

verkehrliche Bewertung der Varianten Konzeptstudie (Kurzfassung)			
Beschreibung		Anlage	
1. Einleitung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umbau des Friedrich-Ludwig-Jahn-Sportparks (JSP) in Berlin-Pankow als überregionale und internationale Sport- und Veranstaltungsstätte sowie als zentraler Standort des Berliner Behindertensports</li> <li>geplante Kapazität Stadion: 20.000 Besucher</li> <li>Kapazität Max-Schmeling-Halle: 9.000 Besucher</li> <li>Verdichtung der weiteren Sportanlagen (Kunstrasenfelder, Tennis, Beachvolleyball etc.)</li> <li>derzeitig finden im Stadion reguläre Sportveranstaltungen statt, allerdings mit überwiegend geringem Zuschaueraufkommen (&lt; 2.000 Personen)</li> </ul>	1.1 / 1.2	
2. verkehrliche Rahmenbedingungen		generell ist der Standort durch den ÖPNV sowie das Hauptverkehrsstraßennetz gut erschlossen	
	ÖPNV/ Fußgänger	⇒ Folgende öffentliche Verkehrsmittel erschließen den JSP (mit Angabe der Entfernung zwischen nächster Haltestelle und Sportpark): <ul style="list-style-type: none"> <li>U-Bahn: Linie U2, Haltestelle U Eberswalder Straße (400 m); Linie U8, Haltestelle Bernauer Straße (1.000 m)</li> <li>S-Bahn: Linien S 8, S 9, S 41, S 42, S 85; Haltestelle S+U Schönhauser Allee nordöstlich des JSP (900 m)</li> <li>Tram: M1, Haltestelle U Eberswalder Straße (400 m) M10, Haltestelle Fr.-L.-Jahn-Sportpark (100 m) Linie 12, Haltestelle U Eberswalder Straße (400 m)</li> </ul> ⇒ günstige fußläufige Erreichbarkeit des JSP bis auf wenige Ausnahmen ausreichend gewährleistet	4
	Kfz/ Parken	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erschließung durch die Hauptverkehrsstraße Eberswalder Straße (Süden) sowie Nebenstraße Gaudystraße (Nord) und Cantianstraße (Ost)</li> <li>derzeitige Parkplätze auf dem Gelände = 350 Stellplätze</li> <li>Parkplätze im Umfeld: Toppstraße (100 Stellplätze), neben Gleisschleife (130 Stellplätze),</li> <li>Stellplätze im Straßenraum im Umfeld gebührenpflichtig (bei Veranstaltungen 3 €/h)</li> </ul>	3
	Reisebusse	Ein- und Ausstieg südlich des JSP, Platz für ca. 6- 7 Busse	4
	Radverkehr	⇒ Anbindung des Gebiets an mehrere Haupttrouten: <ul style="list-style-type: none"> <li>Im Westen durch den Radfernweg Berlin-Usedom durch den Mauerpark</li> <li>In Norden durch die Hauptverbindungs-Tangentialroute TR2 entlang der Gleimstraße</li> <li>Im Osten verlaufen Routen des Ergänzungsnetzes entlang der Cantianstraße sowie Sonnenburger Straße einschließlich der Fußgängerbrücke über die Gleisanlagen</li> <li>Im Süden sind die Radverkehrsanlagen entlang der Eberswalder Straße Teil des Rad-Ergänzungsnetzes</li> </ul> geringe Anzahl von Radabstellanlagen (im Gelände JSP derzeit 39 Radbügel)	5
3. Verkehrsbeobachtung	⇒ Großveranstaltungen am 11.10.2014: Finale im German Football 2014 (18:00 Uhr) sowie Handball-Bundesligaspiel Füchse Berlin - THW Kiel (16:15 Uhr) <ul style="list-style-type: none"> <li>Besucher Stadion: 12.500 Personen</li> <li>Besucher Max-Schmeling-Halle: 9.000 Personen</li> </ul> ⇒ Ergebnis der Beobachtung: <ul style="list-style-type: none"> <li>hoher Parksuchverkehr nördlich des JSP</li> <li>Rückstau von Reisebussen vom südlichen Vorplatz bis auf die Eberswalder Straße</li> <li>teilweise chaotische Durchmischung von Bussen, Fußgängern und Pkw auf dem südlichen Vorplatz</li> <li>Nach Ende der Veranstaltung Blockieren der Parkplatzausfahrt durch Busse und Fußgänger</li> <li>Konflikte am Knotenpunkt Schönhauser Allee/ Eberswalder Straße zwischen Bussen und Fußgängern &amp; Radverkehr, teilweise Gefährdung des Radverkehrs durch rechtsabbiegende Kfz aus Zufahrt Nord, lange Wartezeiten für Rechtsabbieger in Zufahrt Nord</li> </ul>		
4. ermitteltes Verkehrsaufkommen	Berechnungs- grundlage	<ul style="list-style-type: none"> <li>Model Spielt Einheimische Besucher: 75 % ÖPNV, 20 % Motorisierter Individualverkehr, 5 % Radverkehr</li> <li>Model Spielt Auswärtige Besucher: 80 % Reisebusse, 20 % Motorisierter Individualverkehr</li> <li>Besetzungsgrad bei Veranstaltungen: 2,5 Personen/ Pkw, 60 Personen/ Bus</li> </ul>	
	Szenario 1	Veranstaltung im Stadion mit 20.000 Besuchern <ul style="list-style-type: none"> <li>ermitteltes Gesamt-Verkehrsaufkommen: 1.600 Pkw, 27 Busse</li> </ul>	6.1
	Szenario 2	Veranstaltung im Stadion mit 20.000 Besuchern und Max-Schmeling-Halle mit 9.000 Besuchern gleichzeitig <ul style="list-style-type: none"> <li>ermitteltes Gesamt-Verkehrsaufkommen: 2.320 Pkw, 39 Busse</li> </ul>	6.2

		Beschreibung	Anlage
5. Kurzbeschreibung der Varianten	Überblick	Insgesamt sind 7 Varianten im Konzept enthalten. Die Varianten 2.1.x unterscheiden sich von den Varianten 1.1.x nur in der Lage der Haupttribüne, sind in Bezug auf die Erschließung jedoch deckungsgleich. Die Varianten 2.1.x wurden daher nicht gesondert betrachtet.	
	Variante 1.1.1 A/B	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl gleichzeitig haltender Busse für Ein-/ Ausstieg: ca. 10 Stück</li> <li>Lage des Ein-Ausstiegsbereichs Bus: zwischen Eberswalder Straße und Gleisschleife</li> <li>Anzahl Pkw-Stellplätze (Deckungsgrad Szenario 1):               <ul style="list-style-type: none"> <li>A) 1.125 Stellplätze im Parkhaus (ca. 70 %)</li> <li>B) 460 Stellplätze im Parkhaus (ca. 30%)</li> </ul> </li> </ul>	7.1 / 8.1
	Variante 1.1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl gleichzeitig haltender Busse für Ein-/ Ausstieg: ca. 6 Stück</li> <li>Lage des Ein-Ausstiegsbereichs Bus: zwischen Stadion und Gleisschleife neben Parkhaus</li> <li>Anzahl Pkw-Stellplätze (Deckungsgrad Szenario 1): 460 Stellplätze im Parkhaus (ca. 30 %)</li> </ul>	7.2 / 8.2
	Variante 1.1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl gleichzeitig haltender Busse für Ein-/ Ausstieg: ca. 6 Stück</li> <li>Lage des Ein-Ausstiegsbereichs Bus: zwischen Stadion und Gleisschleife neben Parkplatz</li> <li>Anzahl Pkw-Stellplätze (Deckungsgrad Szenario 1): 1.020 Stellplätze in Tiefgarage und Parkplatz (ca. 65 %)</li> </ul>	7.3
	Variante 3.1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl gleichzeitig haltender Busse für Ein-/ Ausstieg: ca. 5 Stück</li> <li>Lage des Ein-Ausstiegsbereichs Bus: zwischen Stadion und Gleisschleife</li> <li>Anzahl Pkw-Stellplätze (Deckungsgrad Szenario 1): 800 Stellplätze in Tiefgarage (ca. 50 %)</li> </ul>	7.4
6. Bewertung der Varianten	Variante 1.1.1 A/B	<ul style="list-style-type: none"> <li>günstige Abwicklung der Busse: eigene Zufahrt, hohe Kapazität</li> <li>baulich separater Zugang der Gäste zum Stadion möglich</li> <li>hohe Verfügbarkeit von Pkw-Stellplätzen im Parkhaus (A) bzw. ausreichend für VIP und Behindertensportbedarf (B)</li> <li>kaum Konflikte zwischen den Fußgängerhauptströmen und Bussen/ Pkw</li> <li>Konflikte zwischen Bussen und Pkw vorhanden</li> <li>Erhalt der zwei öffentlichen Parkplätze zwischen JSP und Eberswalder Straße möglich</li> <li>höherer Umbauebedarf im öffentlichen Straßenraum</li> <li>relativ hohe Belastung der Einmündung Eberswalder Straße</li> </ul> <p>⇒ Variante A und B ist für die Erschließung und Verkehrsabwicklung gut geeignet, die Verfügbarkeit von Stellplätzen in Variante B wird als ausreichend bewertet</p>	
	Variante 1.1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Abwicklung der Busse möglich, jedoch keine eigene Zufahrt, eingeschränkte Kapazität</li> <li>separater Zugang der Gäste zum Stadion nur mit weiteren Maßnahmen möglich</li> <li>Verfügbarkeit von Pkw-Stellplätzen im Parkhaus ausreichend für VIP</li> <li>kaum Konflikte zwischen den Fußgängerhauptströmen und Bussen/ Pkw</li> <li>Konflikte zwischen Bussen und Pkw</li> <li>Erhalt der zwei öffentlichen Parkplätze zwischen JSP und Eberswalder Straße möglich</li> <li>geringerer Umbauebedarf im öffentlichen Straßenraum</li> <li>geringe Belastung der Einmündung Eberswalder Straße</li> </ul> <p>⇒ Variante ist für die Erschließung und Verkehrsabwicklung geeignet (Verbesserung der Erschließung zum Bestand wird erreicht)</p>	
	Variante 1.1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Abwicklung der Busse möglich, jedoch keine eigene Zufahrt, eingeschränkte Kapazität</li> <li>separater Zugang der Gäste zum Stadion nur mit weiteren Maßnahmen möglich</li> <li>hohe Verfügbarkeit von Pkw-Stellplätzen in Tiefgarage und Parkplatz</li> <li>Konflikte zwischen den Fußgängerhauptströmen und Bussen/ Pkw</li> <li>Konflikte zwischen Bussen und Pkw</li> <li>teilweise Rückbau des öffentlichen Parkplatzes Topstraße erforderlich</li> <li>geringerer Umbauebedarf im öffentlichen Straßenraum</li> <li>hohe Belastung der Einmündung Eberswalder Straße</li> </ul> <p>⇒ Variante wird für die Erschließung und Verkehrsabwicklung nicht empfohlen</p>	
	Variante 3.1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Abwicklung der Busse möglich, jedoch keine eigene Zufahrt, eingeschränkte Kapazität</li> <li>baulich separater Zugang der Gäste zum Stadion möglich</li> <li>hohe Verfügbarkeit von Pkw-Stellplätzen in Tiefgarage</li> <li>Konflikte zwischen den Fußgängerhauptströmen und Bussen/ Pkw</li> <li>kaum Konflikte zwischen Bussen und Pkw</li> <li>teilweise Rückbau des öffentlichen Parkplatzes Topstraße erforderlich</li> <li>geringerer Umbauebedarf im öffentlichen Straßenraum</li> <li>hohe Belastung der Einmündung Eberswalder Straße</li> </ul> <p>⇒ Variante wird für die Erschließung und Verkehrsabwicklung nicht empfohlen</p>	

	Beschreibung	Anlage
<p><b>7. Ergebnis / Hinweise</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundsätzlich ist der Standort durch eine gute verkehrliche Erschließung mit ÖPNV und Hauptstraßen in der Lage die Entwicklung verkehrlich zu bewältigen</li> <li>• bei Vollausslastung des Stadions kann es zur erhöhten Parkraumnachfrage im Umfeld kommen</li> <li>• durch die Einordnung der Pkw-Abstellanlagen im Süden des JSP wird eine Reduzierung des Parksuchverkehrs in den nördlichen Wohngebieten erreicht</li> <li>• zur Reduzierung der Verkehrsbelastung im Umfeld (MIV-Anteil der Besucher) werden weitere Maßnahmen empfohlen (z.B. Kombiticket ÖPNV, Nutzung von P+R, Radsbtellanlagen)</li> <li>• Busabstellung kann in Sonderfällen auch auf der Eberswalder Straße möglich sein (weitere Prüfung erforderlich)</li> <li>• Herstellung des Gehwegs neben Topsstraße als Hauptzugang von der Schönhauser Allee</li> <li>• verdichtetes Angebot im ÖPNV bei entsprechenden Veranstaltungen</li> </ul> <p>Die Varianten 1.1.1 und 1.1.2 stellen geeignete Varianten der Erschließung dar, wobei Variante 1.1.1. infolge der größeren Trennung der Verkehrsarten weniger verkehrliche Konflikte aufweist. Das Gleiche gilt für die Varianten 2.1.1 und 2.1.2.</p> <p>Die Varianten 1.1.3 und 3.1.1 werden aus verkehrlicher Sicht ungünstig bewertet und nicht empfohlen</p>	

JSP - Fr.-L.-Jahn-Sportpark