

Mitteilung des Senats vom 21. November 2023

Wie ist das Verkehrskonzept bei Werder-Heimspielen gestaltet?

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 21/52 S eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie gestaltet sich das aktuelle Mobilitätskonzept bei Fußballspielen im Weserstadion? Welche Modifikationen an diesem Konzept hat es seit 2019 gegeben (bitte das aktuelle Konzept dieser Anfrage als Anlage beifügen)?

Zu den Heimspielen des SV Werder Bremen reisen bis zu 42 100 Zuschauer:innen (bei ausverkauften Veranstaltungen) an. Die betroffenen Verkehrswege werden bei Heimspielen, durch

- anreisende Fußgänger:innen und Radfahrer:innen,
- den motorisierten Individualverkehr (MIV),
- durch Fahrzeuge der BSAG/des VBN und Taxenverkehr,
- Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste,
- Zulieferungsverkehr Veranstaltung (Catering/Technik/Personal)

zeitgleich in Anspruch genommen.

Die Anreise zu Großveranstaltungen im Weser-Stadion ist grundsätzlich auf eine Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs ausgelegt, da direkt an der Spielstätte Parkplätze in nur sehr begrenztem Umfang zur Verfügung stehen. Ein wesentlicher Bestandteil ist die Einrichtung eines Park-and-ride-Verkehrs im Hemelinger Hafendamm.

Um Fanstromkollisionen und damit Auseinandersetzungen der beiden Fanlager Heim und Gast zu vermeiden, liegt aus Sicherheitsgründen ein Hauptaugenmerk auf einer Trennung dieser beiden Lager bei der An- und Abreise.

Durch die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) werden zusätzliche Straßenbahnen zur Verfügung gestellt und der Park-and-ride-Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) organisiert. In der Vergangenheit wurden zusätzlich sogenannte Stadtteilbusse aus/in die Stadtteile bereitgestellt.

Aufgrund von Auswertungen sowohl zu den einzelnen Spieltagen als auch der gesamten Saison 2022/2023 wurde resümiert, dass es im Bereich des Park-and-ride wiederkehrend zu Problemlagen aufgrund der Vermischung der unterschiedlichen Fanlager und die schwer einzuplanenden Stoßzeiten durch die zeitgleiche Ankunft mehrerer Reisebusse gekommen ist. Veranstalter, BSAG und Polizei Bremen haben daher gemeinsam den Bedarf einer Anpassung in der An- und Abreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gesehen. Nach Abwägung unterschiedlicher Varianten wurde letztlich entschieden, ab der Bundesligasaison 2023/2024 durch die BSAG keine Stadtteilbusse mehr einzusetzen und dafür an den Heimspielen des SV Werder Bremen (erste Herrenmannschaft) zusätzliche Straßenbahnen zur Kompensation einzusetzen. Der erhöhte Beförderungsbedarf sollte so gedeckt werden.

Zusätzlich erfolgte eine Erweiterung der polizeilichen Maßnahmen im Bereich der Hamburger Straße (Ein- und Ausstiegsbereich Straßenbahn) durch situative Sperrungen.

Darüber hinaus wird nach Spielende durch den Veranstalter ein „Awareness-Bus“ zur Verfügung gestellt. Dieser steht auf dem Osterdeich, in Höhe Verdener Straße, für Frauen, intersexuelle Personen, Trans-Personen, A-Gender sowie Kindern bis 14 Jahren bereit. Durch ein „Awareness-Team“ wird gewährleistet, dass der Bus nur durch relevante Personen beziehungsweise Personengruppen bestiegen und genutzt wird.

Der Bus fährt zum Bremer Hauptbahnhof. Seitens der Busfahrer:innen werden Ausstiegswünsche der Fahrgäste abgefragt und berücksichtigt, sofern sich die Haltestellen auf der Strecke zum Hauptbahnhof befinden. Eine Rückfrage bei der BSAG sowie bei der Fanbetreuung von Werder Bremen ergab, dass die Anzahl der den Bus nutzenden Personen stetig ansteigt. Zudem ist die Bereitstellung eines „Inklusionsbusses“ für benachteiligte Personen seitens des Veranstalters in Planung.

Der freigewordene Parkraum der Stadtteilbusse auf dem Osterdeich wurde seit dem Wegfall der Stadtteilbusse teilweise zum Abstellen für Reisebusse der Gäste (unproblematisches Klientel) genutzt, um so ebenfalls eine Entlastung des Park-and-ride-Verkehrs im Hemelinger Hafendamm als auch eine Bündelung der Gästefans in Stadionnähe zu erreichen. Der Bereich auf dem Osterdeich, zwischen Celler Straße und

Verdener Straße, wurde nicht mehr als Abstellfläche für Busse genutzt, wodurch auch weitere Entfluchtungsmöglichkeiten parallel zum Weserstadion geschaffen wurden. Des Weiteren konnte eine Sichtbehinderung für querenden Fahrzeugverkehr verringert und eine Erhöhung der Sicherheit, insbesondere für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen, erzielt werden.

Weitere Aspekte des Mobilitätskonzepts sind dem „Verkehrskonzept Weserstadion“ zu entnehmen, welches auf der Internetseite der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung hinterlegt und öffentlich einsehbar ist.

- a) Welche Rolle nehmen die einzelnen Mobilitätsmöglichkeiten (Fußgehende, Radfahrende, ÖPNV, Fahren, Autos und so weiter) ein?

Aufgrund der stark eingeschränkten Parkmöglichkeiten im unmittelbaren Stadionumfeld spielen Alternativen zur individuellen Anreise mit privaten Pkw eine große Rolle. Seitens der Polizei Bremen wird im Vorfeld von Großveranstaltungen im Weser-Stadion via Pressemeldungen sowie auf den verschiedenen Social-Media-Kanälen der Polizei Bremen über zu erwartende Verkehrsbehinderungen informiert. Hierdurch soll erreicht werden, dass Verkehrsteilnehmende, welche nicht in das Stadion möchten, den Bereich weiträumig umfahren und in das Weser-Stadion anreisende Personen alternativen Anreisemöglichkeiten nutzen.

Im Folgenden wird auf einzelne relevante Mobilitätsmöglichkeiten eingegangen:

Reisebusse:

Die Anreise mittels Reisebussen wird sowohl vonseiten der Heimfanszene als auch durch Gästefans genutzt. Für Reisebusse der Heimfanszene stehen begrenzte Parkmöglichkeiten auf dem Parkplatz P5 des Weser-Stadions zur Verfügung. Weitere Möglichkeiten zum Parken der Reisebusse bestehen im Hemelinger Hafendamm. Von hier aus ist ein Park-and-ride-Verkehr zum Weser-Stadion eingerichtet.

Für Reisebusse der Gastfanszene stehen aufgrund der dargestellten Anpassungen seit dieser Saison begrenzte Parkmöglichkeiten auf dem Osterdeich zur Verfügung. Zuvor standen für die (unproblematische) Gastfanszene ebenfalls Parkmöglichkeiten im Bereich des Hemelinger Hafendamms zur Verfügung. Hier kam es in der Vergangenheit zur Vermischung der Heim- und Gastfanszene, was insbesondere durch das eingesetzte Fahrpersonal der Park-and-ride-Busse problematisiert wurde.

ÖPNV:

Wie eingangs bereits erwähnt, kommt dem öffentlichen Personennahverkehr aufgrund der stark eingeschränkten Parkmöglichkeiten im unmittelbaren Stadionumfeld eine besondere Bedeutung zu. Um den erhöhten Beförderungsbedarf während der Heimspiele des SV Werder Bremen im Weser-Stadion gerecht zu werden, werden seitens der BSAG zusätzliche Straßenbahnen in der Abreisephase eingesetzt. Das Stadionticket gilt auch als Fahrkarte für Angebote des ÖPNV.

Fähre:

Während der Heimspiele des SV Werder Bremen werden durch die Reederei „Hal över“ zusätzliche Fahrten ab Farge, mit Zustiegsmöglichkeiten an den Anlegern in Blumenthal, Vegesack, Lankenauer Höft, Waterfront und Martinianleger zum Weser-Stadion angeboten. Ein Fahrplan ist dem Internetauftritt der „Hal över Bremer Fahrgastschiffahrt GmbH“ zu entnehmen.

Weiterhin verkehrt die Sielwallfähre zwischen Café Sand und Osterdeich außerhalb der normalen Fahrzeiten ab 2,5 Stunden vor Spielbeginn und bis 1,5 Stunden nach Spielbeginn. Im Bereich des Kuhhirten stehen unentgeltliche Parkmöglichkeiten für Stadionbesuchende zur Verfügung. Die Fähre hingegen ist kostenpflichtig.

Pkw:

Wie bereits ausgeführt, ist eine individuelle Anreise mittels Pkw zum Stadion für einen Großteil der Stadionbesuchenden nicht möglich. Für die individuelle Anreise mittels Pkw ist der Park-and-ride-Parkplatz im Hemelinger Hafendamm vorgesehen.

- b) Welche Erfahrungen wurden mit den einzelnen Mobilitätsmöglichkeiten in den zurückliegenden vier Jahren gemacht?

Fußgänger:innen und Radfahrende:

Grundsätzlich stellt sich die Anreise von Stadionbesuchenden zu Fuß beziehungsweise mittels Fahrrad als unproblematisch dar. Es kommt jedoch regelmäßig, insbesondere bei einer konzentrierten Abreise nach Spielende, auf dem Osterdeich sowie im Bereich der Hamburger Straße und dem sogenannten Gleisdreieck zu Verkehrsbehinderungen, welche sich allerdings erfahrungsgemäß zeitnah auflösen.

Zu beobachten sein wird, wie sich die geplante Fahrradpremium-Route entlang des Osterdeiches auf die Sicherheit an Spieltagen auswirkt.

Reisebusse – Heimfanszene:

Die Anreise mittels Reisebussen der Heimfanszene stellt sich als polizeilich unproblematisch dar.

Reisebusse – Gastfanszene:

Wie den bereits oben gemachten Ausführungen zu entnehmen, wurden, mit Umsetzung der Anpassung im bestehenden Verkehrskonzepts, Parkmöglichkeiten für Reisebusse der Gastfanszene auf dem Osterdeich, ab Celler Straße in Richtung Sielwall, geschaffen. Bei Auslastung dieser Kapazitäten, stehen weitere Parkmöglichkeiten im Hemelinger Hafendamm zur Verfügung. Über die Fanbetreuungen der jeweiligen Gastvereine werden die Anreisenden vorab über die jeweiligen Parkmöglichkeiten informiert.

Die Erfahrungen aus den ersten drei Heimspielen dieser Saison zeigten auf, dass die Parkmöglichkeiten auf dem Osterdeich ausreichend erscheinen und der Park-and-ride-Parkplatz im Hemelinger Hafendamm nicht in Anspruch genommen werden musste. Somit kann einer Vermischung der Heim- und Gastfanszene im Bereich des Park-and-ride und der damit verbundenen oben bereits thematisierten Problematik entgegengewirkt werden.

ÖPNV:

Seitens der Polizei Bremen werden während der An- und Abreisephase Verkehrskräfte vorgeplant und eingesetzt, um einen Verkehrsfluss, insbesondere für Straßenbahnen im Bereich des „Viertels“, zu gewährleisten. Insbesondere bei einer konzentrierten An- und Abreise von Besuchenden kann es zu Verkehrsstörungen im Umfeld des Stadions kommen, von dem auch der ÖPNV betroffen sein kann. Seitens der Polizei Bremen werden hierzu lageangepasste verkehrsregelnde Maßnahmen getroffen, um die Verkehrsbehinderungen so gering wie möglich zu halten.

Fähren:

Die Nutzung von Fähren durch anreisende Personengruppen zum Stadion stellte in der Vergangenheit keine polizeiliche Relevanz dar.

- c) Welche Evaluationen fanden wann statt (etwaige Evaluationsberichte als Anlage dieser Anfrage beifügen)?

Seitens des Senators für Inneres und Sport wurden im thematischen Zusammenhang keine Evaluationen durchgeführt. Eine fortlaufende Bewertung der Umsetzung des Konzeptes

insbesondere auf etwaige Änderungs- beziehungsweise Anpassungsbedarfe erfolgte in jeder Einsatznachbereitung durch die Polizei Bremen.

- d) Welche Maßnahmen wurden aus den Evaluationen abgeleitet und wann wie umgesetzt? Wenn Maßnahmen nicht umgesetzt wurden, warum wurden sie nicht umgesetzt?

Siehe Ausführungen zu 1. c).

- e) In welchem Zeitrahmen wurde das neue Mobilitätskonzept mit welchen Protagonisten entwickelt, und in welchen (politischen) Gremien der Öffentlichkeit vorgestellt?

Eine Anpassung des Verkehrskonzeptes fand, nach Erörterung verschiedener Alternativen und in Abstimmung zwischen der BSAG, der Polizei Bremen sowie dem Veranstalter (Werder Bremen), zwischen den Spielzeiten der Saisons 2022/2023 und 2023/2024 statt.

Es wurden keine wesentlichen Veränderungen, sondern lediglich Anpassungen an dem bestehenden Verkehrskonzept vorgenommen.

2. Welche Rolle nehmen Sicherheitsaspekte im aktuellen Mobilitätskonzept ein?

Aus Sicht der Polizei Bremen flossen insbesondere die Aspekte Entfluchtung über den Osterdeich sowie eine sichere An- und Abreise der unterschiedlichen Fanggruppierungen bei den Anpassungen des Verkehrskonzeptes mit ein. Weiterhin galt es, die Verkehrssicherheit für insbesondere Risikogruppen im Straßenverkehr (Fußgänger:innen, Radfahrer:innen) nicht zu verschlechtern und sofern möglich noch zu erhöhen. Auf alle Aspekte wurde bei der Beantwortung der Frage 1. bereits eingegangen.

- a) Welche Veränderungen werden bei Fußballspielen der unterschiedlichen Risikostufen im Mobilitätskonzept vorgenommen (bitte für jede einzelne Risikostufe gesondert darstellen)?

Grundsätzlich gilt das unter Verantwortung der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung stehende Verkehrskonzept für alle Großveranstaltungen im Weser-Stadion mit mehr als 5 000 Besucher:innen. Einzelfallabhängig kann es aufgrund von Gefährdungsbewertungen, Anreiseverhalten, Parallelveranstaltungen/ -versammlungenlagen zu Anpassungen durch polizeiliche Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung der vorgegebenen Maßnahmen kommen. Eine Regelung, die sich

schlichtweg nur auf die Kategorisierung der bestehenden Fußballpartie bezieht, gibt es nicht.

3. Welche Erfahrungen wurden mit der Einführung der Anwohnerparkzone seit deren Einführung gemacht?

Bei der Anwohnerzone handelt es sich um eine Sperrzone, durch die die Zufahrt in das Gebiet beschränkt wird. Es ist keine Parkzone, in der das Parken bewirtschaftet wird. Dies ist in der Zone unverändert.

- a) Wann fanden welche Evaluationen statt, zum Beispiel gegenüber Anreisenden und Abgewiesenen, Anreisenden mit Berechtigungsausweis für die Werderparkplätze, Anwohner:innen in der Anwohner:innenparkzone, Anwohner:innen in angrenzenden Gebieten zur Anwohner:innenparkzone und so weiter (etwaige Berichte bitte als Anlage dieser Anfrage beifügen)?

Das Verkehrskonzept Weser-Stadion wurde einige Zeit nach dessen Einführung von der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung überprüft. Diese Überprüfung wurde intern und mit dem Amt für Straßen und Verkehr (ASV) beraten. Es ergab sich keine Notwendigkeit einer zwingend erforderlichen Veränderung des Konzepts.

- b) Zu welchen Ergebnissen kamen die einzelnen Evaluationen?

Siehe oben.

- c) Welche Maßnahmen wurden aufgrund der Evaluationen wann durchgeführt?

Keine.

- d) Welche Maßnahmen waren geplant, wurden aber nicht durchgeführt (bitte Begründung angeben)?

Keine.

- e) Sind Veränderungen der Anwohnerparkzone geplant? Wenn ja, welche und mit welchem Zeithorizont?

Nein.

- f) Welche Probleme/Herausforderungen bestehen in der Umsetzung der Anwohnerparkzone? Wie wird hiermit in welchem Zeithorizont umgegangen?

Es handelt sich, wie eingangs bemerkt, nicht um eine gesonderte Anwohnerparkzone.

4. Welche Rolle nimmt der ÖPNV im aktuellen Mobilitätskonzept ein?

Das Verkehrsangebot wurde gegenüber der Saison 2022/2023 im Sommer 2023 wie folgt angepasst:

- Bis zu 17 Straßenbahnen im Hinverkehr/19 Straßenbahnen im Rückverkehr – überwiegend im Ringverkehr Hauptbahnhof – Domsheide – Weser Stadion – mit erhöhter Anzahl von Abfahrten
- Bis zu 33 Park-and-ride-Busse zum Hemelinger Hafen (im Ringverkehr 2,5 Stunden vor dem Spiel bis mindestens 1,5 Stunden nach Spielende)
- Ein Awareness-Bus für vulnerable Personengruppen

Es wurde zwischen Werder Bremen, Polizei, ASV und BSAG vereinbart, die Wirksamkeit an den ersten drei Spieltagen zu überprüfen. Diese Überprüfung hat keine Anpassungsnotwendigkeit aufgezeigt. Es gibt keine unzumutbaren Einschränkungen oder Engpässe, auf die hätte reagiert werden müssen.

Hierbei ist zu beachten, dass es sich um den Stand vom 25. Oktober 2023 handelt. Es finden zurzeit viele Gespräche unter anderem mit Werder Bremen statt, Ziel ist eine Erhöhung der Busfrequenz, dies befindet sich aktuell noch in der Abstimmung.

- a) Sind nach der Streichung der Stadtteilbusse weitere Veränderungen am Mobilitätskonzept geplant? Wenn ja, welche und mit welchem Zeithorizont?

Nein, es erfolgt aber eine durchgängige Evaluation bis zum Jahresende 2023.

- b) Warum wurden die Stadtteilbusse gestrichen?

Das in der Saison 2022/2023 durchgeführte Verkehrsangebot an den Heimspieltagen war wie folgt (zusätzlich zum Linienverkehr der Straßenbahn Linien 2, 3 und 10):

- Bis zu 15 Straßenbahnen im Hinverkehr/19 Straßenbahnen im Rückverkehr – größtenteils im Ringverkehr Hauptbahnhof – Domsheide – Weser-Stadion
- Bis zu 22 Stadtteilbusse (auf 12 verschiedenen Linienwegen)
- Bis zu 33 Park-and-ride-Busse zum Hemelinger Hafen (im Ringverkehr 2,5 Stunden vor dem Spiel bis mindestens 1,5 Stunden nach Spielende);

Eine Evaluation hat folgende Handlungsfelder aufgezeigt:

- Der Park-and-ride-Platz Hemelingen wurde durch Gästereisebusse genutzt, was dort zu einer Überlastung des Platzes geführt hat. Der Platz und dessen Erschließungsanlagen sind für eine individuelle Anreise mit Pkw ausgelegt, nicht für Busse. Eine Aufstockung der ÖPNV-Transportkapazitäten zwischen Park-and-ride-Platz und Stadion ist nicht möglich und eine Trennung der Fans war in diesem Konzept ebenfalls nicht möglich.
- Es mussten daher Platzkapazitäten für Fan-Gästereisebusse im Bereich der für die Gästefans reservierten Westkurve am Osterdeich geschaffen werden – hier standen bisher die Stadtteilbusse; darüber hinaus stehen keine alternativen Abstellflächen in Stadionnähe zur Verfügung.
- Fahrgastzählungen haben ergeben, dass diese Busse nur eine geringe Auslastung hatten.

- c) Inwiefern ist fehlendes Fahrpersonal ein Grund für die Streichung der Stadtteilbusse?

Das verfügbare Fahrpersonal spielte bei der Anpassung des Konzepts keine Rolle.

- d) Inwiefern war die Streichung der Stadtteilbusse mit der zuständigen senatorischen Behörde abgestimmt?

Die Abstimmung erfolgte über das ASV. Insgesamt eingebunden waren in die Abstimmung das ASV, BSAG, Polizei, Werder Bremen und die Feuerwehr.

- e) Wie werden die Stadtteilbusse kompensiert?

Eine Kompensation erfolgte durch mehr Abfahrten der 19 Einsatzbahnen. Dadurch, dass die Stadtteilbusse frühestens 40 Minuten nach Spielende abgefahren sind, kann durch die Fahrt mit Straßenbahnen, die im dichteren Takt fahren, in vielen Fällen eine Reisezeitverkürzung, trotz Umstiegs, erreicht werden. Es gibt keine Kapazitäts- oder Platzengpässe im Straßenbahnbereich.

- f) Welche Erfahrungen wurden mit der Kompensation der Stadtteilbusse gesammelt, welche Evaluationen fanden wann, in welchem Rahmen und mit welcher Zielsetzung statt?

Verkehrlich gab es keine Probleme. Eine weitere Evaluation erfolgt nach dem dritten Heimspiel sowie zum Ende der Hinrunde im Dezember.

- g) Welche Maßnahmen wurden aus den Evaluationen abgeleitet? Wann werden diese wie umgesetzt?

Aus verkehrlicher Sicht bedarf es keiner Anpassung. Es finden aktuell jedoch weitere Gespräche mit Werder Bremen statt. Sollten sich hieraus neue Erkenntnisse ergeben, wird das Konzept zusammen mit allen Beteiligten nochmals überprüft.

5. Mit welchen Auswirkungen wird durch den Bau der gesamten Radpremiumroute (Osterdeich, Wesersprünge und so weiter) gerechnet?

Die Radpremiumroute hat zum Ziel, einen schnellen und komfortablen Radverkehr zu ermöglichen, hierdurch wird auch die Erreichbarkeit des Weser-Stadions verbessert. Der Bau der Radpremiumroute wird so vorgenommen, dass in der Bauphase der sichere An- und Abtransport der Zuschauer jederzeit gewährleistet ist. Im Rahmen der Planungen für die Premiumroute wurde Werder Bremen, die Polizei, der Beirat Östliche Vorstadt sowie das Ortsamt mit einbezogen.

- a) Inwiefern ist die Radpremiumroute als neuer Aspekt im aktuellen Mobilitätskonzept berücksichtigt? Inwiefern wird sie zukünftig berücksichtigt?

Am Osterdeich ist bereits jetzt ein hohes Radverkehrsaufkommen vorhanden, durch die Realisierung der Radpremiumroute ist jedoch mit einer Steigerung der Radverkehrsmenge zu rechnen. Die Erreichbarkeit des Weser-Stadions mit dem Fahrrad wird dadurch verbessert. Durch Heimspiele von Werder Bremen wird die Funktionalität der Radpremiumroute zwar vor Spielbeginn und nach Spielende beeinträchtigt, dieses Ereignis tritt aber mit circa 20 Heimspielen in Liga und Pokal pro Saison aktuell vergleichsweise selten ein.

- b) Welchen Auswirkungen vor Ort am Osterdeich hat die Radpremiumroute in Bezug auf das Mobilitätskonzept, und wie werden diese Aspekte berücksichtigt?

Bisher haben bei Sonderveranstaltungen mit Mobilitätskonzept die Busse auf der Fahrbahn geparkt. Dies ist auch zukünftig nach dem Bau der Radpremiumroute vorgesehen.