haltestelle Feuerbachstraße erreicht sowie
- das Umfeld der westlichen Endhaltestelle Burghausener Straße der Linie 7 in Böhlitz-Ehrenberg, die über die B181/K6562 in Rückmarsdorf erreichbar ist (Fahrzeit zur Haltestelle Sportforum ohne Umsteigen: 20 min) und auch
- das Umfeld der Haltestelle Bahnhof Leutzsch der Linie 7 in Leutzsch, die über die B181/B 87 und die Ludwig-Hupfeld-Straße erreichbar ist (Fahrzeit zur Haltestelle Sportforum ohne Umsteigen: 13 min).

Die genannten Linienäste der Straßenbahnlinien 4 und 7 werden bisher nicht für den P+R-Verkehr zum Sportforum genutzt. Standorte ohne Direktverbindung (beispielsweise in Lützschena) erscheinen in diesem Zusammenhang für Besucher des Sportforums weniger attraktiv. Im Bereich des östlichen Stadtgebietes fehlen sicherlich P+R-Angebote für Besucher des Sportforums. Allerdings erscheint ein angedachter Standort am Paunsdorf Center bei einer Fahrzeit von etwa 34 min bis zum Sportforum nicht als konkurrenzfähiges Angebot.

Auch der P+R-Standort Agra ist eine Alternative, sofern eine dauerhafte Nutzbarkeit sichergestellt werden kann. Allerdings wird hierbei am Wilhelm-Leuschner-Platz oder am Hauptbahnhof ein Umsteigen von der Linie 11 zu den Sportforumlinien erforderlich. Bei einer Fahrzeit zwischen 31 und 34 min zum Sportforum gilt in Bezug auf die Attraktivität des Standortes die gleiche Einschätzung wie beim Paunsdorf Center.

Letztendlich soll an dieser Stelle noch auf den Aspekt einer finanziellen Bewirtschaftung von P+R-Stellplätzen eingegangen werden. Aus gutachterlicher Sicht sollte ein derartiges Vorgehen unbedingt unterbleiben, weil

- damit die Anstrengungen, die P+R-Nutzung zu intensivieren, konterkariert werden, denn der MIV-Besucher wird durch das Erheben von Parkgebühren einen wesentlichen Anreiz zur P+R-Nutzung verlieren und lieber mit seinem Fahrzeug in Richtung Sportforum weiterfahren,
- nicht nachvollziehbar ist, warum ein Innenstadtbesucher, der das P+R-Angebot wahrnimmt, dort kostenlos parken darf, für den Sportforumsbesucher dies jedoch nicht gelten soll und
- ein umweltbewusstes Verkehrsverhalten (durch Nutzung des ÖPNV) nicht noch finanziell „bestraft“ werden sollte.

Die Zusammenstellung der Einsatzoptionen für den Baustein P+R zeigt Tab. 20.

Verkehrskonzept Sportforum Leipzig						
Maßnahmenkonzept Baustein P + R – Einsatzoptionen						
Einzelmaßnahme	Szenario I Konzert 12.000 Besucher	Szenario II Fußball 2. / 3. Liga 20.000 Besucher	Szenario III Großveranstaltung 35.000 Besucher	Szenario IV Fußball 1. Liga 44.500 Besucher	Szenario V Ländersp./Open-Air 50.000 Besucher	Szenario VI a Sonderveranstaltung 80.000 Besucher
Erweiterung der P+R-Kapazitäten auf etwa 4.500 Stellplätze durch die Ausweisung neuer Standorte /Überlaufkapazitäten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Ergänzung von dWiSta-Tafeln am AK Rippachtal, an der AS Leipzig-Mitte und an der AS Leipzig-Süd	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Ergänzung der statischen P+R-Wegweisung an den Bundesautobahnen	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Dynamische/statische Wegweisungselemente für die Zufahrtrouten zu den Standorten Messe, Völkerschlachtdenkmal und Plovdiver Straße	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Ausweisung einer internen „Überlaufwegweisung“ für die vier westlichen Standorte im Umfeld der Plovdiver Straße	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Verbesserung der Oberflächenqualität auf den Parkplätzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Beschilderung der Zuwegung zu den Haltestellen von Straßenbahn und S-Bahn auf den P+R-Standorten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Dynamische Abfahrt- und Richtungsinformationen für die Straßenbahnen auf den P+R-Plätzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

kommt standardmäßig zum Einsatz
 veranstaltungsspezifischer Einsatz nach Abstimmung
 kommt standardmäßig nicht zum Einsatz

Tab. 20 Einsatzoptionen für die Maßnahmen des Bausteins P+R

Die Tabelle verdeutlicht, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen für den Baustein P+R weniger den Szenarienbezug besitzen, sondern vielmehr als generelle Verbesserungsmaßnahmen für die P+R-Infrastruktur zu beurteilen sind. Die wünschenswerte Erweiterung der P+R-Kapazitäten ist in den Szenarien 1 bis 3 nicht zwingend, da die vorhandenen Angebote hier ausreichen werden. Trotzdem ist die Ausweisung neuer, zusätzlicher Standorte ein relativ langwieriger Planungs- und Umsetzungsprozess, mit dem kurzfristig begonnen werden sollte. Die gleiche Einschätzung gilt auch für die übrigen Einzelmaßnahmen, d. h. Planungen kurzfristig aufnehmen, Finanzierung über ein Mehrjahresprogramm sichern und mittelfristig dann die Umsetzung vorsehen.

5.8 Maßnahmenkonzept für den Baustein Gästeparken

Die Anforderung der Deutschen Fußball Liga (DFL) für die 1. und 2. Bundesliga lautet, für Gastvereine 10 % der Eintrittskarten zu reservieren, so dass im Leipziger Stadion bis zu 4.450 Plätze für die Gastmannschaft vorgehalten werden müssen. Im Sinne einer vorbeugenden Konfliktvermeidung verfolgen alle Beteiligten das Ziel, den gewaltbereiten Teil der Gästefans von den Fans der Heimmannschaft zu trennen. Daher sollen für Gäste-Kfz eigene Flächen ausgewiesen werden, die nach Möglichkeit dem Gästeblock im nordwestlichen Stadionbereich unmittelbar zugeordnet sind.

Für das Gästeparken erscheinen die Flächen nördlich der Straße Am Sportforum (östlich der Landauer Brücke) sehr gut geeignet. Bisher gehen die Planungen dahin, nach Möglichkeit die sog. Grünschnittfläche als Parkplatz für Gästefans herzurichten (vgl. Abb. 23, Grünschnittfläche 1). Es sollte jedoch zunächst versucht werden, die westlich daran angrenzende Fläche (bekannt als sog. „Schneekippe“, zuletzt Standort für Wertstoffcontainer) zu nutzen. Diese Fläche befindet sich im Besitz der Stadt Leipzig und der Landestalsperrenverwaltung und ist bereits befestigt, so dass die Nutzung als Parkplatz nur geringe bauliche Restarbeiten, dafür jedoch vertragliche Regelungen erfordert. Mittel- bis langfristig sollte versucht werden, die beiden Grünschnittflächen 1 und 2 in das Konzept Gästeparken einzubinden. Hier sind jedoch erhebliche bauliche Maßnahmen zur Befestigung der Flächen erforderlich. Die Nutzung dieser Parkplätze wäre dann nur für Besucher mit Eintrittskarten zum Gästeblock gestattet – ein deutlicher Vorteil gegenüber der Nutzung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum, die nicht ohne Weiteres für Stadionbesucher reserviert werden können.

Weiterhin bietet sich an, die gegenwärtig in Fahrbahnmitte der Straße Am Sportforum (gegenüber der Grünschnittfläche) markierten Senkrechtstellplätze als Busparkplätze für Reisebusse der Gästefans umzumarkieren. Hier könnten voraussichtlich etwa 15 bis 20 Busstellplätze in Schrägaufstellung eingerichtet werden. Außerhalb von Stadionveranstaltungen könnten je Busstellplatz zwei Pkw hintereinander geparkt werden, so dass an Stelle der bisher 50 Pkw-Stellplätze zukünftig noch 30 bis 40 Pkw-Stellplätze für den Normalbetrieb verbleiben.

Die Konzentration des Stellplatzangebotes für Gäste auf das nördliche Stadionumfeld erscheint durch die unmittelbare Zuordnung zum Gästeblock zwischen den Sektoren C und D zweckmäßig, zumal auch optional eingesetzte Shuttlebusse vom Hauptbahnhof (sofern denn Sonderzüge mit Gästefans verkehren) ihre Fahrgäste in diesen Bereich befördern.

Ohne Nutzbarkeit der genannten Flächen ist die Bereitstellung von Stellplätzen für Gästefans problematisch, da letztendlich nur der Parkplatz Cottaweg bedingt geeignet erscheint. Hier kann ein Parkbereich für Gäste, allerdings mit einem erheblichen Absperr- und Sicherungsaufwand verbunden, abgetrennt werden.

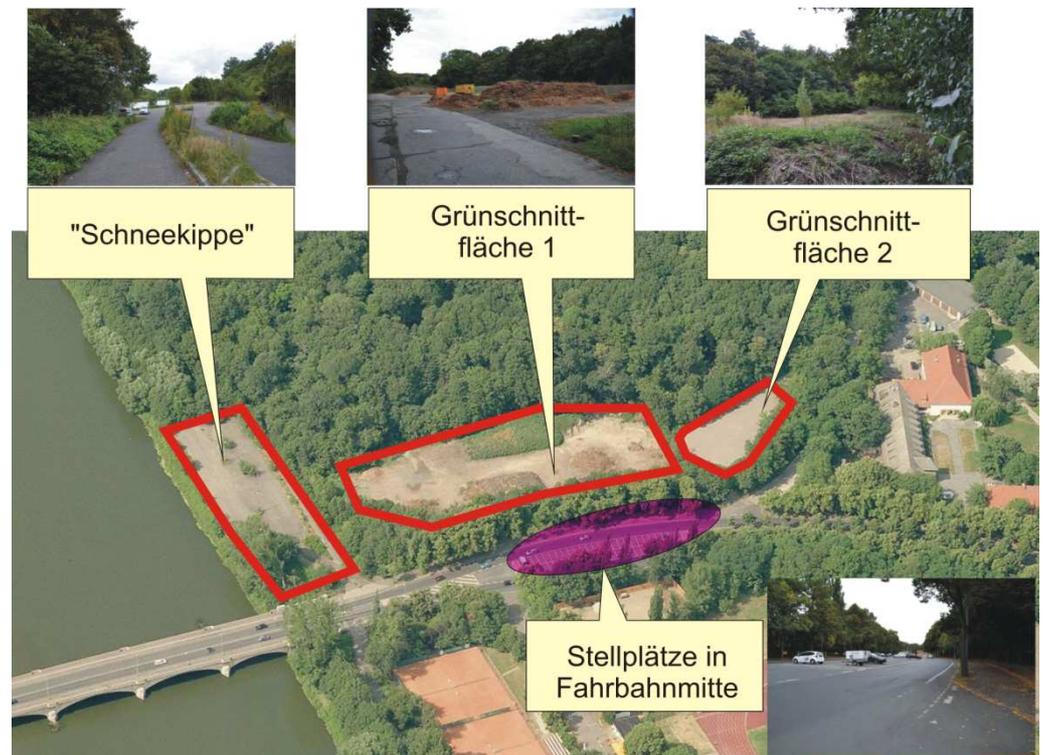


Abb. 23 Vorschlag zur Flächennutzung für das Gästeparken

Die bisherige Praxis, die Zuwegung zur Kläranlage sowie auch den über die Waldstraße angebotenen Marienweg zum Abstellen von Gäste-Kfz zu nutzen, war als Übergangslösung in der Regionalliga möglich, ist jedoch auf Grund der geringen Kapazität und der Problematik einer Flächenreservierung im öffentlichen Straßenraum nicht zukunftsfähig. Dies lässt sich durch eine Abschätzung des modal splits der Gästefans verdeutlichen.

Abschätzung zum modal split der Gästefans

Das Verkehrsmittelwahlverhalten der Gästefans ist mit dem angesetzten modal split der Umlandbesucher (vgl. dazu Abschnitt 4) vergleichbar, wobei die Anreise mit dem Reisebus bei dieser Besuchergruppe deutlich stärker genutzt wird, während gleichzeitig der SPNV-Anteil deutlich geringer ausfällt. Allerdings sind auch hier große Unterschiede zwischen den jeweiligen Gastmannschaften festzustellen. Bei Gastmannschaften mit großer Fanbegleitung ist auch gleichzeitig ein erhebliches, d. h. überproportionales Reisebuspotenzial vorhanden. Beispielsweise ist Schalke 04 dafür bekannt, dass die Mannschaft bei Auswärtsspielen regelmäßig von etwa 20 bis 30 Fanreisebussen begleitet und oftmals ein Sonderzug der Deutschen Bahn eingesetzt wird. Daneben gibt es selbstverständlich auch Gastmannschaften, die das ihnen zur Verfügung stehende Ticketkontingent von 10 % der Stadionkapazität bei Weitem nicht ausschöpfen und nur eine vergleichsweise geringe Fanbegleitung haben.

Etwas anders stellt sich die Fanbegleitung bei den sog. Nachbarschaftsduellen dar, weil hier im Allgemeinen eine sehr große Fanbegleitung erfolgt, die sich sehr stark an den Verkehrsmitteln Kfz und Eisenbahn orientiert. Reisebusse besitzen dabei eher nachgeordnete Bedeutung. Eine Abschätzung zum modal split der Besuchergruppe „Gästefans“ sowie die zugehörige Stellplatznachfrage zeigt Tab. 21.

Sportforum Leipzig						
Modal Split der Besuchergruppe "Gästefans"						
Verkehrsmittel	Fußball 1. Liga			"Nachbarschaftsduell"		
	Anteil	bei 4.500 Gästefans		Anteil	bei 4.500 Gästefans	
Kfz	60%	2.700	1.080 Kfz	75%	3.375	1.350 Kfz
Reisebus	30%	1.350	30 Busse	5%	225	5 Busse
DB / S-Bahn	10%	450		20%	900	

Tab. 21 Abschätzung des modal splits für die Besuchergruppe „Gästefans“

Die Tabelle macht deutlich, dass die Nachfrage der Gäste-Kfz auch mit den vorgeschlagenen Flächen nördlich der Straße Am Sportforum und einem dort möglichen Angebot von etwa 500 Stellplätzen nicht ausgeglichen werden kann. Aber auch hier gilt, dass dieses Angebot für den Normalfall ausreichen wird und an besonders nachfragestarken Tagen auch bei den Gästefans der Verweis auf die P+R-Angebote und das Kombiticketangebot kommuniziert werden muss.

Die Zusammenstellung der Einsatzoptionen für die Maßnahmen des Bausteins Gästeparken zeigt Tab. 22.

Verkehrskonzept Sportforum Leipzig						
Maßnahmenkonzept Baustein Gästeparken – Einsatzoptionen						
Einzelmaßnahme	Szenario I Konzert 12.000 Besucher	Szenario II Fußball 2. / 3. Liga 20.000 Besucher	Szenario III Großveranstaltung 35.000 Besucher	Szenario IV Fußball 1. Liga 44.500 Besucher	Szenario V Ländersp./Open-Air 50.000 Besucher	Szenario VI a Sonderveranstaltung 80.000 Besucher
Kurzfristige Herrichtung der „Schneekippe“ als Gästeparkplatz	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mittelfristige Herrichtung der angrenzenden „Grünschnittfläche 1“ als ergänzender Gästeparkplatz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mittelfristige Herrichtung der östlich angrenzenden „Grünschnittfläche 2“ als weitere Ergänzung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Markierung von Busparkplätzen in Schrägaufstellung im Mittelbereich der Straße Am Sportforum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ordneinsatz zur Überwachung der vorgesehenen Nutzung	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

kommt standardmäßig zum Einsatz
 veranstaltungsspezifischer Einsatz nach Abstimmung
 kommt standardmäßig nicht zum Einsatz

Tab. 22 Einsatzoptionen für die Maßnahmen des Bausteins Gästeparken
Das Thema „Gästeparken“ besitzt bei allen Beteiligten vor dem Hintergrund der Konfliktprävention einen sehr hohen Stellenwert, dem mit den vorliegenden Überlegungen entsprochen wird. In Rückkoppelung zu Abschnitt 5.6 bleibt darauf hinzuweisen, dass mit dem vorgeschlagenen Flächenangebot für das

Gästeparken die Stellplatzbilanz des Sportforums verändert wird, weil dadurch tendenziell etwa 500 Stellplätze zusätzlich angeboten werden können.

Bei Veranstaltungen ohne Gästefans, d. h. beispielsweise bei Open-Air-Konzerten, können die Gästeparkplätze auch durch Konzertbesucher genutzt werden, so dass hier ggf. ein – teilweiser – Ausgleich für einen eventuell nicht nutzbaren Parkplatz Cottaweg, einen kapazitätsreduzierten Parkplatz Jahnallee oder eine dann nicht mehr beparkte Festwiese zur Verfügung steht.

5.9 Maßnahmenkonzept für den Baustein Bewohner

5.9.1 Ausweisung der Waldstraßenquartiere als Bewohnerparkbereich

Die Quartiere Waldstraße-West zwischen der Waldstraße und der Friedrich-Ebert-Straße sowie Waldstraße-Ost zwischen der Waldstraße und der Jacobstraße sind Wohnquartiere mit einer mehrgeschossigen Randbebauung. Gewerbliche Nutzungen mit kleineren Betrieben bzw. Büros sind vorhanden, allerdings ist die Wohnnutzung stark prägend. Die Waldstraße führt als Haupterschließungsachse durch das Quartier und wird als Linienweg durch die Straßenbahnlinie 4 nach Gohlis befahren (vgl. Abb. 24).

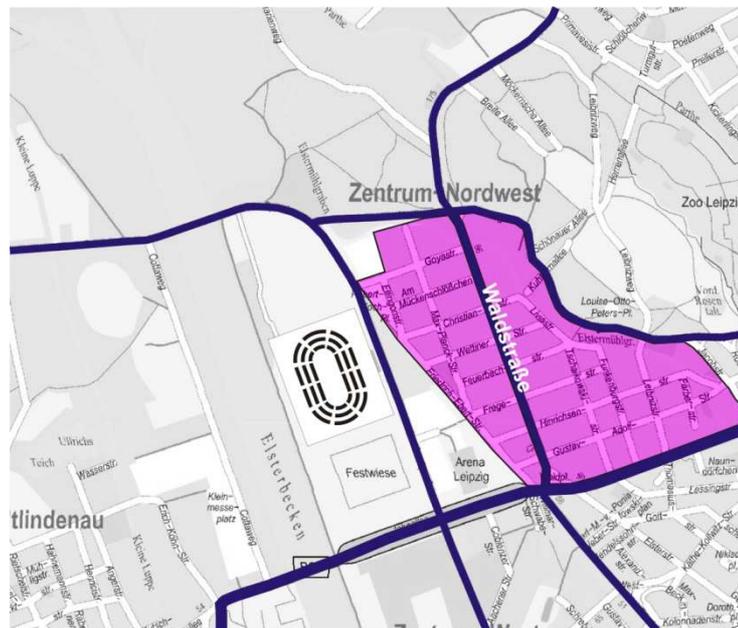


Abb. 24 Lage der Waldstraßenquartiere in Bezug zum Sportforum

In den beiden Quartieren werden Stellplätze in allen Straßenräumen in Senkrecht- bzw. Längsaufstellung angeboten. Eine Bewirtschaftung der Stellplätze erfolgt bisher nicht. Obwohl durch die intensive Wohnnutzung bereits eine sehr hohe Auslastung der Stellplätze festzustellen ist, erhöht sich bei Stadion- oder Hallenveranstaltungen die Auslastung auf 100 % bzw. teilweise auch darüber hinaus durch verbotswidrig abgestellte Kraftfahrzeuge. Für die Bewohner ist dies sicherlich eine wenig befriedigende Situation, die durch zwei Faktoren ganz maßgeblich bestimmt wird:

- Im Vergleich zu den Stadionparkplätzen, deren Nutzung eine Parkgebühr von EUR 5,00 bzw. beim Bruce Springsteen-Konzert von EUR 10,00 kostet, ist das kostenlose Parken in den Quartieren sehr attraktiv, zumal es eine legale, öffentliche Parkmöglichkeit darstellt.
- Bei der Abreise scheuen viele MIV-Besucher die unvermeidlichen Rückstaus in den Parkplatzausfahrten und sehen für sich deutliche Zeitvorteile durch das Parken in den Quartieren, da nur ein vergleichsweise geringes Verkehrsaufkommen in den einzelnen Straßenräumen entsteht.

Um hier zumindest eine Widerstandserhöhung für das Veranstaltungsparken zu erreichen, wird von verschiedenen Seiten eine finanzielle Bewirtschaftung der Stellplätze in den Waldstraßenquartieren durch die Einrichtung von Sonderparkberechtigungen für Bewohner (Bewohnerparkvorrechte) überlegt. Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur StVO muss trotzdem innerhalb der Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten das öffentliche Parken in Teilbereichen zulässig sein. Dabei dürfen nicht mehr als 50 % des öffentlichen Stellplatzangebotes werktags im Zeitraum von 9.00 bis 18.00 Uhr und in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % des öffentlichen Stellplatzangebotes für Bewohner reserviert werden. Die nicht reservierbaren Kontingente stehen für die allgemeine Nutzung (Bewohner und Quartierfremde) zur Verfügung.

Daher muss für alle öffentlichen Stellplätze (auch für den Stadionvorplatz) eine Gebührenpflicht gelten, von der Bewohner des jeweiligen Quartiers durch den Erwerb eines Bewohnerparkausweises ausgenommen sind, ohne dass ihnen jedoch ein einzelner Stellplatz reserviert oder garantiert wird. Die Bewirtschaftungszeiten müssten in diesem Fall alle möglichen Veranstaltungszeiten in der ARENA Leipzig und in der Red Bull Arena beinhalten, so dass die Parkraumbewirtschaftung ganzjährig an allen Tagen (Montag bis Sonntag) im Zeitraum von 9.00 bis etwa 23.00 Uhr erfolgen muss. Die Parkgebühr ist dabei auf der Grundlage der Parkgebührenordnung der Stadt Leipzig festzulegen.

Insgesamt machen diese Ausführungen deutlich, dass die Einrichtung eines Bewohnerparkbereiches zwar eine Widerstandserhöhung gegenüber den quartierfremden Parkern bedeutet, verhindern kann diese Regelung das Veranstaltungsparken und den damit verbundenen Parksuchverkehr in keinem Fall. Für die Quartierbewohner wird die Stellplatzsituation dadurch nicht grundlegend verbessert, da ja keine zusätzlichen Angebote geschaffen werden. Im Übrigen darf der Bewohnerparkausweis gemäß der gültigen Rechtsprechung nicht kostenfrei abgegeben werden. Für die Besucher der Bewohner wird die Nutzung eines Stellplatzes im Quartier dann ebenfalls gebührenpflichtig. Ob daher für die Bewohner insgesamt eine Situationsverbesserung erreicht werden kann, ist eher zu bezweifeln, so dass die Einrichtung eines Bewohnerparkbereiches in den beiden Waldstraßenquartieren nicht unbedingt zu empfehlen ist.

5.9.2 Einrichtung einer Anwohnerschutzzone

Temporäre Zugangsbeschränkungen für einzelne stadionnahe Quartiere erscheinen als einzig wirkungsvolle Möglichkeit, um veranstaltungsbezogene Verkehre aus den Quartieren herauszuhalten. Allein dadurch können Parksuchverkehre und das massive, illegale Abstellen von Fahrzeugen verhindert werden. Die Ausweisung einer Anwohnerschutzzone findet aktuell beispielsweise in Köln und Bremen für die Wohnquartiere in Stadionnähe Anwendung. Dabei wird die Einfahrt in die Quartiere etwa 2,5 Stunden vor Veranstaltungsbeginn für quartierfremde Kraftfahrzeuge gesperrt und bei Beginn der Veranstaltung wieder geöffnet. Zufahrtberechtigt sind in diesen Zeiträumen nur Bewohner mit Berechtigungsausweis. Die Veranstaltungsgröße liegt im Allgemeinen zwischen 35.000 und 50.000 Besuchern. Die Maßnahme hat sich in Köln (vgl. dazu Abb. 25) und Bremen seit mehreren Jahren bewährt. Sie wird von den Vereinen und Besuchern akzeptiert, hat die besucherstarken Stadi-

onveranstaltungen entproblematisiert sowie eine erhebliche Zufriedenheit bei den Bewohnern ausgelöst.

The screenshot shows the website of the City of Cologne (Stadt Köln) with a navigation menu on the left and a main content area. The main content area is titled "Rund ums Stadion" and provides information about traffic measures around the RheinEnergieStadion. It includes a list of areas where traffic is restricted, such as "Alt-Müngersdorf", "Stadtwaldviertel", "Malerviertel", "Junkersdorf-Mitte", and "Viertel östlich des Militärringes". There are also icons for "Häufige Fragen", "Parken am Stadion", and "Veranstaltungen im Stadion". A section titled "Wann wird gesperrt?" explains that access roads to residential areas will be closed for about two hours before an event. A PDF download link for "Übersicht Anwohnerschutz zonen" is also visible.

Abb. 25 Internetauftritt der Stadt Köln mit Informationen zu den Anwohnerschutzmaßnahmen im Umfeld des RheinEnergieStadions

In Leipzig müsste für die Erarbeitung eines Anwohnerschutzkonzeptes zunächst die Betroffenheit der Quartiere ermittelt und in eine Dringlichkeitsreihung überführt werden. Es bietet sich an, zu Beginn ein vergleichsweise kleines Gebiet als Startquartier festzulegen, um zunächst spezielle örtliche Erfahrungen mit der Anwohnerschutzzone zu gewinnen. Im Umfeld des Sportforums besitzt das Quartier westlich der Waldstraße (begrenzt durch Leutzscher Allee, Friedrich-Ebert-Straße und Waldstraße) die höchste Priorität, um hier – vergleichbar zum Bruce Springsteen-Konzert – eine temporäre Zugangsbeschränkung anzuordnen. Im Sinne eines „lernenden Systems“ sollten die angrenzenden Quartiere östlich der Waldstraße sowie das Bachstraßenquartier und auch der Bereich um den Lindenauer Markt als erste Beobachtungszonen definiert werden. Weitere Beobachtungszonen können situationsabhängig festgelegt werden. In den Beobachtungszonen werden zunächst keine Maßnahmen geplant, allerdings durch Erhebungen Situationsbeschreibungen und –entwicklungen dokumentiert (vgl. dazu Abb. 26).

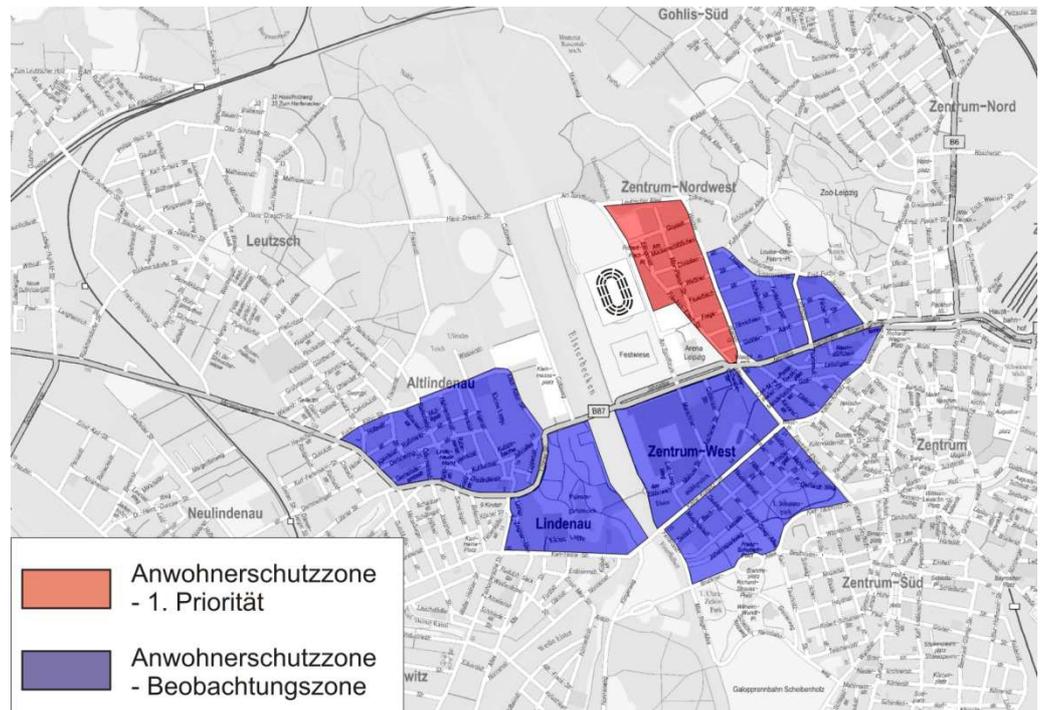


Abb. 26 Konzeptionelles Vorgehen zum Einrichten einer Anwohnerschutzzone im Bereich des Leipziger Sportforums

Für die regelmäßige Ausweisung der Anwohnerschutzzone im Szenario IV „Fußball 1. Liga“ sind als Investitionskosten eine statische Beschilderung (vorzugsweise mit Klapptafeln) sowie der Einsatz von Absperrmaßnahmen einzurichten. Die Kosten dafür sind erst nach einer Konzeptentwicklung abschätzbar, da erst in diesem Rahmen festgelegt werden kann, ob dauerhafte Absperrlemente (Beispiel Köln mit Schranken) oder mobile Absperrungen (Beispiel Bremen mit Baustellensicherungselementen) eingesetzt werden sollen. Darüber hinaus entstehen Betriebskosten für den Personaleinsatz beim Auf- und Abbau der temporären Absperr- und Beschilderungsmaßnahmen sowie bei der Kontrolle an den Ein- und Ausfahrten. Die Betriebskosten für die Einrichtung einer Anwohnerschutzzone im Bereich Waldstraße-West können erst nach einer konkreten Planung abgeschätzt werden.

Die verkehrsbehördliche Umsetzung der Anwohnerschutzzone kann als Veranstaltungsanordnung gemäß §45 StVO in Verbindung mit §29 StVO erfolgen. Inhaltlich geht es dabei um die Anordnung von Durchfahrtsregelungen/verboten nicht jedoch um Parkregelungen. In Köln und Bremen wurden Daueranordnungen für die Durchführung von Fußballspielen erlassen, bei Konzerten müssen dann zusätzliche Einzelanordnungen ausgesprochen werden.

Die Übertragbarkeit auf die Situation am Leipziger Sportforum ist allerdings vertieft durchzuarbeiten, da die Belastungen der Wohnquartiere auch bei den vielen kleineren und größeren Veranstaltungen in der ARENA Leipzig auftreten. Jährlich bis zu 80 größere und kleinere Veranstaltungen, oftmals nur mit etwa 4.000 Besuchern oder auch weniger und relativ hohem MIV-Anteil sind einerseits eine latente Belästigung für die Wohnquartiere und andererseits doch keine Rechtfertigung für den hohen Absperr- und Kontrollaufwand der Anwohnerschutzzone. Insofern muss eine konkrete Einsatzgrenze zwischen den Beteiligten genauso festgelegt werden wie auch die Kostenübernahme für

die infrastrukturellen Maßnahmen und für die vergleichsweise personalintensive Durchführung.

5.9.3 Auswirkungen auf den Wochenmarkt

Der Parkplatz Jahnallee wird samstags im Zeitraum zwischen 7.00 und 15.30 Uhr (zuzüglich Zeiten für Auf- und Abbau) für einen privat veranstalteten Wochenmarkt, teilweise auch im 14-tägigen Wechsel mit dem AGRA-Gelände genutzt. Derzeit erfolgt bei Stadionveranstaltungen eine Verlegung auf die Veranstaltungsfläche am Cottaweg oder auch eine ersatzlose Absage der Marktveranstaltung. Schon bei der derzeitigen Nutzung wird eine Terminierung in enger Abstimmung zu den Fußballspielen von RB Leipzig vorgenommen. Dies muss auch zukünftig und voraussichtlich in noch stärkerem Maß erfolgen, da ein Ausweichen auf die Veranstaltungsfläche am Cottaweg in den Szenarien III bis VI nach Möglichkeit nicht zugelassen werden sollte, um hier die Parkmöglichkeit für Stadionbesucher nicht zu beschränken. Daher ist zu empfehlen, die zukünftigen Nutzungsvereinbarungen für den Parkplatz Jahnallee stärker auf die Stadionveranstaltungen auszurichten und ggf. generell nur noch eine 14-tägige Nutzung zu ermöglichen (bzw. noch seltener, sofern weitere Konkurrenzveranstaltungen eine Anspruchsabwägung erfordern).

Die Zusammenstellung der Einsatzoptionen für die Maßnahmen des Bausteins Bewohner zeigt Tab. 23.

Verkehrskonzept Sportforum Leipzig						
Maßnahmenkonzept Baustein Bewohner – Einsatzoptionen						
Einzelmaßnahme	Szenario I Konzert 12.000 Besucher	Szenario II Fußball 2. / 3. Liga 20.000 Besucher	Szenario III Großveranstaltung 35.000 Besucher	Szenario IV Fußball 1. Liga 44.500 Besucher	Szenario V Ländersp./Open-Air 50.000 Besucher	Szenario VI Sonderveranstaltung 80.000 Besucher
Finanzielle Bewirtschaftung der Stellplätze in den Waldstraßenquartieren und Ausweisung der Quartiere als Bereiche mit Bewohnerparkbevorrechtigung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einrichtung einer temporären Anwohnerschutzzone	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

kommt standardmäßig zum Einsatz
 veranstaltungsspezifischer Einsatz nach Abstimmung
 kommt standardmäßig nicht zum Einsatz

Tab. 23 Einsatzoptionen für die Maßnahmen des Bausteins Bewohner

Die Zusammenstellung in Tab. 23 macht deutlich, dass aus gutachterlicher Sicht auf die finanzielle Bewirtschaftung der Stellplätze in den Waldstraßenquartieren verzichtet werden sollte. Die Anwohnerschutzzone wird demgegenüber als Standardmaßnahme in den Szenarien IV bis VI empfohlen.

Auf eine wesentliche Abhängigkeit ist in diesem Zusammenhang hinzuweisen. Die MIV-Maßnahme „zeitversetzte Kfz-Abreise von den Parkplätzen“ wird tendenziell den Parkdruck in den betreffenden Wohnquartieren erhöhen, weil sich Teile der MIV-Besucher diesen Zwängen nicht unterwerfen wollen. Daher sollte die zeitversetzte Kfz-Abreise nach Möglichkeit als Komplementärmaßnahme zur Einrichtung der Anwohnerschutzzone eingesetzt werden.

5.10 Baustein Kommunikation und Information

Verkehrsmanagementzentrale

Bereits im Rahmen der Bestandsaufnahme konnte festgestellt werden, dass die bestehende Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) eher als Steuerzentrale für die Lichtsignalanlagen der Stadt Leipzig betrieben wird, als dass hier bisher die Möglichkeit besteht, auftretende Verkehrsprobleme durch Verkehrslenkungsstrategien zu beheben.

Vor dem Hintergrund einer Reihe vorgeschlagener, technischer/elektronischer Verbesserungsmaßnahmen zur Lenkung der Besucherströme bei Veranstaltungen im Sportforum wie beispielsweise

- Besucherinformationstafeln im Bereich des Sportforums,
- Parkleit- und Besucherinformationstafeln an den wesentlichen Randknotenpunkten des Sportforums,
- Verkehrsinformationstafeln an den Randknotenpunkten der Jahnallee,
- Schaltung von Eventprogrammen bei der An- und Abreise zu/von Veranstaltungen einschließlich der Pfortnerung der Waldstraße,
- Umsetzung von dWiSta-Anordnungen der Straßenbauverwaltungen oder
- Schaltung von P+R-Informationen, auch als Reaktion auf aktuelle Verkehrslagen

wird die VMZ zukünftig eine erheblich größere Bedeutung erhalten, wie dies in vielen anderen Städten schon erfolgt ist. Insofern ist die technische und auch die personelle Ausstattung der VMZ erheblich zu verbessern. Vorliegend Erfahrungen zeigen, dass eine technische Aufwertung Investitionen im Bereich von 250.000 bis 500.000 EUR erforderlich machen dürfte. Allerdings ist der Veranstaltungsverkehr zum Sportforum allenfalls der vordergründige Auslöser für die Aufwertung der VMZ, geht es doch eigentlich um eine mittlerweile grundsätzliche, technische Infrastrukturanforderung für Städte dieser Größenordnung.

Darüber hinaus sind verbesserte Informationen über die aktuelle Verkehrslage (fließender und ruhender Kraftfahrzeugverkehr, Störungen des Verkehrsablaufs, etc.) erforderlich. Informationssammlung, Informationsaufbereitung und Entscheidungen über die einzusetzenden Lenkungsstrategien müssen in der VMZ im Vorlauf erfolgen, bevor eine Maßnahmenumsetzung eingeleitet werden kann. Bei einer derartigen Kompetenz für die VMZ ist es naheliegend, dass hier dann auch eine Zusammenführung der verschiedenen Leitstellen möglich wird. Anhand eines Beispiels soll eine zukünftige Aufgabe der VMZ verdeutlicht werden:

- Veranstaltung im Szenario III (Konzert mit 7.500 Besuchern, zeitgleiches Fußballspiel mit etwa 20.000 Besuchern), die Straße Am Sportforum bleibt ohne Sperrung befahrbar. Die Parkplätze ARENA 1 + 2 und der Parkplatz Jahnallee sind bereits vollständig ausgelastet, weitere Verkehre sollten nicht dorthin gelenkt werden.

- Die vollständige Belegung der Parkplätze muss als Information erfasst werden und zur VMZ als der verkehrlichen Leitstelle weitergegeben werden.
- In der VMZ erfolgt ein Abgleich mit weiteren Verkehrsdaten, um die Lenkungsmaßnahme „sämtlicher Parksuchverkehr zum Cottaweg“ einleiten zu können.
- Nach positiver Prüfung werden die entsprechenden Informationen in den Anzeigen des Parkleit- und Besucherinformationssystems im Umfeld des Sportforums geschaltet.

Begrifflichkeiten in der Wegweisung

Die Wegweisung ist bekanntermaßen vorrangig auf den ortsunkundigen Besucher ausgerichtet. Der Ortskundige wird hingegen seine Fahrtroute nur selten an die Routenempfehlung der Wegweisung anpassen, es sei denn, dass dynamische Informationen über aktuelle Störungen im Verkehrsablauf ihn dazu veranlassen.

Insofern sollte die Wegweisung Begriffe nutzen, die dem ortsunkundigen Besucher geläufig sind. In Leipzig wird in den allermeisten Fällen ein Veranstaltungsbesucher nach den Begriffen Stadion, ARENA, Red Bull Arena oder dem Stadionpiktogramm suchen. Wenig zielführend ist dagegen der Begriff „Sportforum“, der keinen der genannten Begriffe enthält und eher ein gewisses Insiderwissen voraussetzt.

Es wird daher empfohlen, nach Möglichkeit in der Wegweisung den Begriff „Sportforum“ beispielsweise durch den Begriff „Arena“ (ggf. plus Stadionsymbol) zu ersetzen. Dadurch wären sowohl das Stadion als auch die Multifunktionshalle genannt. Auf die Nennung eines Namenssponsors sollte in der Wegweisung vollständig verzichtet werden, da

- bei Straßen in der Baulast des Bundes (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) keine Werbung (Nennung eines Namenssponsors wird als Werbung gewertet) in der offiziellen Wegweisung zugelassen wird und
- bei einem Wechsel des Namenssponsors dann keine Erneuerung der Wegweisung stattfinden muss.

Organisation der Verkehrsabwicklung bei Veranstaltungen im Leipziger Sportforum

Aktuell gibt es im Vorfeld von Veranstaltungen im Leipziger Sportforum zur Organisation/Planung der Verkehrsabwicklung unterschiedliche Beratungsgremien mit zumindest teilweise unterschiedlichen Beteiligten. Dies führt zu aufwändigen Abstimmungen von erforderlichen Maßnahmen und auch zu hohen Anforderungen bei der Informationsweitergabe.

Hier erscheint es zweckmäßig, alle Beteiligten in einer Abstimmungsrunde zusammenzufassen und dabei auch ggf. unterschiedliche Meinungen zum geeigneten Vorgehen auszutauschen.

Öffentlichkeitsarbeit

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit ist es wichtig, schon vorab die veranstaltungsbezogenen Maßnahmen zur Verkehrsabwicklung zu kommunizieren und dazu einen regelmäßigen Kontakt zu den Medien zu halten. Dazu wäre die Einrichtung einer zentralen Kontaktstelle/Kontaktperson zu empfehlen, über die alle relevanten Informationen als Pressemitteilungen an die Medien gegeben werden. Radio (für Autofahrer höchste Priorität), Zeitungen, Regionalfernsehen sind dabei die wesentlichen Ansprechpartner. Vor dem Hintergrund gegenläufiger Informationen zur Parkplatzsituation im Vorfeld des Bruce Springsteen-Konzerts ist diese Empfehlung offensichtlich keine Selbstverständlichkeit, sondern soll dabei helfen, die Informationsweitergabe zu vereinheitlichen und zu verbessern.

Auch die Anpassung und Verlinkung der Internetseiten von

- o RB Leipzig als maßgeblichem Veranstalter,
- o ARENA Leipzig/Sportforum/ZSL Betreibergesellschaft für alle nicht fußballrelevanten Veranstaltungen,
- o Leipziger Verkehrsbetrieben und
- o Stadt Leipzig

zum Thema Verkehrsabwicklung bei Veranstaltungen im Leipziger Sportforum ist eine wichtige Aufgabe, um hier eine einheitliche inhaltliche Linie zu kommunizieren.

Kombiticket

Bereits gegenwärtig gilt bei nahezu allen größeren Veranstaltungen im Leipziger Sportforum die sog. Kombiticketregelung, d. h. die im Vorverkauf erworbene Eintrittskarte erlaubt in einem fest definierten Zeitraum vor Veranstaltungsbeginn und nach Veranstaltungsende die kostenlose An- und Abreise mit den Verkehrsmitteln der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB). Im Sinne der gewünschten Vermeidung von veranstaltungsbezogenem Kraftfahrzeugverkehr ist dies eine sehr wirkungsvolle Maßnahme, die trotzdem weiterhin regelmäßig zu bewerben ist. Vorliegende Erfahrungen zeigen, dass der Anteil der Besucher, die keine Kenntnis vom Kombiticket haben, durchaus im Bereich von 20 % liegen kann.

Wie bereits in Abschnitt 5.2.5 vorgeschlagen, wäre es wünschenswert, auch die Umlandbesucher in die Kombiticketregelung einzubeziehen, in dem auch der S-Bahn-Verkehr und der Regionalverkehr diese Möglichkeit anbieten. Auch wenn an dieser Stelle die entstehenden Kosten und deren Übernahme nicht geklärt werden können, ist zu empfehlen, die Kombiticketregelung auf den Bereich des gesamten Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) auszuweiten. Dadurch lässt sich zumindest ein Anreiz geben, den vergleichsweise hohen MIV-Anteil der Umlandbesucher zu reduzieren.

In Bezug auf die angestrebte stärkere Nutzung der P+R-Angebote werden an dieser Stelle noch zwei – wenn auch kleinere – Verbesserungen für die Veranstaltungsabreise der P+R-Besucher vorgeschlagen:

- Um bei der Vielzahl der nach Veranstaltungsende verkehrenden Straßenbahnen dem P+R-Besucher die Rückreise zu erleichtern, sollte der über die jeweilige Straßenbahnlinie erreichbare P+R-Standort im Zugziel angegeben werden. Dies ist mit den dynamischen Fahrgastinformationen an den

Haltestellen oder mit hinter der Frontscheibe der Straßenbahn positionierten Texthinweisen problemlos möglich.

- Darüber hinaus wäre in den Straßenbahnen im Rahmen der Haltestellenansage die Nennung des ggf. zugehörigen P+R-Standortes wünschenswert.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen des Bausteins Kommunikation und Information sind im Allgemeinen szenarienunabhängig und als generelle Verbesserungen oder Vereinfachungen der Abläufe zu betrachten. Eine große Dringlichkeit wird dabei für die Aufwertung der VMZ, die Ausweitung der Kombiticketregelung und die Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit gesehen. Da diese Maßnahmen im Stufenkonzept zu berücksichtigen sind, erfolgt in Tab. 24 eine Darstellung der - letztendlich doch szenarienunabhängigen - Einsatzoptionen für die Maßnahmen des Bausteins Kommunikation und Information.

Verkehrskonzept Sportforum Leipzig						
Maßnahmenkonzept Baustein Kommunikation und Information – Einsatzoptionen						
Einzelmaßnahme	Szenario I Konzert 12.000 Besucher	Szenario II Fußball 2. / 3. Liga 20.000 Besucher	Szenario III Großveranstaltung 35.000 Besucher	Szenario IV Fußball 1. Liga 44.500 Besucher	Szenario V Ländersp./Open-Air 50.000 Besucher	Szenario VI a Sonderveranstaltung 80.000 Besucher
Technische und personelle Ausstattung der VMZ aufwerten	●	●	●	●	●	●
Ausweitung der Kombiticketregelung auf das Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes	●	●	●	●	●	●
Einrichtung einer zentralen Stelle für Öffentlichkeitsarbeit	●	●	●	●	●	●

● kommt standardmäßig zum Einsatz ◐ veranstaltungsspezifischer Einsatz nach Abstimmung ○ kommt standardmäßig nicht zum Einsatz

Tab. 24 Einsatzoptionen für die Maßnahmen des Bausteins Kommunikation und Information

6 Szenarienspezifische Maßnahmenzuordnung

Um bei der Vielzahl der Maßnahmen, die für die sechs Szenarien durchaus sehr unterschiedliche Bedeutung besitzen, einen besseren Überblick zu erhalten, werden im Folgenden zu jedem Szenario die empfohlenen Maßnahmen zusammengestellt. Selbstverständlich ist dabei im Szenario VI a das komplette Maßnahmenpektrum einzusetzen, während im Szenario I nach Möglichkeit nur eine sehr geringe Einflussnahme (Zielvorstellung: keine operativen Maßnahmen) erfolgen soll. In den dazwischen liegenden Szenarien muss dann diese „ganz oder gar nicht“-Strategie aufgegeben und das erforderliche Maßnahmenpaket an das Besucheraufkommen angepasst werden.

Der zurückhaltende Maßnahmeneinsatz in den Szenarien 1 und 2 steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Besucheranzahl. Beispielsweise ist bei einer Vielzahl von Konzert- bzw. sonstigen Hallenveranstaltungen nicht mit einer ausverkauften Halle und etwa 12.000 Besuchern, sondern mit deutlich weniger Zuschauern zu rechnen. In diesen Fällen sollte nach Möglichkeit das Verkehrssystem ganz ohne Hilfestellung funktionieren. Trotzdem ist im Vorfeld festzulegen, welche der im Szenario I hinterlegten Maßnahmen ggf. doch eingesetzt werden sollen.

Eine vergleichbare Einschätzung gilt für das Szenario II, das für Fußballspiele mit bis zu etwa 20.000 Besuchern konzipiert wurde. In den ersten sieben Heimspielen in der 3. Liga wurde die Red Bull Arena durchschnittlich von knapp 12.000 Besuchern (mit einer Bandbreite zwischen etwa 9.000 und 14.000 Besuchern) frequentiert. Auch hier kann als Planungsziel formuliert werden, dass die Spiele nach Möglichkeit weitgehend ohne Eingriffe in das Verkehrssystem ablaufen sollten und trotzdem im Vorfeld zu entscheiden ist, welche der im Szenario II hinterlegten Maßnahmen erforderlich sein wird.

6.1 Maßnahmen im Szenario I

Die Maßnahmenzusammenstellung in Tab. 25 macht deutlich, dass nur wenige Maßnahmen mit konkretem Veranstaltungsbezug eingesetzt werden sollen, bei denen im Einzelfall die Schaltung von Eventprogrammen abgestimmt werden muss. Demgegenüber ist die Mehrzahl der empfohlenen Maßnahmen den infrastrukturellen Verbesserungen zuzuordnen, d. h. Maßnahmen, die auch in den Folgeszenarien benötigt werden und dort dann oftmals noch größere Bedeutung besitzen

Maßnahmen im Szenario I			
Maßnahme	Baustein	Bezug Veranstaltung	Bezug Infrastruktur
Verbesserung der Beleuchtung im Bereich der Gleisüberquerung an der Haltestelle Sportforum	ÖPNV		
Optimierung der Warteflächen an der Haltestelle Sportforum mit Baumscheiben auf den Pflanzbeeten	ÖPNV		
Ausweitung der Kombiticketregelung auf das Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes	ÖPNV + Kommunikation		
Einrichtung von etwa 500 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten	Rad		
Radwegweisung zum Sportforum innerhalb eines 5 km-Radius auf den Hauptachsen des Radverkehrs aufbauen	Rad		
Wegequalität der Hauptachsen des Radverkehrs zum Sportforum optimieren	Rad		
Freigabezeiten für Fußgänger in den LSA-Eventprogrammen für An- und Abreise optimieren	Fuß	im Einzelfall	
Fußgängerleitsystem zwischen Hauptbahnhof/Innenstadt und Sportforum optimieren	Fuß		
Fußgängerleitsystem zwischen S-Bahn-Haltestelle "Leipzig Markt" und Sportforum aufbauen	Fuß		
Bauliche Einrichtung einer Wegeachse zwischen der Haltestelle Sportforum und dem Südbereich des Stadions	Fuß		
Beschilderung der Wegeachsen zwischen Straßenbahnhaltestellen und Stadioneingängen	Fuß		
Schaltung von LSA-Eventprogrammen für An- und Abreise	MIV	im Einzelfall	
Einrichtung eines Zugangs für Fußgänger am südlichen Rand des Parkplatzes Cottaweg	Parken		
Ergänzung von dWiSta-Tafeln am AK Rippachtal, an der AS Leipzig-Mitte und an der AS Leipzig-Süd	P + R		
Ergänzung der statischen P + R-Wegweisung an den Bundesautobahnen	P + R		
Technische und personelle Ausstattung der VMZ aufwerten	Kommunikation		
Einrichten einer zentralen Stelle für Öffentlichkeitsarbeit	Kommunikation		

Tab. 25 Vorgeschlagene Maßnahmen für das Szenario I

6.2 Maßnahmen im Szenario II

In Tab. 26 sind die Maßnahmen des Szenarios II zusammengestellt. Zusätzliche operative Maßnahmen gegenüber dem Szenario I, d. h. Maßnahmen die temporär für den Ablauf der Veranstaltung eingerichtet werden, sind eine im Einzelfall festzulegende Sperrung des Stadionvorplatzes für das Parken von Veranstaltungsbesuchern sowie der Ordneinsatz bei der Überwachung des Gästeparkens. Die übrigen, aus den Bausteinen zusammengestellten Maßnahmen betreffen wiederum infrastrukturelle Verbesserungen.

Maßnahmen im Szenario II			
Maßnahme	Baustein	Bezug Veranstaltung	Bezug Infrastruktur
Verbesserung der Beleuchtung im Bereich der Gleisüberquerung an der Haltestelle Sportforum	ÖPNV		
Optimierung der Warteflächen an der Haltestelle Sportforum mit Baumscheiben auf den Pflanzbeeten	ÖPNV		
Ausweitung der Kombiticketregelung auf das Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes	ÖPNV + Kommunikation		
Einrichtung von etwa 500 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten	Rad		
Einrichtung von etwa 1.500 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten	Rad		
Radwegweisung zum Sportforum innerhalb eines 5 km-Radius auf den Hauptachsen des Radverkehrs aufbauen	Rad		
Wegequalität der Hauptachsen des Radverkehrs zum Sportforum optimieren	Rad		
Freigabezeiten für Fußgänger in den LSA-Eventprogrammen für An- und Abreise optimieren	Fuß	im Einzelfall	
Fußgängerleitsystem zwischen Hauptbahnhof/Innenstadt und Sportforum optimieren	Fuß		
Fußgängerleitsystem zwischen S-Bahn-Haltestelle "Leipzig Markt" und Sportforum aufbauen	Fuß		
Bauliche Einrichtung einer Wegeachse zwischen der Haltestelle Sportforum und dem Südbereich des Stadions	Fuß		
Beschilderung der Wegeachsen zwischen Straßenbahnhaltestellen und Stadioneingängen	Fuß		
Schaltung von LSA-Eventprogrammen für An- und Abreise	MIV	im Einzelfall	
Einrichtung einer LSA am Knotenpunkt Hans-Driesch-Straße/Cottaweg	MIV		im Einzelfall
Sperrung des Stadionsvorplatzes für das Parken von Veranstaltungsbesuchern	Parken	im Einzelfall	
Einrichtung eines Zugangs für Fußgänger am südlichen Rand des Parkplatzes Cottaweg	Parken		
Dynamische Parkleit-/Besuchereinformatoren an ausgewählten Knotenpunkten im Umfeld des Sportforums	Parken		im Einzelfall
Ergänzung von dWiSta-Tafeln am AK Rippachtal, an der AS Leipzig-Mitte und an der AS Leipzig-Süd	P + R		
Ergänzung der statischen P + R-Wegweisung an den Bundesautobahnen	P + R		
Kurzfristige Herrichtung der "Schneekippe" als Gästeparkplatz	Gästeparken		
Markierung von Busparkplätzen in Schrägaufstellung im Mittelbereich der Straße Am Sportforum	Gästeparken		
Ordnerinsatz zur Überwachung der vorgesehenen Nutzung	Gästeparken		
Technische und personelle Ausstattung der VMZ aufwerten	Kommunikation		
Einrichten einer zentralen Stelle für Öffentlichkeitsarbeit	Kommunikation		

Tab. 26 Vorgeschlagene Maßnahmen für das Szenario II

6.3 Maßnahmen im Szenario III

Im Szenario III wird die verkehrliche Abwicklung von Veranstaltungen mit bis zu etwa 35.000 Besuchern betrachtet. Dabei sind bereits deutlich mehr veranstaltungsbezogene Maßnahmen erforderlich, wobei aber auch die Besucherzahl nahezu doppelt so groß wie im Szenario II ist. Als Wesentlich ist hervorzuheben, dass im Einzelfall, d. h. in Abhängigkeit von der erwarteten Besucherzahl, über eine temporäre Sperrung der Jahnallee, die Pfortnerung der Waldstraße in den Lichtsignalsteuerungen und die Einrichtung der Anwohner-schutzzone zu entscheiden ist. Es wird deutlich, dass einzelne Maßnahmen nur einsetzbar sind, wenn die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür geschaffen wurden (vgl. Tab. 27 und Tab. 28).

Maßnahmen im Szenario III			
Maßnahme	Baustein	Bezug Veranstaltung	Bezug Infrastruktur
Verbesserung der Beleuchtung im Bereich der Gleisüberquerung an der Haltestelle Sportforum	ÖPNV		
Optimierung der Warteflächen an der Haltestelle Sportforum mit Baumscheiben auf den Pflanzbeeten	ÖPNV		
Temporäre Sperrung der Jahnallee im Abschnitt zwischen Leibnizstraße und Zschochersche Straße	ÖPNV + MIV	im Einzelfall	
Ausbau der Haltestelle Stadionvorplatz/Max-Planck-Straße und der Feuerbachschleife	ÖPNV		
Schaltung von Eventprogrammen zur Pfortnerung der Waldstraße	ÖPNV + MIV	im Einzelfall	
Etablierung einer Ringlinie zur Abwicklung von Sonderverkehren auf der Linie 4E	ÖPNV	im Einzelfall	
Einrichtung einer LSA am Knotenpunkt Waldstraße/Fregestraße	ÖPNV		
Signaltechnische Sicherung linksabbiegender Straßenbahnen am Knotenpunkt Waldstraße/Feuerbachstraße	ÖPNV		
Ausweitung der Kombiticketregelung auf das Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes	ÖPNV + Kommunikation		
Einrichtung von etwa 500 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten	Rad		
Einrichtung von etwa 1.500 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten	Rad		
Radwegweisung zum Sportforum innerhalb eines 5 km-Radius auf den Hauptachsen des Radverkehrs aufbauen	Rad		
Wegequalität der Hauptachsen des Radverkehrs zum Sportforum optimieren	Rad		
Freigabezeiten für Fußgänger in den LSA-Eventprogrammen für An- und Abreise optimieren	Fuß	im Einzelfall	
Fußgängerleitsystem zwischen Hauptbahnhof/Innenstadt und Sportforum optimieren	Fuß		
Fußgängerleitsystem zwischen S-Bahn-Haltestelle "Leipzig Markt" und Sportforum aufbauen	Fuß		
Bauliche Einrichtung einer Wegeachse zwischen der Haltestelle Sportforum und dem Südbereich des Stadions	Fuß		
Beschilderung der Wegeachsen zwischen Straßenbahnhaltestellen und Stadioneingängen	Fuß		
Dynamische Informationstafeln an den Stadionsausgängen für aktuelle Besucherinformationen	Fuß		

Tab. 27 Vorgeschlagene Maßnahmen für das Szenario III – Teil 1

Maßnahmen im Szenario III			
Maßnahme	Baustein	Bezug Veranstaltung	Bezug Infrastruktur
Schaltung von LSA-Eventprogrammen für An- und Abreise	MIV	im Einzelfall	
Einrichtung einer LSA am Knotenpunkt Hans-Driesch-Straße/Cottaweg	MIV		
Zeitversetzter Beginn der Kfz-Abreise nach Veranstaltungsende von den Parkplätzen im Zuge der Straße Am Sportforum	MIV	im Einzelfall	
Ausfahrtregelung für die Parkplätze im Zuge der Straße der Straße Am Sportforum	MIV	im Einzelfall	
Sperrung des Stadionsvorplatzes für das Parken von Veranstaltungsbesuchern	Parken		
Einrichtung eines Zugangs für Fußgänger am südlichen Rand des Parkplatzes Cottaweg	Parken		
Dynamische Parkleit-/Besuchereinformationen an ausgewählten Knotenpunkten im Umfeld des Sportforums	Parken		
Ergänzung von dWiSta-Tafeln am AK Rippachtal, an der AS Leipzig-Mitte und an der AS Leipzig-Süd	P + R		
Ergänzung der statischen P + R-Wegweisung an den Bundesautobahnen	P + R		
Dynamische/statische Wegweisungselemente für die Zufahrtrouten zu den Standorten Messe, Völkerschlachtdenkmal und Plovdiver Straße	P + R		
Ausweisung einer internen "Überlaufwegweisung" für die vier westlichen Standorte im Umfeld der Plovdiver Straße	P + R		
Verbesserung der Oberflächenqualität auf den Parkplätzen	P + R		
Beschilderung der Zuwegung zu den Haltestellen von Straßenbahn und S-Bahn auf den P + R-Standorten	P + R		
Dynamische Abfahrt- und Richtungsinformationen für die Straßenbahnen auf den P + R-Standorten	P + R		
Kurzfristige Herrichtung der "Schneekippe" als Gästeparkplatz	Gästeparken		
Markierung von Busparkplätzen in Schrägaufstellung im Mittelbereich der Straße Am Sportforum	Gästeparken		
Ordneinsatz zur Überwachung der vorgesehenen Nutzung	Gästeparken		
Einrichtung einer temporärer Anwohnerschutzzone	Bewohner	im Einzelfall	
Technische und personelle Ausstattung der VMZ aufwerten	Kommunikation		
Einrichten einer zentralen Stelle für Öffentlichkeitsarbeit	Kommunikation		

Tab. 28 Vorgeschlagene Maßnahmen für das Szenario III – Teil 2

6.4 Maßnahmen im Szenario IV

Im Szenario IV sind keine Einzelfallentscheidungen zu einzelnen Maßnahmen mehr erforderlich. Die Besucherzahl erreicht mit 44.500 eine Größenordnung, in der ein umfangreiches Standardrepertoire an Maßnahmen eingesetzt werden muss (vgl. Tab. 29 und Tab. 30). Es werden zudem wesentliche Infrastrukturvoraussetzungen benötigt, um die Anforderungen an die Verkehrsmittel des Umweltverbundes erfüllen zu können.

Maßnahmen im Szenario IV			
Maßnahme	Baustein	Bezug Veranstaltung	Bezug Infrastruktur
Verbesserung der Beleuchtung im Bereich der Gleisüberquerung an der Haltestelle Sportforum	ÖPNV		
Optimierung der Warteflächen an der Haltestelle Sportforum mit Baumscheiben auf den Pflanzbeeten	ÖPNV		
Temporäre Sperrung der Jahnallee im Abschnitt zwischen Leibnizstraße und Zschochersche Straße	ÖPNV + MIV		
Ausbau der Haltestelle Stadionvorplatz/Max-Planck-Straße und der Feuerbachschleife	ÖPNV		
Schaltung von Eventprogrammen zur Pfortnerung der Waldstraße	ÖPNV + MIV		
Etablierung einer Ringlinie zur Abwicklung von Sonderverkehren auf der Linie 4E	ÖPNV		
Einrichtung einer LSA am Knotenpunkt Waldstraße/Fregestraße	ÖPNV		
Signaltechnische Sicherung linksabbiegender Straßenbahnen am Knotenpunkt Waldstraße/Feuerbachstraße	ÖPNV		
Ausweitung der Kombiticketregelung auf das Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes	ÖPNV + Kommunikation		
Einrichtung von etwa 500 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten	Rad		
Einrichtung von etwa 1.500 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten	Rad		
Einrichtung von etwa 2.500 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten	Rad		
Radwegweisung zum Sportforum innerhalb eines 5 km-Radius auf den Hauptachsen des Radverkehrs aufbauen	Rad		
Wegequalität der Hauptachsen des Radverkehrs zum Sportforum optimieren	Rad		
Freigabezeiten für Fußgänger in den LSA-Eventprogrammen für An- und Abreise optimieren	Fuß		
Fußgängerleitsystem zwischen Hauptbahnhof/Innenstadt und Sportforum optimieren	Fuß		
Fußgängerleitsystem zwischen S-Bahn-Haltestelle "Leipzig Markt" und Sportforum aufbauen	Fuß		
Bauliche Einrichtung einer Wegeachse zwischen der Haltestelle Sportforum und dem Südbereich des Stadions	Fuß		
Beschilderung der Wegeachsen zwischen Straßenbahnhaltestellen und Stadioneingängen	Fuß		
Dynamische Informationstafeln an den Stadionsausgängen für aktuelle Besucherinformationen	Fuß		

Tab. 29 Vorgeschlagene Maßnahmen für das Szenario IV – Teil 1

Maßnahmen im Szenario IV			
Maßnahme	Baustein	Bezug Veranstaltung	Bezug Infrastruktur
Schaltung von LSA-Eventprogrammen für An- und Abreise	MIV		
Einrichtung einer LSA am Knotenpunkt Hans-Driesch-Straße/Cottaweg	MIV		
Zeitversetzter Beginn der Kfz-Abreise nach Veranstaltungsende von den Parkplätzen im Zuge der Straße Am Sportforum	MIV		
Ausfahrtregelung für die Parkplätze im Zuge der Straße der Straße Am Sportforum	MIV		
Sperrung des Stadionsvorplatzes für das Parken von Veranstaltungsbesuchern	Parken		
Einrichtung eines Zugangs für Fußgänger am südlichen Rand des Parkplatzes Cottaweg	Parken		
Dynamische Parkleit-/Besuchereinformationen an ausgewählten Knotenpunkten im Umfeld des Sportforums	Parken		
Erweiterung der P + R-Kapazitäten auf etwa 4.500 Stellplätze durch die Ausweisung neuer Standorte/Überlaufkapazitäten	P + R		
Ergänzung von dWiSta-Tafeln am AK Rippachtal, an der AS Leipzig-Mitte und an der AS Leipzig-Süd	P + R		
Ergänzung der statischen P + R-Wegweisung an den Bundesautobahnen	P + R		
Dynamische/statische Wegweisungselemente für die Zufahrtrouten zu den Standorten Messe, Völkerschlachtdenkmal und Plovdiver Straße	P + R		
Ausweisung einer internen "Überlaufwegweisung" für die vier westlichen Standorte im Umfeld der Plovdiver Straße	P + R		
Verbesserung der Oberflächenqualität auf den Parkplätzen	P + R		
Beschilderung der Zuwegung zu den Haltestellen von Straßenbahn und S-Bahn auf den P + R-Standorten	P + R		
Dynamische Abfahrt- und Richtungsinformationen für die Straßenbahnen auf den P + R-Standorten	P + R		
Kurzfristige Herrichtung der "Schneekippe" als Gästeparkplatz	Gästeparken		
Mittelfristige Herrichtung der angrenzenden "Grünschnittfläche 1" als ergänzender Gästeparkplatz	Gästeparken		
Mittelfristige Herrichtung der östlich angrenzenden "Grünschnittfläche 2" als weitere Ergänzung	Gästeparken		
Markierung von Busparkplätzen in Schrägaufstellung im Mittelbereich der Straße Am Sportforum	Gästeparken		
Ordneinsatz zur Überwachung der vorgesehenen Nutzung	Gästeparken		
Einrichtung einer temporärer Anwohnerschutzzone	Bewohner		
Technische und personelle Ausstattung der VMZ aufwerten	Kommunikation		
Einrichten einer zentralen Stelle für Öffentlichkeitsarbeit	Kommunikation		

Tab. 30 Vorgeschlagene Maßnahmen für das Szenario IV – Teil 2

6.5 Maßnahmen im Szenario V

Das Szenario V ist auf eine Besucherzahl von bis zu 50.000 ausgelegt. Das bereits im Szenario IV erforderliche Lenkungs- und Infrastrukturrepertoire muss erneut eingesetzt bzw. genutzt werden. Es sind keine zusätzlichen operativen Maßnahmen mehr möglich. Es werden zudem alle empfohlenen Infrastrukturvoraussetzungen benötigt, um die noch höheren Anforderungen an die Verkehrsmittel des Umweltverbundes erfüllen zu können (vgl. Tab. 31 und Tab. 32). Falls die Veranstaltung ohne Gästefans abläuft (Open-Air-Konzert), sind die Gästeparkplätze regulär nutzbar.

Maßnahmen im Szenario V			
Maßnahme	Baustein	Bezug Veranstaltung	Bezug Infrastruktur
Verbesserung der Beleuchtung im Bereich der Gleisüberquerung an der Haltestelle Sportforum	ÖPNV		
Optimierung der Warteflächen an der Haltestelle Sportforum mit Baumscheiben auf den Pflanzbeeten	ÖPNV		
Temporäre Sperrung der Jahnallee im Abschnitt zwischen Leibnizstraße und Zschochersche Straße	ÖPNV + MIV		
Ausbau der Haltestelle Stadionvorplatz/Max-Planck-Straße und der Feuerbachschleife	ÖPNV		
Schaltung von Eventprogrammen zur Pfortnerung der Waldstraße	ÖPNV + MIV		
Etablierung einer Ringlinie zur Abwicklung von Sonderverkehren auf der Linie 4E	ÖPNV		
Einrichtung einer LSA am Knotenpunkt Waldstraße/Fregestraße	ÖPNV		
Signaltechnische Sicherung linksabbiegender Straßenbahnen am Knotenpunkt Waldstraße/Feuerbachstraße	ÖPNV		
Ausweitung der Kombiticketregelung auf das Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes	ÖPNV + Kommunikation		
Einrichtung von etwa 500 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten	Rad		
Einrichtung von etwa 1.500 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten	Rad		
Radwegweisung zum Sportforum innerhalb eines 5 km-Radius auf den Hauptachsen des Radverkehrs aufbauen	Rad		
Wegequalität der Hauptachsen des Radverkehrs zum Sportforum optimieren	Rad		
Freigabezeiten für Fußgänger in den LSA-Eventprogrammen für An- und Abreise optimieren	Fuß		
Fußgängerleitsystem zwischen Hauptbahnhof/Innenstadt und Sportforum optimieren	Fuß		
Fußgängerleitsystem zwischen S-Bahn-Haltestelle "Leipzig Markt" und Sportforum aufbauen	Fuß		
Bauliche Einrichtung einer Wegeachse zwischen der Haltestelle Sportforum und dem Südbereich des Stadions	Fuß		
Beschilderung der Wegeachsen zwischen Straßenbahnhaltestellen und Stadioneingängen	Fuß		
Dynamische Informationstafeln an den Stadionsausgängen für aktuelle Besucherinformationen	Fuß		

Tab. 31 Vorgeschlagene Maßnahmen für das Szenario V – Teil 1

Maßnahmen im Szenario V			
Maßnahme	Baustein	Bezug Veranstaltung	Bezug Infrastruktur
Schaltung von LSA-Eventprogrammen für An- und Abreise	MIV		
Einrichtung einer LSA am Knotenpunkt Hans-Driesch-Straße/Cottaweg	MIV		
Sperrung der Straße Am Sportforum	MIV		
Zeitversetzter Beginn der Kfz-Abreise nach Veranstaltungsende von den Parkplätzen im Zuge der Straße Am Sportforum	MIV		
Ausfahrtregelung für die Parkplätze im Zuge der Straße der Straße Am Sportforum	MIV		
Sperrung des Stadionsvorplatzes für das Parken von Veranstaltungsbesuchern	Parken		
Einrichtung eines Zugangs für Fußgänger am südlichen Rand des Parkplatzes Cottaweg	Parken		
Dynamische Parkleit-/Besuchereinformatoren an ausgewählten Knotenpunkten im Umfeld des Sportforums	Parken		
Erweiterung der P+R-Kapazitäten auf etwa 4.500 Stellplätze durch die Ausweisung neuer Standorte/Überlaufkapazitäten	P+R		
Ergänzung von dWiSta-Tafeln am AK Rippachtal, an der AS Leipzig-Mitte und an der AS Leipzig-Süd	P+R		
Ergänzung der statischen P+R-Wegweisung an den Bundesautobahnen	P+R		
Dynamische/statische Wegweisungselemente für die Zufahrtrouten zu den Standorten Messe, Völkerschlachtdenkmal und Plovdiver Straße	P+R		
Ausweisung einer internen "Überlaufwegweisung" für die vier westlichen Standorte im Umfeld der Plovdiver Straße	P+R		
Verbesserung der Oberflächenqualität auf den Parkplätzen	P+R		
Beschilderung der Zuwegung zu den Haltestellen von Straßenbahn und S-Bahn auf den P+R-Standorten	P+R		
Dynamische Abfahrt- und Richtungsinformationen für die Straßenbahnen auf den P+R-Standorten	P+R		
Kurzfristige Herrichtung der "Schneekippe" als Gästeparkplatz	Gästeparken		im Einzelfall
Mittelfristige Herrichtung der angrenzenden "Grünschnittfläche 1" als ergänzender Gästeparkplatz	Gästeparken		im Einzelfall
Mittelfristige Herrichtung der östlich angrenzenden "Grünschnittfläche 2" als weitere Ergänzung	Gästeparken		im Einzelfall
Markierung von Busparkplätzen in Schrägaufstellung im Mittelbereich der Straße Am Sportforum	Gästeparken		im Einzelfall
Ordnerinsatz zur Überwachung der vorgesehenen Nutzung	Gästeparken	im Einzelfall	
Einrichtung einer temporärer Anwohnerschutzzone	Bewohner		
Technische und personelle Ausstattung der VMZ aufwerten	Kommunikation		
Einrichten einer zentralen Stelle für Öffentlichkeitsarbeit	Kommunikation		

Tab. 32 Vorgeschlagene Maßnahmen für das Szenario V – Teil 2

6.6 Maßnahmen im Szenario VI

Das Szenario VI a (als reduziertes Szenario VI, das als undurchführbar eingestuft wurde) ist auf eine Besucherzahl von bis zu 56.500 ausgelegt. Maßnahmentechnisch sind keine realen Unterschiede zu den Szenarien IV und V mehr möglich. Die empfohlenen Infrastrukturverbesserungen sind in diesem Szenario unverzichtbar (vgl. Tab. 33 und Tab. 34). Wie bereits an anderer Stelle erläutert, kann der ÖPNV die geforderte Beförderungsleistung nur bei einer zeitversetzten Abreise der Stadionveranstaltung und der ARENA-Veranstaltung erbringen.

Maßnahmen im Szenario VI a			
Maßnahme	Baustein	Bezug Veranstaltung	Bezug Infrastruktur
Verbesserung der Beleuchtung im Bereich der Gleisüberquerung an der Haltestelle Sportforum	ÖPNV		
Optimierung der Warteflächen an der Haltestelle Sportforum mit Baumscheiben auf den Pflanzbeeten	ÖPNV		
Temporäre Sperrung der Jahnallee im Abschnitt zwischen Leibnizstraße und Zschochersche Straße	ÖPNV + MIV		
Ausbau der Haltestelle Stadionvorplatz/Max-Planck-Straße und der Feuerbachschleife	ÖPNV		
Schaltung von Eventprogrammen zur Pfortnerung der Waldstraße	ÖPNV + MIV		
Etablierung einer Ringlinie zur Abwicklung von Sonderverkehren auf der Linie 4E	ÖPNV		
Einrichtung einer LSA am Knotenpunkt Waldstraße/Fregestraße	ÖPNV		
Signaltechnische Sicherung linksabbiegender Straßenbahnen am Knotenpunkt Waldstraße/Feuerbachstraße	ÖPNV		
Ausweitung der Kombiticketregelung auf das Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes	ÖPNV + Kommunikation		
Einrichtung von etwa 500 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten	Rad		
Einrichtung von etwa 1.500 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten	Rad		
Einrichtung von etwa 2.500 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten	Rad		
Radwegweisung zum Sportforum innerhalb eines 5 km-Radius auf den Hauptachsen des Radverkehrs aufbauen	Rad		
Wegequalität der Hauptachsen des Radverkehrs zum Sportforum optimieren	Rad		
Freigabezeiten für Fußgänger in den LSA-Eventprogrammen für An- und Abreise optimieren	Fuß		
Fußgängerleitsystem zwischen Hauptbahnhof/Innenstadt und Sportforum optimieren	Fuß		
Fußgängerleitsystem zwischen S-Bahn-Haltestelle "Leipzig Markt" und Sportforum aufbauen	Fuß		
Bauliche Einrichtung einer Wegeachse zwischen der Haltestelle Sportforum und dem Südbereich des Stadions	Fuß		
Beschilderung der Wegeachsen zwischen Straßenbahnhaltestellen und Stadioneingängen	Fuß		
Dynamische Informationstafeln an den Stadionsausgängen für aktuelle Besucherinformationen	Fuß		

Tab. 33 Vorgeschlagene Maßnahmen für das Szenario VI a – Teil 1

Maßnahmen im Szenario VI a			
Maßnahme	Baustein	Bezug Veranstaltung	Bezug Infrastruktur
Schaltung von LSA-Eventprogrammen für An- und Abreise	MIV		
Einrichtung einer LSA am Knotenpunkt Hans-Driesch-Straße/Cottaweg	MIV		
Sperrung der Straße Am Sportforum	MIV	im Einzelfall	
Zeitversetzter Beginn der Kfz-Abreise nach Veranstaltungsende von den Parkplätzen im Zuge der Straße Am Sportforum	MIV		
Ausfahrtregelung für die Parkplätze im Zuge der Straße der Straße Am Sportforum	MIV		
Sperrung des Stadionsvorplatzes für das Parken von Veranstaltungsbesuchern	Parken		
Einrichtung eines Zugangs für Fußgänger am südlichen Rand des Parkplatzes Cottaweg	Parken		
Einbeziehung der Innenstadtparkhäuser und des Parkhauses am Zoo	Parken		im Einzelfall
Dynamische Parkleit-/Besucherdynamische Informationen an ausgewählten Knotenpunkten im Umfeld des Sportforums	Parken		
Erweiterung der P+R-Kapazitäten auf etwa 4.500 Stellplätze durch die Ausweisung neuer Standorte/Überlaufkapazitäten	P+R		
Ergänzung von dWiSta-Tafeln am AK Rippachtal, an der AS Leipzig-Mitte und an der AS Leipzig-Süd	P+R		
Ergänzung der statischen P+R-Wegweisung an den Bundesautobahnen	P+R		
Dynamische/statische Wegweisungselemente für die Zufahrtrouten zu den Standorten Messe, Völkerschlachtdenkmal und Plovdiver Straße	P+R		
Ausweisung einer internen "Überlaufwegweisung" für die vier westlichen Standorte im Umfeld der Plovdiver Straße	P+R		
Verbesserung der Oberflächenqualität auf den Parkplätzen	P+R		
Beschilderung der Zuwegung zu den Haltestellen von Straßenbahn und S-Bahn auf den P+R-Standorten	P+R		
Dynamische Abfahrt- und Richtungsinformationen für die Straßenbahnen auf den P+R-Standorten	P+R		
Kurzfristige Herrichtung der "Schneekippe" als Gästeparkplatz	Gästeparken		im Einzelfall
Mittelfristige Herrichtung der angrenzenden "Grünschnittfläche 1" als ergänzender Gästeparkplatz	Gästeparken		im Einzelfall
Mittelfristige Herrichtung der östlich angrenzenden "Grünschnittfläche 2" als weitere Ergänzung	Gästeparken		im Einzelfall
Markierung von Busparkplätzen in Schrägaufstellung im Mittelbereich der Straße Am Sportforum	Gästeparken		im Einzelfall
Ordneinsatz zur Überwachung der vorgesehenen Nutzung	Gästeparken	im Einzelfall	
Einrichtung einer temporärer Anwohnerschutzzone	Bewohner		
Technische und personelle Ausstattung der VMZ aufwerten	Kommunikation		
Einrichten einer zentralen Stelle für Öffentlichkeitsarbeit	Kommunikation		

Tab. 34 Vorgeschlagene Maßnahmen für das Szenario VI a – Teil 2

7 Ableitung eines Stufenkonzeptes

Aus der Zuordnung der Maßnahmen zu den jeweiligen Szenarien werden verschiedene Aspekte deutlich:

- Die Szenarien beinhalten vergleichsweise wenige operative Maßnahmen, d. h. Maßnahmen, die temporär für die Verkehrsabwicklung einer Veranstaltung eingesetzt werden und Personaleinsatz vor Ort erfordern.
- Die Mehrzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen ist mit dem Begriff „Infrastrukturverbesserungen“ zu überschreiben. Die zugehörige Infrastruktur muss also im Vorfeld geschaffen werden, damit die Maßnahme eingesetzt und wirksam werden kann.
- Die Vielzahl von Maßnahmen macht einen entsprechenden Investitionsbedarf erforderlich, der nicht spontan, sondern vermutlich nur in einem Mehrjahresprogramm bereitgestellt werden kann.
- Insofern ist das Aufstellen einer Dringlichkeitsreihung zweckmäßig, um die Maßnahmen in eine grobe, zeitliche Umsetzungsreihenfolge einzuordnen.

Vor diesem Hintergrund wird im Folgenden ein Stufenkonzept zur Maßnahmenumsetzung vorgestellt, bei dem drei Stufen unterschieden werden:

- Maßnahmen mit einer kurzfristigen Dringlichkeit, die innerhalb der nächsten zwei bis drei Jahre umgesetzt werden sollten,
- Maßnahmen mit einer mittelfristigen Dringlichkeit, die innerhalb der nächsten vier bis sechs Jahre umgesetzt werden sollten und
- langfristig umzusetzende Maßnahmen.

Da in den nächsten zwei Jahren vorrangig Veranstaltungen der Szenarien I und II zu erwarten sind (Veranstaltungen im Szenario III sind nur vereinzelt absehbar, Veranstaltungen in den Szenarien V und VI sind als Ausnahmefall anzusehen), erscheint es zweckmäßig, den für diese Szenarien empfohlenen Maßnahmen eine vorrangige/kurzfristige Dringlichkeit beizumessen.

Sofern die sportlichen Zielsetzungen von RB Leipzig umgesetzt werden können, ist ab der Saison 2015/2016 das Szenario IV „Fußball 1. Liga“ realistisch. In Weiterführung der kurzfristigen Maßnahmen sind für diese Veranstaltungen dann nach Möglichkeit die mittelfristigen Maßnahmen umzusetzen bzw. einzuleiten. Eine vollständige Umsetzung der kurz- und mittelfristigen Maßnahmen bis zum Sommer 2015 erscheint dagegen auf Grund der finanziellen Rahmenbedingungen und des erforderlichen Planungs- und Abstimmungsvorlaufs kaum realistisch.

Generell besitzen alle Maßnahmen, die die Leistungsfähigkeit des ÖPNV/SPNV erhöhen bzw. deren Nutzung verbessern einen hervorgehobenen Stellenwert, weil diese Verkehrsmittel bei den besucherstarken Veranstaltungen – wie bereits mehrfach an anderen Stellen erläutert – die weitaus größten Besucheranteil befördern müssen. Daher werden die zugehörigen Maßnahmen standard-

mäßig in die kurzfristige Umsetzung eingeordnet. Dies kann jedoch im Einzelfall bedeuten, dass

- der kurzfristige Zeitrahmen damit ausgefüllt ist, konkrete Planungen zu erstellen, Abstimmungen durchzuführen, einen Finanzierungsplan aufzustellen sowie Förderanträge vorzubereiten und
- erst im mittelfristigen Zeitrahmen die bauliche/technische Umsetzungen erfolgen wird.

Daneben ist noch auf verschiedene Abhängigkeiten hinzuweisen, die für die Umsetzung einzelner Maßnahmen bestehen.

Beispielmaßnahme: Schaltung von Eventprogrammen

Die Schaltung von Eventprogrammen in den Lichtsignalsteuerungen der Knotenpunkte setzt voraus, dass derartige Programme überhaupt vorhanden bzw. entwickelt worden sind. Die Programmentwicklung setzt wiederum voraus, dass eine entsprechende Datengrundlage ermittelt wird. Im Stufenkonzept wird daher die Maßnahme „Schaltung von Eventprogrammen“ in „Entwicklung von Eventprogrammen“ umformuliert.

Beispielmaßnahme: Ausbau der Haltestelle Stadionvorplatz und Feuerbachschleife

Die Umsetzung dieser Maßnahme wird sicherlich mehrere Jahre dauern, auch wenn die vorbereitenden Arbeiten kurzfristig eingeleitet werden können. Es ist jedoch vorab zu überprüfen, ob eventuell doch eine realistische Möglichkeit zu einer nachhaltigen Steigerung der Leistungsfähigkeit für die Haltestelle Sportforum besteht. Das aus gutachterlicher Sicht zu erwartende negative Ergebnis dieser Prüfung ist dann gleichzeitig das Startsignal für die Planungen am Stadionvorplatz/Max-Planck-Straße und in der Feuerbachschleife. Gebraucht wird die Prüfung zur Leistungsfähigkeitserhöhung trotzdem, dient sie doch als erforderliche Variantenuntersuchung für den Förderantrag beim Ausbau der Haltestelle Stadionvorplatz. Eingedenk dieser Abhängigkeiten wird die Maßnahme in die kurzfristige Umsetzung eingeordnet.

Beispielmaßnahme: Verbesserung der Oberflächenqualität auf den P+R-Parkplätzen

Die Maßnahme ist voraussichtlich die kostenintensivste des gesamten Maßnahmenkonzeptes und sicherlich nicht innerhalb von wenigen Jahren realisierbar. Andererseits bietet sich dabei durchaus eine „scheibchenweise“ Umsetzung an, so dass hierfür ggf. ein Mehrjahresprogramm aufgelegt werden kann, beispielsweise mit dem Ziel, innerhalb von zehn Jahren die Oberflächen der P+R-Standorte saniert zu haben. Vor diesem Hintergrund ist die Maßnahme in allen drei Dringlichkeitsstufen vertreten.

Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass die operativen Maßnahmen kein Bestandteil des Stufenkonzeptes sind. Dies betrifft die folgenden fünf Maßnahmen:

- Sperrung der Straße Am Sportforum,
- Zeitversetzter Beginn der Kfz-Abreise nach Veranstaltungsende von den Parkplätzen im Zuge der Straße Am Sportforum,

- Sperrung des Stadionvorplatzes für das Parken von Veranstaltungsbesuchern,
- Einbeziehung der Innenstadtparkhäuser und des Parkhauses am Zoo,
- Ordneinsatz zur Überwachung der vorgesehenen Nutzung der Gästeparkplätze.

Soweit wie möglich wurden den Maßnahmen im Stufenkonzept auch Kostenansätze zugeordnet, auch wenn hier auf Grund der fehlenden Detailplanungen oftmals nur ein sehr grober Finanzrahmen aufgezeigt werden kann. In jedem Fall ist hervorzuheben, dass das Konzept keine „verlorenen“ Maßnahmen beinhaltet, d. h. alle Maßnahmen, die in den Szenarien I oder II benötigt werden, kommen auch in den besucherstarken Szenarien zum Einsatz, benötigen dann aber Ergänzungen, weil sie eben allein nicht mehr ausreichen.

Die Zusammenstellung der Maßnahmen, für die eine kurzfristige Umsetzung empfohlen wird, sind in Tab. 35 zusammengestellt. Die Tabelle macht deutlich, dass hier ein ganz enormes Aufgabenpaket zu bearbeiten ist, das möglicherweise die Kapazitäten der Stadt Leipzig übersteigt. Eine weitere Differenzierung der Dringlichkeit erscheint jedoch aus gutachterlicher Sicht kaum möglich. Andererseits sind bei einer Reihe von Maßnahmen zunächst auch „nur“ die vorbereitenden Planungen einzuleiten, was allerdings eine politische Beauftragung und die Klärung der Finanzierung voraussetzt.

Der Versuch, den Bereich der kurzfristigen Maßnahmen zu verkleinern und im Gegenzug den mittel- und langfristigen Teil des Stufenkonzeptes zu intensivieren, ist dagegen als gescheitert zu bewerten. Vor dem Hintergrund eines im Sommer 2015 möglichen Spielbetriebes von RB Leipzig in der 1. Liga, sollte das Grundgerüst des Maßnahmenkonzeptes bis dahin nach Möglichkeit zur Verfügung stehen. In Tab. 36 sind die zur mittelfristigen Umsetzung vorgesehenen Maßnahmen und in Tab. 37 die zur langfristigen Umsetzung verbleibenden Maßnahmen zusammengefasst.

Stufenkonzept für die Umsetzung der Maßnahmen		
Kurzfristige Maßnahmen - Umsetzung		
Maßnahme	Baustein	Kostenschätzung
Verbesserung der Beleuchtung im Bereich der Gleisüberquerung an der Haltestelle Sportforum	ÖPNV	10.000 EUR
Optimierung der Warteflächen an der Haltestelle Sportforum mit Baumscheiben auf den Pflanzbeeten	ÖPNV	30.000 EUR je Bahnsteig für Pflasterung und Baumscheiben
Einrichtung einer LSA am Knotenpunkt Waldstraße/Fregestraße	ÖPNV	50.000 EUR
Signaltechnische Sicherung linksabbiegender Straßenbahnen am Knotenpunkt Waldstraße/Feuerbachstraße	ÖPNV	10.000 EUR
Einrichtung von etwa 500 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten	Rad	85.000 EUR
Bauliche Einrichtung einer Wegeachse zwischen der Haltestelle Sportforum und dem Südbereich des Stadions	Fuß	Kosten erst nach Detailplanung
Beschilderung der Wegeachsen zwischen Straßenbahnhaltestellen und Stadioneingängen	Fuß	Kosten erst nach Detailplanung
Einrichtung eines Zugangs für Fußgänger am südlichen Rand des Parkplatzes Cottaweg	Parken	2.500 EUR
Ergänzung von dWiSta-Tafeln am AK Rippachtal, an der AS Leipzig-Mitte und an der AS Leipzig-Süd beantragen	P + R	Kosten liegen beim Straßenbausträger
Ergänzung der statischen P+R-Wegweisung an den Bundesautobahnen	P + R	Kosten erst nach Detailplanung
schrittweise Verbesserung der Oberflächenqualität auf den Parkplätzen	P + R	Mehrjahresprogramm
Beschilderung der Zuwegung zu den Haltestellen von Straßenbahn und S-Bahn auf den P+R-Standorten	P + R	Kosten erst nach Detailplanung
Kurzfristige Herrichtung der "Schneekippe" als Gästeparkplatz	Gästeparken	20.000 EUR
Markierung von Busparkplätzen in Schrägaufstellung im Mittelbereich der Straße Am Sportforum	Gästeparken	10.000 EUR
Technische und personelle Ausstattung der VMZ aufwerten	Kommunikation	250.000 bis 500.000 EUR
Entwicklung eines einheitlichen Internetauftritts zwischen den Beteiligten	Kommunikation	10.000 EUR
Kurzfristige Maßnahmen - Planung		
Detailplanung zur Schaffung der Infrastruktur zur temporären Sperrung der Jahnallee	ÖPNV + MIV	Kosten erst nach Detailplanung
Ausbau der Haltestelle Stadionvorplatz/Max-Planck-Straße und der Feuerbachschleife nach Prüfung Ausbau Haltestelle Sportforum	ÖPNV	Planung einleiten; Kosten erst nach Detailplanung
Entwicklung von Eventprogrammen zur Pfortnerung der Waldstraße mit dynamischer Fahrstreifenzuweisung	ÖPNV + MIV	10.000 EUR je Knotenpunkt
Radwegweisung zum Sportforum innerhalb eines 5 km-Radius auf den Hauptachsen des Radverkehrs aufbauen	Rad	Kosten erst nach Detailplanung
Wegequalität der Hauptachsen des Radverkehrs zum Sportforum optimieren	Rad	Kosten erst nach Detailplanung
Entwicklung von LSA-Eventprogrammen für MIV und Fußgänger bei An- und Abreise	MIV + ÖPNV + Fuß	500 EUR je Knotenpunkt
Planung zur Erweiterung der P+R-Kapazitäten auf etwa 4.500 Stellplätze durch neue Standorte/Überlaufkapazitäten	P + R	100.000 EUR
Planung zur Einrichtung einer temporären Anwohnerschutzzone im Bereich des Sportforums	Bewohner	40.000 EUR
Einrichten einer zentralen Stelle für Öffentlichkeitsarbeit	Kommunikation	Kosten erst nach Detailplanung

Tab. 35 Zusammenstellung der kurzfristig umzusetzenden oder zu planenden Maßnahmen

Stufenkonzept für die Umsetzung der Maßnahmen		
Mittelfristige Maßnahmen - Umsetzung		
Maßnahme	Baustein	Kostenschätzung
Entwicklung von LSA-Eventprogrammen für MIV und Fußgänger bei An- und Abreise	ÖPNV + MIV + Fuß	500 EUR je Knotenpunkt
Ausweitung der Kombiticketregelung auf das Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes	ÖPNV + Kommunikation	Kosten erst nach Detailplanung
Einrichtung von etwa 1.500 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten	Rad	250.000 EUR
Wegequalität der Hauptachsen des Radverkehrs zum Sportforum optimieren	Rad	Kosten erst nach Detailplanung
Radwegweisung zum Sportforum innerhalb eines 5 km-Radius auf den Hauptachsen des Radverkehrs aufbauen	Rad	Kosten erst nach Detailplanung
Fußgängerleitsystem zwischen Hauptbahnhof/Innenstadt und Sportforum optimieren	Fuß	Kosten erst nach Detailplanung
Fußgängerleitsystem zwischen S-Bahn-Haltestelle "Leipzig Markt" und Sportforum aufbauen	Fuß	Kosten erst nach Detailplanung
Aufbau von dynamischen Informationstafeln an den Stadionsausgängen für aktuelle Besucherinformationen	Fuß	Kosten erst nach Detailplanung
Einrichtung einer LSA am Knotenpunkt Hans-Driesch-Straße/Cottaweg	MIV	50.000 EUR
Entwicklung eines Eventprogrammes zur Ausfahrtregelung für die ARENA-Parkplätze mit dynamischer Fahrstreifenzuweisung	MIV	5.000 EUR
Aufbau von dynamischen Parkleit-/Besucherinformationen an ausgewählten Knotenpunkten im Umfeld des Sportforums	Parken	Kosten erst nach Detailplanung
schrittweise Erweiterung der P + R-Kapazitäten auf etwa 4.500 Stellplätze durch die Ausweisung neuer Standorte/Überlaufkapazitäten	P + R	Kosten erst nach Detailplanung
schrittweise Verbesserung der Oberflächenqualität auf den Parkplätzen	P + R	Mehrjahresprogramm
Dynamische/statische Wegweisungselemente für die Zufahrtrouten zu den Standorten Messe, Völkerschlachtdenkmal und Plovdiver Straße	P + R	Kosten erst nach Detailplanung
Ausweisung einer internen "Überlaufwegweisung" für die vier westlichen Standorte im Umfeld der Plovdiver Straße	P + R	35.000 EUR
Mittelfristige Herrichtung der angrenzenden "Grünschnittfläche 1" als ergänzender Gästeparkplatz	Gästeparken	Kosten erst nach Detailplanung
Mittelfristige Herrichtung der östlich angrenzenden "Grünschnittfläche 2" als weitere Ergänzung	Gästeparken	Kosten erst nach Detailplanung
Einrichtung einer temporären Anwohnerschutzzone im Bereich des Sportforums	Bewohner	Kosten erst nach Detailplanung
Laufende, technische Aufrüstung der Verkehrsmanagementzentrale (VMZ)	Kommunikation	50.000 EUR/jährlich
Mittelfristige Maßnahmen - Planung		
Evaluierung des Nutzungskonzeptes	Alle	20.000 EUR

Tab. 36 Zusammenstellung der mittelfristig umzusetzenden oder zu planenden Maßnahmen

Stufenkonzept für die Umsetzung der Maßnahmen		
Langfristige Maßnahmen - Umsetzung		
Maßnahme	Baustein	Kostenschätzung
Herstellen der Infrastruktur zum Betrieb einer Ringlinie zwischen Sportforum und Hauptbahnhof	ÖPNV	Kosten erst nach Detailplanung
Einrichtung von etwa 2.500 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten	Rad	400.000 EUR
schrittweise Erweiterung der P + R-Kapazitäten auf etwa 4.500 Stellplätze durch die Ausweisung neuer Standorte/Überlaufkapazitäten	P + R	Kosten erst nach Detailplanung
schrittweise Verbesserung der Oberflächenqualität auf den Parkplätzen	P + R	Mehrjahresprogramm
Aufbau von dynamischen Abfahrt- und Richtungsinformationen für die Straßenbahnen auf den P + R-Standorten	P + R	Kosten erst nach Detailplanung
Laufende, technische Aufrüstung der Verkehrsmanagementzentrale (VMZ)	Kommunikation	50.000 EUR/jährlich
Langfristige Maßnahmen - Planung		
Planung zur Infrastruktur und zum Betrieb einer Ringlinie zwischen Sportforum und Hauptbahnhof	ÖPNV	Kosten erst nach Festlegung der Aufgabenstellung

Tab. 37 Zusammenstellung der langfristig umzusetzenden oder zu planenden Maßnahmen

8 Ausblick

Abschließend erscheint ein kurzer Ausblick hilfreich, wo denn die ersten Ansätze zum weiteren Vorgehen liegen können:

- Zunächst ist die politische Legitimation einzuholen, dass Verkehrskonzept Sportforum umzusetzen und erste Maßnahmen bereits im Haushalt 2014 abzusichern.
- Weiterhin sollte die vorrangig Datengrundlage bei Veranstaltungen im Sportforum (Stadion und Multifunktionshalle) verbessert und aktualisiert werden. Dazu sind Erhebungen im umgebenden Netz (mit und ohne Veranstaltung), Fahrgastzählungen an den Haltestellen und Befragungen der Veranstaltungsbesucher durchzuführen.
- In Bezug auf die Wegweisung im Zuge der Bundesfernstraßen sind Gesprächen mit den zuständigen Straßenbauverwaltungen zu führen, um hier den Bedarf für die dWiSta-Tafeln frühzeitig anzumelden, da die dafür zur Verfügung stehenden Finanzmittel des Bundes erfahrungsgemäß bereits langfristig gebunden sind.
- Die Planungen zum Ausbau der Haltestelle Stadionvorplatz/Max-Planck-Straße erfordern eine vorab zu erstellende Machbarkeitsstudie zu einem leistungssteigernden Ausbau der Haltestelle Sportforum.
- Die Planung für die Einrichtung einer Anwohnerschutzzone im Waldstraßenquartier sollte eingeleitet werden, weil hierfür incl. der erforderlichen Abstimmungen und Entscheidungen ein Zeitraum von etwa einem Jahr zu veranschlagen ist. Erst dann kann die konkrete Finanzierung der Maßnahme geplant werden.
- Letztendlich dürfte die vorgeschlagene Verbesserung der technischen und (in der Konsequenz) auch personellen Ausstattung der Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) eine Maßnahme sein, die einen erheblichen politischen Vorlauf benötigt.
- Und auch die Themen Erweiterung der Kombiticketregelung sowie die Vereinheitlichung der Öffentlichkeitsarbeit sind Maßnahmen, für die ein erheblicher Abstimmungs- und Entscheidungszeitrahmen vorzusehen ist.

Nach Realisierung wesentlicher Maßnahmen sollte zu gegebener Zeit eine Evaluierung der Auswirkungen erfolgen, um auf diese Weise sicherzustellen, dass die beabsichtigten Planungsziele auch erreicht werden oder um ggf. Korrekturen vornehmen zu können.