

Verkehrs- und Erschließungskonzept für die ILA '98

1 EINLEITUNG

Schon bei der letztjährigen ILA traten eine Reihe von Problemen bei der verkehrlichen Regelung der Besucherverkehrsströme auf. Im Hinblick auf eine erwartete **Steigerung** von 220.000 Besuchern zur ILA 96 auf 250.000 Besucher zur ILA '98, ist ein neues Konzept zur Erschließung der ILA unter Berücksichtigung der speziellen Randbedingungen dieser Veranstaltung und ihrer Lage im Raum Berlin-Brandenburg zu entwickeln.

In dieser Arbeit wird zunächst eine genaue Zustands- und Problemanalyse durchgeführt. Daraus wird ein grundsätzliches Lösungsmodell entwickelt, daß im Kern räumliche, modale und zeitliche Verkehrsverlagerungen beinhaltet. Darauf folgend werden zu den einzelnen Bereichen Maßnahmen und deren Auswirkung dargestellt.

2 ZUSTANDSANALYSE

Die **konkreten Probleme** waren zum einen die mangelnde Leistungsfähigkeit, die noch durch Konflikte zwischen Individual Verkehr, Fußgänger Verkehr und Öffentlichem Verkehr verstärkt wurden und zum anderen die hohe Belastungen der Orte und der Umwelt. Ein weiterer Besucherzuwachs würde den Verkehr vor allem zur Spitzenstunde zum Erliegen bringen.

3 PROBLEMLÖSUNG

3.1 Ziele

Ein neues Verkehrs- und Erschließungskonzept soll nicht nur einen störungsfreien Verkehrsablauf gewährleisten, sondern auch die Ziele der Stadt- und Umweltverträglichkeit, der Wirtschaftlichkeit aller Maßnahmen im Hinblick auf die kurzzeitige Nutzung der Infrastruktur und schließlich der Bildung einer „Stadtkante“ Berlin berücksichtigen.

3.2 Grundsätze

Die Schaffung von größeren baulichen, infrastrukturellen Maßnahmen im südlichen Flughafenbereich muß kritisch betrachtet werden. Je mehr bauliche Maßnahmen durchgeführt werden, desto urbaner wird der dörfliche, ländliche Charakter der Gegend südlich von Diepensee.

Allein um die Wirtschaftlichkeit solcher Bauten zu sichern, wäre es notwendig ihnen zusätzliche Nutzungen außerhalb der ILA-Zeiten zuzuführen. Diese Urbanisierung widerspräche aber dem Entwicklungsziel den dörflichen und ländlichen Charakter der Gegenden und Orte südlich des Flughafengeländes zu erhalten und damit der Ausuferung des städtischen Ballungsraumes entgegen zu wirken. Der Flughafen wirkt hier wie ein markanter Riegel der Stadtkante.

Auch unter dem Gesichtspunkt des Ausbaus des Flughafens Berlin-Schönefeld südlich von Diepensee machen Baumaßnahmen in diesem Bereich keinen Sinn.

Daher wird auf einen großformatigen Ausbau der Infrastruktur verzichtet. Statt dessen soll die Verkehrsabwicklung durch organisatorische technische, ordnungs- und preispolitische, sowie einiger kleinerer konstruktiver Maßnahmen effektiviert werden.

Die Vorteile liegen in der Erhaltung des Stadt-Land Gegensatzes mit der Funktion des Flughafens als Teil der Süd-Stadtkante von Berlin, aber auch in dem geringen Aufwand und der schnellen Umsetzbarkeit. Außerdem entsteht keine Infrastruktur die außerhalb der ILA kaum genutzt werden kann. Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt man, wenn man sich der Frage stellt:

Wieviel Verkehr verträgt die ILA?

Bei der letztjährigen ILA überstieg der zu bewältigende IV die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur. Eine Zunahme des IV ist daher zu vermeiden. Der erwartete Zuschauerzuwachs ist über den ÖV und P&R abzuwickeln. Zur Bemessung der Infrastruktur muß aber auch die Frage beantwortet werden:

Wieviel Verkehr braucht die ILA?

Öffentlicher Verkehr, Aussteller, Versorgung, Presse, Notdienste, und ein Teil der Fachbesucher müssen ohne Behinderungen das Gelände erreichen können.

3.3 Konzept

Das Bündel von technischen, organisatorischen, ordnungs- und preispolitischen Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit kann in drei Bereiche unterteilt werden:

- räumliche Verlagerung
- modale Verlagerung
- zeitliche Verlagerung

4 MAßNAHMEN UND AUSWIRKUNGEN

4.1 räumliche Verlagerung

Kfz-Verkehre, die nicht modal verlagert werden können, sind räumlich zu verlagern.

Der überwiegende Teil des IV wird über die AS-Berlin-Grünau zur ILA geführt. Zum Ausgleich der wegfallenden südlichen Zufahrt, wird die Erschließungsstraße von der A113 aus, im Einrichtungsverkehr betrieben. Die Berliner Chaussee muß dafür auf ca. 400m dreispurig ausgebaut werden (für den Busverkehr). Hierbei kann der geplante Neubau der A113 berücksichtigt werden. Die Ausrichtung der Einrichtungsfahrbahnen wird den An- und Abfahrtszeiten gemäß geändert.

Der Gegenverkehr wird jeweils über Rotberg geführt.

Die verstärkte Nutzung von P+R ist ebenfalls ein Bestandteil der räumlichen Verlagerung des IV aus dem Veranstaltungsgebiet heraus.

Durch die Umlegung der Verkehrsströme auf die Hauptverkehrsachsen wird die Übersichtlichkeit und Orientierung für den Besucher gesteigert. Die umliegenden Dörfer und die Umwelt werden vom Veranstaltungsverkehr verschont.

In Diepensee werden der IV, ÖV, FV, Presse, VIP und Ausstellungsverkehr getrennt geführt. Dazu gehört, daß zwei Eingänge, einer für IV-Nutzer und einer für ÖV-Nutzer, eingerichtet werden.

Die verschiedenen Verkehrsströme behindern sich damit nicht mehr, was auch eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Infrastruktur zur Folge hat.

Weitere Maßnahmen sind eine geschickte Parkplatzanweisung, Änderungen der Ampelschaltungen (oder Regelung durch Polizei), Park- und Halteverbote, Linksabbiegeverbote und eine bessere Beschilderung.

Eine Ausweitung des Stellplatzangebotes ist nicht vorgesehen. Vorschläge zur Verbesserung der Parkflächen können nicht gemacht werden, da Unterlagen zu vielen Randbedingungen, wie Bodenkenntwerte, Besitzverhältnisse und sonstige Nutzung nicht vorlagen.

4.2 modale Verlagerung

Modale Verteilung heißt hier, die verstärkte Verlagerung von IV auf den ÖV. Hierbei werden "Push and Pull" Maßnahmen eingesetzt:

Push-Maßnahmen (IV- restringierend)

- Beibehaltung der Stellplatzanzahl und der vorhandenen Infrastruktur, bei steigendem Verkehrsaufkommen.

Pull-Maßnahmen (ÖV-fördernd)

- nähere Heranführung des ÖV an die Messe
- schneller durch eigenen Fahrweg
- höherer Takt der Bus- und Bahn-Shuttle
- massive, positive Einwirkung auf Besucher mittels der Medien (Verkehrsfunk und Zeitungen) zur Benutzung von ÖV und P+R,
- verbilligte Kombitickets im Vorverkauf
- verbesserte Information

4.3 zeitliche Verlagerung

Obwohl ein Großteil des Autoverkehrs auf den ÖV verlagert werden soll, kann es in Spitzenverkehrszeiten dazu kommen, daß die maximale Leistungsfähigkeit der vorhandenen Infrastruktur zur Bewältigung des IV nicht ausreicht.

Aus diesem Grunde und auch für eine gleichmäßigere Auslastung des ÖV, soll eine zeitliche Verteilung der Besucherströme - weg von den Spitzen hin zu einem kontinuierlichem Besucherstrom - erreicht werden.

Maßnahmen, die dafür vom Veranstalter durchgeführt werden können, sind eine verkehrsgerechte Programmgestaltung, die Verlegung von Führungen außerhalb der Verkehrsspitzen und vor allem die Steuerung der Anfahrtszeit von ÖV- und IV-Nutzern über den Eintrittspreis und die Parkgebühren.

5 BEWERTUNG UND AUSBLICK

Das vorliegende Konzept verwirklicht die aufgestellten Ziele und Grundsätze. Mit der klaren und getrennten Linienführung, der modalen und zeitlichen Verkehrsverlagerung wird eine leistungsfähige, übersichtliche, stadt- und umweltverträgliche Erschließung erreicht.

Durch den Verzicht auf umfangreiche Baumaßnahmen ist eine schnelle und wirtschaftliche Umsetzung möglich. Alle Maßnahmen berücksichtigen den vorgesehenen Ausbau des Flughafens und die Bildung einer Stadtkante Berlin.

Mit dem neuen Haupteingang erhält die Messe ein attraktives „Gesicht“.

Bei allen dargestellten Maßnahmen ist darauf geachtet worden, sie möglichst flexibel zu halten, um schnell auf veränderte Randbedingungen, wie einen weiteren Besucherzuwachs reagieren zu können, aber schon die erreichte Kapazität reicht weit über den erwarteten Andrang für die ILA '98 hinaus.

Das Konzept ist in seinen Grundsätzen auf ähnliche Großveranstaltungen, wie Messen, Sportveranstaltungen und Freizeiteinrichtungen übertragbar. Jedoch sind die jeweiligen Randbedingungen (Dauer, Lage,...) zu beachten.

Bewertung durch das Preisgericht

Die gestellte Aufgabe ist vom Verfasser außergewöhnlich sorgfältig bearbeitet worden. Es werden zahlreiche Vorschläge vorgelegt, die sowohl die Verkehrsführung und die Knotenpunkte beinhalten wie auch den ruhenden Verkehr und die Gestaltung des Busbahnhofs. Für jede der drei Maßnahmen/Konzepte werden die Kernelemente, die Vorteile und die Zukunftsfähigkeit dargestellt. Trotz der vielen einzelnen Empfehlungen, die bis zur Ticketgestaltung und der Öffentlichkeitsarbeit reichen und die von einer ausgezeichneten Ortskenntnis zeugen, wird ein geschlossenes System dargestellt, das in seinen Grundzügen auch auf andere ähnliche Situationen übertragbar ist.

Die Arbeit zeichnet sich durch das vorbildliche Abwägen von fachspezifischen und übergeordneten Belangen besonders aus. Die Jury der Fachsparte Straßenbau und Verkehrswesen schlägt daher die Arbeit mit der Tarnnummer 601 für den Schinkelpreis vor.