

Sicherheit bei (Groß-)Veranstaltungen

**Ansprechpartner: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, Fachzentrum Verkehr,
Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen**

Die tragischen Ereignisse zur Loveparade Duisburg 2010 waren schlimm und einschneidend für Planung-, Genehmigungs- und Abnahmeprozesse sowie für die Durchführung von Veranstaltungen. Dabei sind bei weltweiten Veranstaltungen immer wieder gefährliche Situationen mit hohen Personendichten, Drängeleien, Wellenbewegungen und Massenturbulenzen zu verzeichnen, die schon in mehreren Fällen zu Personenschäden und Todesfällen geführt haben.

Eine der wesentlichen Folgen war die Bearbeitung des Verbundprojektes „BaSiGo – Bausteine für die Sicherheit von Großveranstaltungen“, das von den Lehrgebieten Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik (Prof. Gerlach), Bevölkerungsschutz, Katastrophenhilfe und Objektsicherheit (Prof. Fiedrich) sowie Computersimulation für Brandschutz und Fußverkehr (Prof. Seyfried) initiiert, von 16 Partnern in den Jahren 2012 bis 2015 bearbeitet und durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert wurde. Bis heute bildet der „BaSiGo-Guide“, der frei im Internet verfügbar ist, eine wesentliche Hilfe für Planende, für die Veranstaltungsbranche und für Genehmigungsbehörden, um die Anreise, Anwesenheit und Abreise zu, auf und von Veranstaltungen möglichst sicher zu gestalten.

Die Staatsanwaltschaft und das Landgericht Duisburg haben nach Abschluss des BaSiGo-Vorhabens und nach der Vorlage eines ersten, vom Gericht nicht anerkannten Gutachtens Herrn Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach zum Sachverständigen bestellt.

im Rahmen des Gerichtsverfahrens zur Loveparade 2010 hat mich nachhaltig geprägt und zusätzlich sensibilisiert. Während der 183 Hauptverhandlungstage und in den knapp vier Jahren, in denen er sich mit seinem Team der Planung, Genehmigung und Durchführung des einen Tages, des 24. Juli 2010, beschäftigt hat, ließ sich das Leid der betroffenen Menschen und die Dimension der Auswirkungen der bei Planung, Genehmigung und Durchführung der Veranstaltung zu verzeichnenden Fehler erahnen. Wie bei vielen Unglücken dieser Art ging es um Defizite in der Planung und Genehmigung der Anlagen und Angebote des Verkehrs- und Crowdmanagement, eine mangelnde Koordination der Abläufe und um eine unzureichende Informationsverbreitung. Es zeigte einmal mehr wie wichtig es ist, sorgfältig zu planen. Bei der Durchführung kommt es zudem darauf an, das Gesamtsystem aus Wegestrecken, Wartebereichen vor Eingängen, Einlasskontrollstellen, Tunnel und Rampen sowie Publikumsflächen im Blick zu haben und gemeinsame Entscheidungen zu Maßnahmen zu treffen, wenn in Teilbereichen dieses Gesamtsystems Gefährdungen erkannt werden.

Bei Planungs- und Genehmigungsprozessen muss bedacht werden, dass im Falle von Sicherheitsdefiziten, die Schäden kausal verursachen, nicht etwa die politischen Entscheidungstragenden und in der Regel auch nicht die Leitenden von Unternehmen oder Verwaltungen verantwortlich gemacht werden. Maßstab sind vielmehr gewissenhaft, sorgfältig und professionell arbeitende Sachkundige, die Sicherheitsdefizite hätten erkennen können und müssen. Der Prozess hat eindrucksvoll vor Augen geführt, dass Planende eine große Verantwortung tragen.

Auch wenn die Beweisaufnahme nicht zu Ende geführt werden konnte, ließen sich der Hergang und die Ursachen der tragischen Ereignisse fachlich weitgehend aufklären. Die Begründung des Gerichtes zur Einstellung des Verfahrens basierend auf dem 3.800-seitigen Gutachten sowie die frei verfügbare Veröffentlichung der Ursachen (frei verfügbar unter svpt.de) zeigen die Zusammenhänge auf. Ein wesentlicher Punkt ist, dass das Gelände für die Loveparade 2010 nicht geeignet war und dieses bei der Planung und Genehmigung nicht erkannt wurde.

Fatal dabei aus verkehrsplanerischer Sicht: Bei Anwendung des schon in der Ausbildung zu Bauingenieuren und Verkehrswirtschaftsingenieuren eine zentrale Rolle spielenden „HBS Handbuchs zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ hätte erkannt werden können, dass das Zugangssystem nicht geeignet war. Aber es handelte sich um Anlagen einer zu dem Zeitpunkt nicht öffentlichen Fläche, um Anlagen eines Veranstaltungsraums und nicht um Straßenverkehrsanlagen. Es gibt bis dato keine Vorgaben für Anlagen in Einlasssituationen bei Veranstaltungen, sondern nur für Anlagen, die als Notausgänge der Entfluchtung dienen.

Gleichwohl ist die Bemessung von Fußverkehrsanlagen zweifelsfrei eine verkehrsplanerische Aufgabe – kein anderes Ressort hätte das Knowhow, um sich mit notwendigen Kapazitäten für Fußverkehrsströme zu beschäftigen. Im vorliegenden Fall wurde für die Einlasssituation keine diesbezügliche Expertise herangezogen und auch heute ist dies noch – mit Ausnahme von zur Anwendung kommenden Simulationsmodellen in komplexen Einzelfällen – nicht durchgängig der Standard. Dabei fehlt der Veranstaltungsbranche eine „Community“, in der Behörden, Wirtschaft, Wissenschaft und Büros zusammenkommen, die Erfahrungen sammelt und veröffentlicht, Forschungen initiiert und Wissenslücken füllt, sich selbst Regeln erstellt und anerkannte Regeln der Technik abstimmt, nach denen bundesweit sicherheitsorientierte Planungen erstellt werden können. Die BUW trägt derzeit an mehreren Stellen dazu bei, diese Lücke zu schließen und den Akteuren neue Prozesse, Regelwerke, Standards und Hilfen zur Verfügung zu stellen, die Veranstaltungen noch sicherer werden lassen.

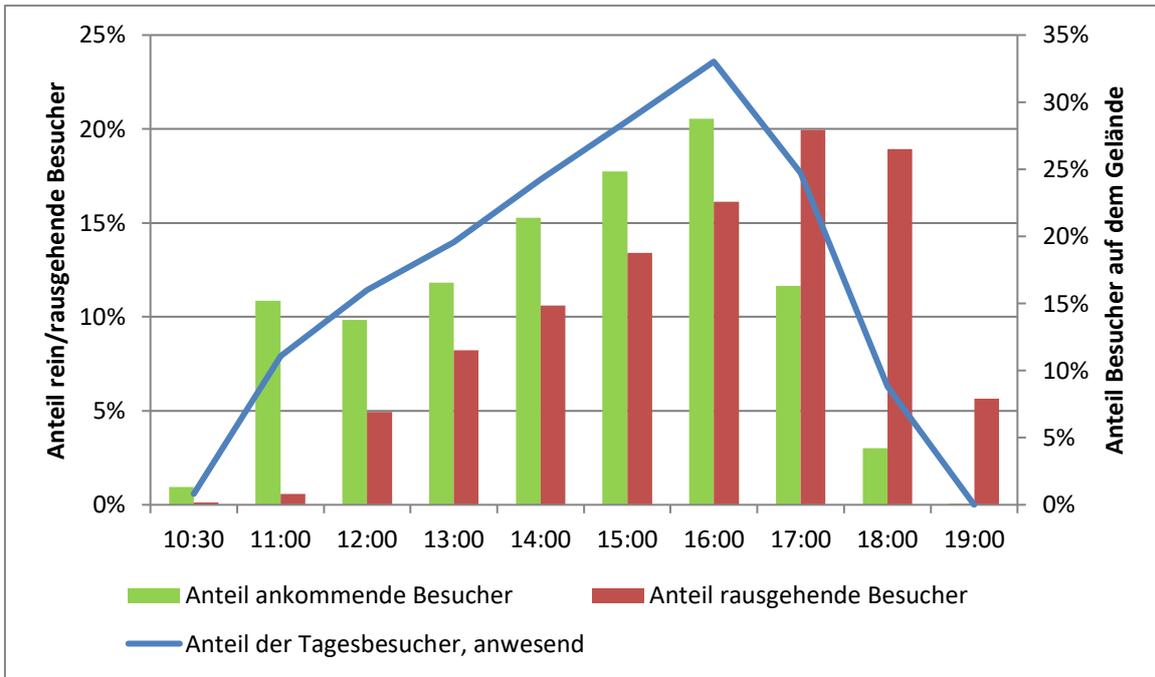
Weiterführende Informationen:

<http://www.basigo.de/handbuch/Hauptseite>

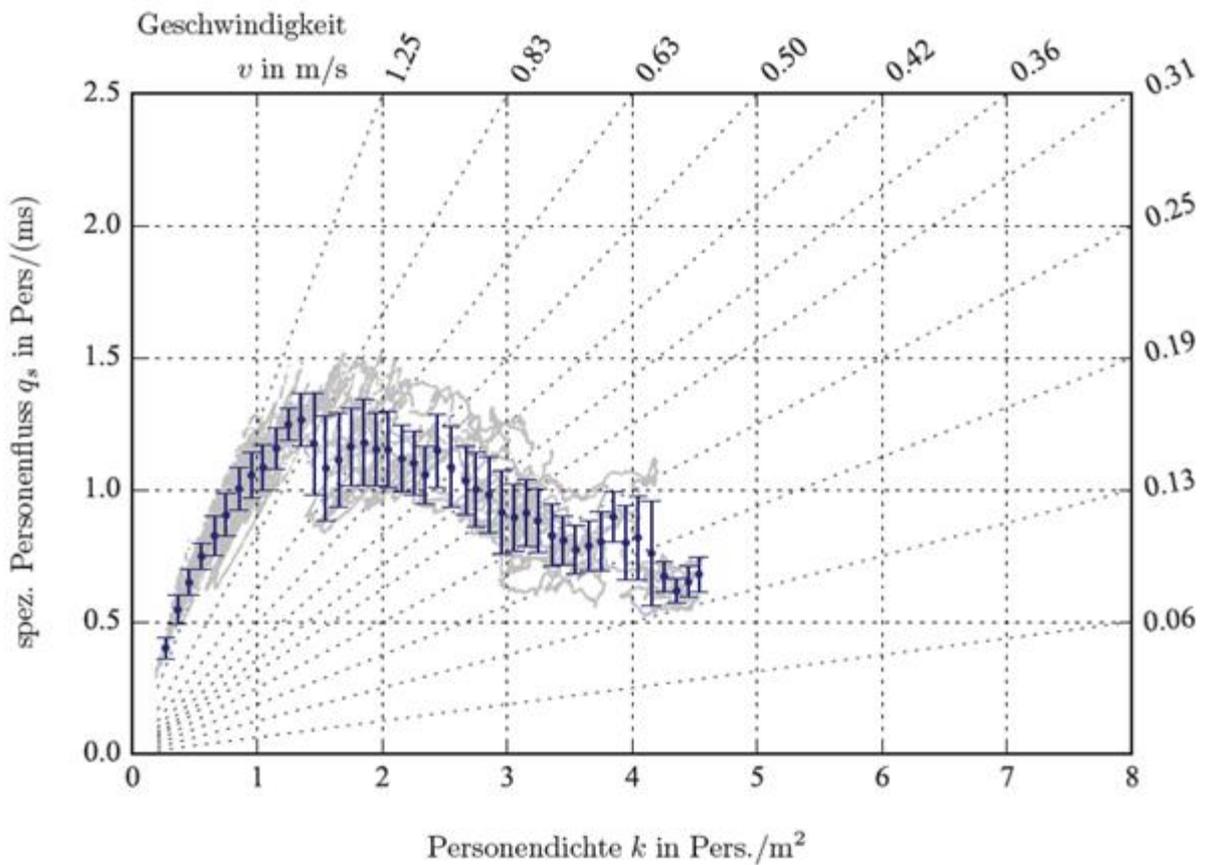
<https://www.asim.uni-wuppertal.de/de/forschung.html>

<https://www.buk.uni-wuppertal.de/de/projekte.html>

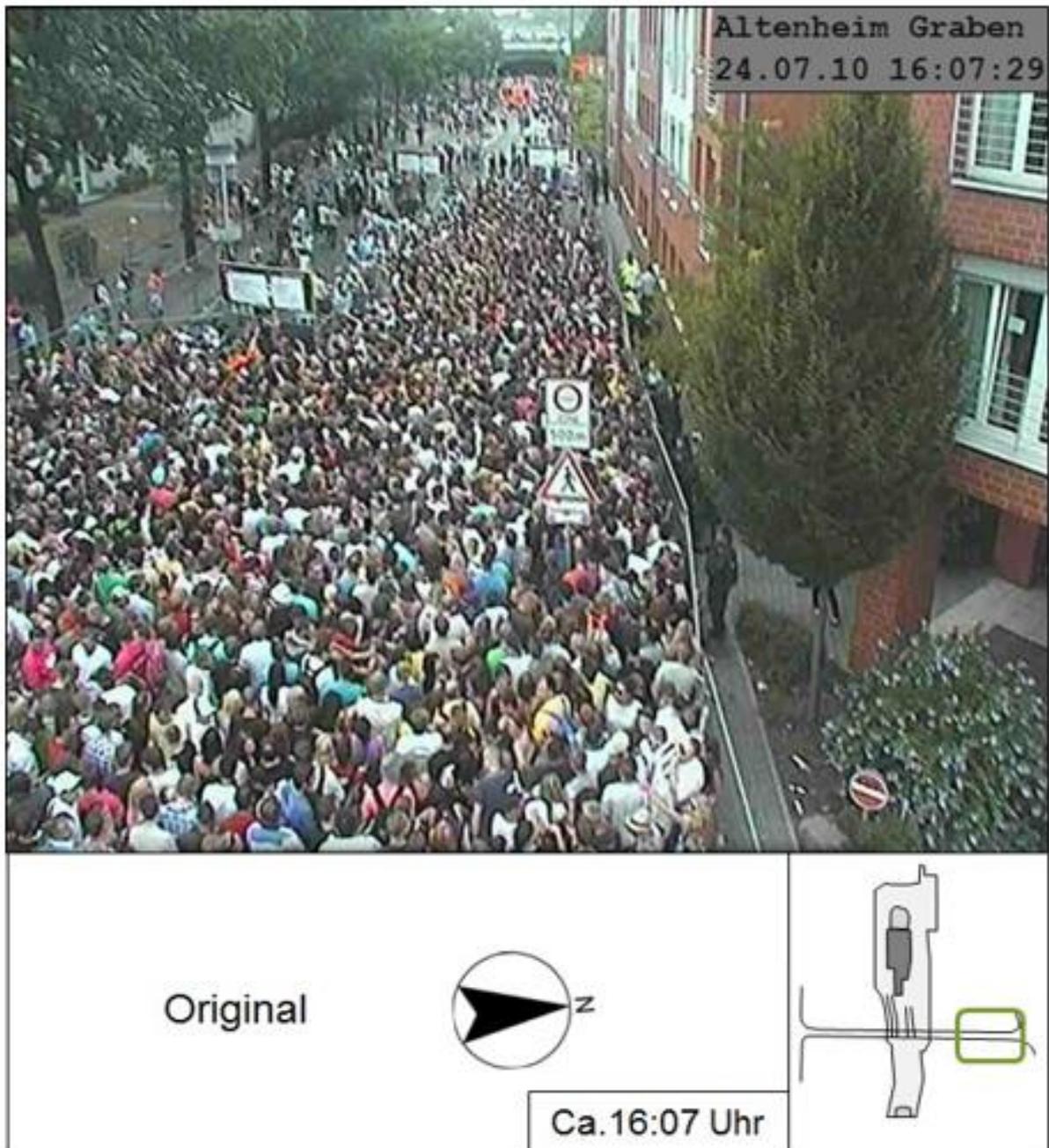
<https://www.svpt.uni-wuppertal.de/de/home/veranstaltungssicherheit-loveparade-2010.html>



Tagesganglinie Weihnachtsmarkt Schloss Lützenbeck, Wuppertal (Quelle: SVPT BUW)



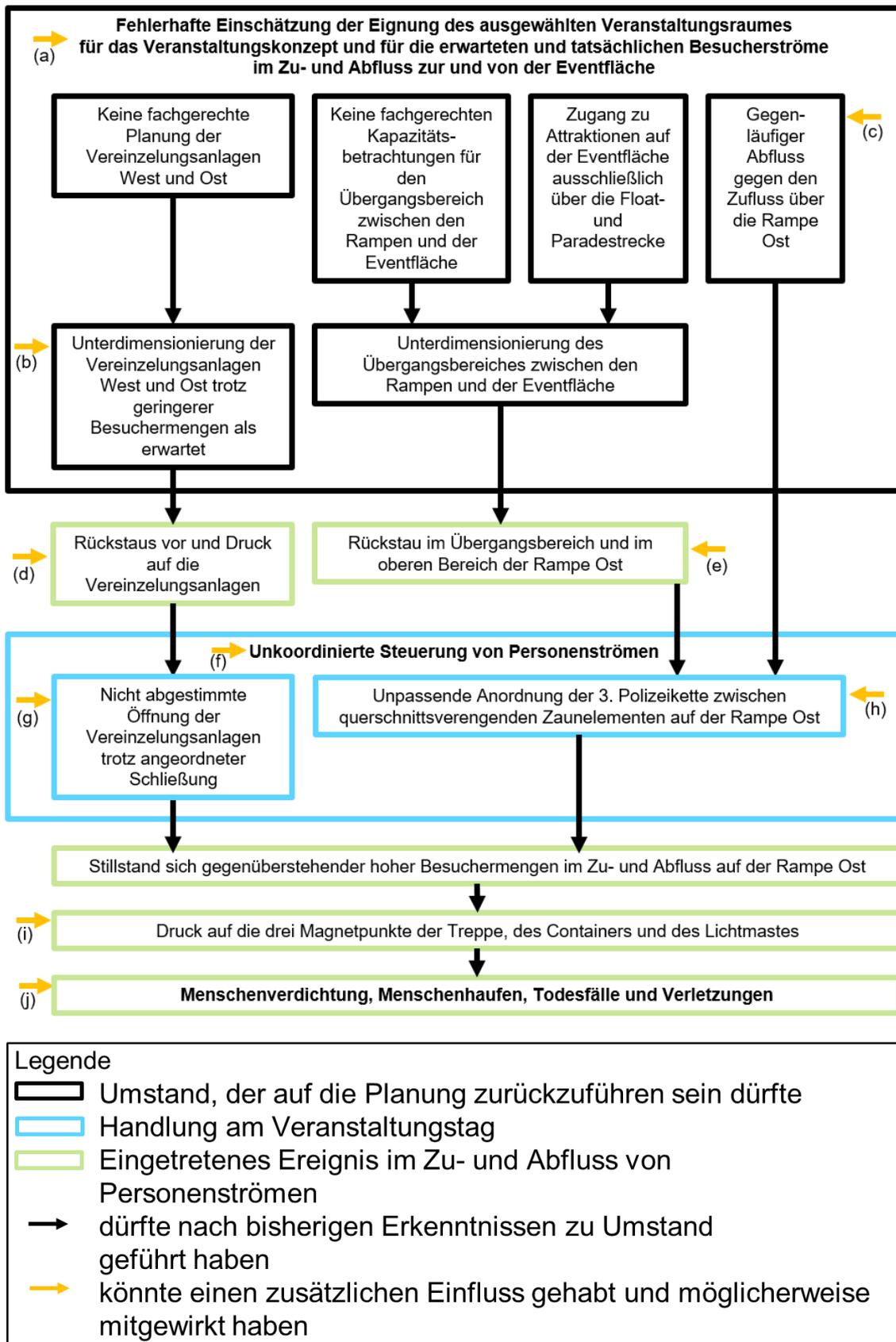
Zusammenhänge zwischen Personendichte, Personenfluss und Geschwindigkeit bei bidirektionalen Fußverkehrsströmen (Quelle: ASIM BUW)



Hohe Personendichten und Wellenbewegungen in Wartebereichen und Einlasskontrollstellen vor dem Tunneleingang zur Loveparade Duisburg 2010 (Quelle: Kamera des Landesamtes für Zentrale Polizeiliche Dienste NRW an der Vereinzelungsanlage Ost, 24.07.2010, ca. 16:07 Uhr)



Simulation anreisender, anwesender und abreisender Personen im Bereich des Tunnels, der Rampen und der Publikumsflächen der Loveparade Duisburg 2010 zum Zeitpunkt von Wellenbewegungen und Massenturbulenzen größten Ausmaßes, 24.07.2010, ca. 16:45 Uhr (Quelle: PTV Group)



Ursachen der tragischen Ereignisse zur Loveparade Duisburg 2010 – „Hauptstrang“
(Quelle: Prof. Gerlach)



Ausschnitt aus der Filmdokumentation „Loveparade – Die Verhandlung“