

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1604/2016
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 04.11.2016	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 15.11.2016

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme	22.11.2016	Ö
Stadtrat	Kenntnisnahme	23.11.2016	Ö

Betreff:

Mainzelbahnbedienung an Spieltagen im Umfeld der Opel-Arena;
hier: Bericht der Verwaltung zu den Ergebnissen der gemeinsamen Abstimmung mit der Polizei,
der Mainzer Verkehrsgesellschaft und Mainz 05 zum ergänzenden Transport der Besucher der
Opel-Arena

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 09.11.2016

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete

Mainz, 16.11.2016

gez. Ebling

Michael Ebling
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der **Verkehrsausschuss** und der **Stadtrat** nehmen den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

Seit der Aufnahme des Spielbetriebes in der damaligen Coface-Arena im Jahr 2011 nimmt der Bus-Shuttle zwischen dem Hauptbahnhof bzw. der Messe und der Haltezone an der Saarstraße eine herausragende Rolle beim effizienten Transport eines Großteils der Besucherströme der Heimspiele von Mainz 05 ein.

Das Shuttle-System hat in den Folgejahren im Kreis der bundesdeutschen Vereine des Profifußballs viel Beachtung gefunden und ist heute ein fester Bestandteil der Verkehrskonzeption. Mit seiner Hilfe werden regelmäßig zwischen etwa 12.000 und 16.000 Besucher transportiert. Der ganz überwiegende Teil dieser Besucher kann bereits ca. 45 Minuten nach Spielende an der Saarstraße durch den Bus wieder Richtung Hauptbahnhof bzw. Messe befördert werden. Der flexible Fahrzeugeinsatz und die Möglichkeit, nachrückende Busse für den Abtransport für den vom Fußball nicht tangierten Individualverkehr störungsfrei entlang der Saarstraße aufstellen zu können, bedingen in hohem Maße die Leistungsfähigkeit dieses Shuttle-Systems. Nicht zuletzt die professionelle Handhabung der Abläufe seitens der MVG hat zu dieser Effektivität beigetragen. In jüngster Zeit wurde das Shuttle System an der Saarstraße um einen weiteren Shuttle für Besucher mit Mobilitätseinschränkung ergänzt. Dieser fährt vor und nach dem Spiel die berechtigten Personen bis direkt an den Stadioneingang. Die für beeinträchtigte Personen mitunter als zu weit empfunden Wegstrecke zwischen Stadion und Saarstraße kann dadurch vermieden werden.

Bereits bei der planerischen Festlegung der Mainzelbahntrasse im Bereich westlich der Koblenzer Straße herrschte unter den Planungsbeteiligten Einigkeit darüber, dass der Betrieb der Mainzelbahn aus verkehrlichen Erwägungen heraus als ergänzendes Angebot zum Busshuttle zu werten sei, die Hauptlast des Fantransportes – insbesondere nach Spielende - aber nicht werde übernehmen können. Hierzu fehlt es dem Straßenbahnsystem an der Kapazität aber auch der Flexibilität mit fehlender Wendemöglichkeit am Hauptbahnhof und bei Störungen, z.B. bei liegengelassenen Fahrzeugen.

Mit Einführung der Mainzelbahn wird das oben beschriebene, bestehende gute Niveau der Erschließung im öffentlichen Verkehr durch die Mainzelbahn weiter verbessert. Insofern kommt der Mainzelbahn an Spieltagen verkehrlich eine zum Busshuttle ergänzende Funktion zu, deren Rahmenbedingungen sich aber primär über die ablauforganisatorische Vorgaben im erweiterten Stadionumfeld definieren. Diese sind vordringlich durch polizeitaktische Maßgaben zur Gewährleistung der **Besuchersicherheit** bestimmt.

Die Maßgaben zur Gewährleistung der Besuchersicherheit orientieren sich an den folgenden Grundprinzipien:

1. Minimierung von Konfliktpotential durch weitestgehende Trennung Konflikte herbeiführender Fanlager („Fantrennung“)
2. Reduzierung von Fußgängerdichten durch räumliche Entzerrung von Fußgängerströmen („Vermeidung von Pulkbildungen“)
3. Vermeidung von gegenläufigen „Zweirichtungsverkehren“ auf hochfrequentierten Fußgängerachsen vom/zum Stadion

Aus der mittlerweile mehr als 5-jährigen Erfahrung aller Beteiligten vor Ort - insbesondere der Polizei – ist bekannt, in welchen Bereichen des Stadionumfeldes durch eine Aufweichung o.g.

Prinzipien ein erhöhtes Konfliktpotential entsteht. Diese Bereiche stehen bei den Überlegungen der Polizei zum Betriebskonzept der Mainzelbahn an Spieltagen besonders im Fokus. Dies umfasst auch die Haltestellenbereiche Plaza und Hochschule Mainz.

Die zuständigen Mainzer Polizeibehörden haben bei den Beratungen über die Mainzelbahnbedienung an Heimspielen erklärt, dass sich die Konzeption, wo und wann die Straßenbahn vor und nach dem Spiel hält, primär von der Sicherheit für Fans und Fahrgäste bestimmt wird. Sofern ein Haltestellenbedienung der Straßenbahn an einer der Haltestellen im Stadionumfeld die Nichteinhaltung der definierten Sicherheitsvorgaben mit sich bringt, ist ein solcher Halt nach Vorgabe der Polizei nicht möglich. Dies betrifft auch Halte, die aus verkehrlicher Sicht von der Verkehrsverwaltung nach Haltestellen- und/oder Zeitlage als wünschenswert in die Diskussion eingebracht worden sind.

Ein Halten der Mainzelbahn unmittelbar nach Spielschluss an den Haltestellen "Plaza" und "Hochschule Mainz" wird daher von der Polizei aus Sicherheitsgründen abgelehnt.

2. Lösung

Im Ergebnis der unter 1. vorgestellten Prämissen zur Einhaltung der Sicherheit ergibt sich folgendes:

2.1 Betriebskonzept im Zeitraum vor dem Spiel

- Haltestelle Saarstraße (Bedarfshaltestelle; parallel Haltestelle Busshuttle)

- Die Mainzelbahn hält hier fahrplanmäßig nicht

Ein Halt der Mainzelbahn an der Bedarfshaltestelle an der Saarstraße bringt keinen zusätzlichen verkehrlichen Nutzen. Besucher, die mittels ÖPNV näher ans Stadion heranfahren möchten, haben am Hauptbahnhof bereits die Möglichkeit, dies mit Einstieg in die Straßenbahn Richtung Stadion zu gewährleisten.

- Haltestellen Plaza und Hochschule Mainz (FH):

- Die Mainzelbahn hält bis kurz vor Spielende fahrplanmäßig bei Straßenbahnbetrieb in beide Richtungen
- Es gilt mindestens der Takt des regulären Fahrplans mit ggf. Verstärkerfahrten

2.2 Betriebskonzept im Zeitraum nach dem Spiel

- Haltestelle Saarstraße (Bedarfshaltestelle)

- Die Mainzelbahn hält bei Straßenbahnbetrieb hier gemeinsam mit den Shuttlebussen in beide Richtungen
- Es gilt mindestens der Takt des regulären Fahrplans mit ggf. Verstärkerfahrten

- Haltestellen Plaza und Hochschule Mainz (FH):

- Die Mainzelbahn hält hier für ca. 90 Minuten nach Spielende nicht

- Danach: Betrieb laut Fahrplan (beide Richtungen)

Im Bereich der Plaza werden höchste Fußgängerdichten erreicht, die sich ab hier auf verschiedene Routen (Richtung Saarstraße; Richtung Fußgängerbrücke über die Koblenzer Straße) aufteilen. Ein Straßenbahnbetrieb unmittelbar nach dem Spiel hätte erhebliche Pulks an der Haltestelle wartender Fahrgäste zur Folge, die sich massiv behindernd auf die genannten Fußgängerströme auswirken würden. Hierin wird ein erhebliches Konfliktpotential gesehen. Bei den Vorüberlegungen zur Fußgängerführung bei Neubau des Stadions (Stichwort VISSIM-Fußgängersimulation) wurde von externen Beratern zum Thema Fußgängersicherheit dezidiert darauf verwiesen, dass Pulkbildungen an Haltestellen, Kreuzungspunkten etc. jedenfalls zu vermeiden sind. Diese Gefahr wird auch an dieser Stelle von den Mainzer Sicherheitsbehörden gesehen. Die Haltestelle Hochschule Mainz liegt in dem Korridor zwischen der Fußgängerachse und dem Knoten Koblenzer Straße/Ackermannweg mit Fortführung in den Unicampus, der aus polizeilicher Sicht einen Brennpunkt für Konflikte rivalisierender Fangruppierungen darstellt.

Die Mainzer Sicherheitsbehörden haben klar formuliert, dass sich durch wartende Fanmassen an der Haltestelle Hochschule Mainz die Konfliktpotentiale deutlich verstärken, gleichzeitig die Bewegungsflächen seitens der Polizei aufgrund der Örtlichkeit nur begrenzte Eingriffsmöglichkeiten mit sich bringen.

Ein Straßenbahnhalt wird für den genannten Zeitraum von ca. 90 Minuten nach Spielende seitens der Polizei an beiden Haltestellen abgelehnt.

3. Weiteres Vorgehen

Vor dem ersten Heimspiel von Mainz 05 nach Betriebsstart der Mainzelbahn (Samstag, den 17.12. 15.30 Uhr) werden die Besucher über verschiedene Kanäle umfangreich über die Halte der Mainzelbahn vor und nach dem Spiel informiert werden (Pressearbeit; Stadionsdurchsagen; Hinweise auf der Anzeigetafel; Infotafeln im Stadionumfeld; Internetauftritt von Mainz 05, MVG, Stadt Mainz, Polizei; zur Infotafel vgl. Anlage 1).

Zu den ersten Heimspielen nach Betriebsstart werden die Beteiligten durch eine Aufstockung von Ordnern und Personal den Fußballbesuchern an allen Haltestellen im Stadionumfeld die Konzeption vermitteln und für Auskünfte bereit stehen.

Das Stadtplanungsamt ist vor Ort und wird die Erkenntnisse aus den ersten Heimspielen bis Anfang 2017 dokumentieren. Notwendige oder auch mögliche Veränderungen am Konzept werden nach den ersten Erfahrungen gemeinsam besprochen.

4. Alternativen

keine

5. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

nicht relevant

Finanzielle Auswirkungen:

keine