

Anhang 10

Annahmen Verkehrspotentiale HOWOGE-Arena Hans Zoschke

Angesetzter Modal Split pro Nutzungsgruppe

1 Teilkonzept HOWOGE-Arena Hans Zoschke

Für die Ermittlung der vorhabeninduzierten Verkehrsmengen in der Planung wurden folgende Richtlinien und Datengrundlagen verwendet:

- ▶ FGSV Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen
- ▶ Mobilität in Städten 2018 (SrV) für Berlin Lichtenberg
- ▶ Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung „Ver_Bau“ nach Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Version 2020
- ▶ bekannte Kenndaten im Bestand

Die beschriebenen Annahmen sind ergänzend zum Kapitel 8 „Teilkonzept HOWOGE-Arena Hans Zoschke“ zu verstehen und münden im Ergebnis in Tabelle 8.2: „Erzeugte tägliche Verkehre HOWOGE-Arena Hans Zoschke“ des Abschlussberichtes.

1.1 Angesetzter Modal Split pro Nutzungsgruppe

Die Prognose für das Stadion beinhaltet verschiedene Nutzergruppen und deren unterschiedliche Verkehrsmittelwahl je Aktivitätszweck. Es wird davon ausgegangen, dass die Nutzer des Sportbandes sowie die Nutzer des Trainingsbetrieb im näheren Umfeld wohnen und deshalb die Ergebnisse der Haushaltsbefragung für Berlin Lichtenberg maßgebend sind. Eine Ausnahme davon stellen die 1. Herren dar, welche Fußball hauptberuflich spielen und somit auch aus anderen Teilen Berlins ihre Arbeitswege starten.

Folgende Zuordnungen wurden getroffen:

- ▶ Training 1. Herren:
 - ▶▶ Aktivität „eigener Arbeitsplatz“, SrV 2018 Gesamt Berlin
- ▶ Training 2. Herren:
 - ▶▶ Aktivität „Freizeit“, SrV 2018 Berlin Lichtenberg
- ▶ Funino-Gruppe:
 - ▶▶ Aktivität „Freizeit“, SrV 2018 Berlin Lichtenberg
- ▶ Nutzung Sportband:
 - ▶▶ eigene Annahmen für Nutzungen der Kitas und Schulen

Angesetzter Modal Split pro Nutzungsgruppe

- ▶▶ Aktivität „Freizeit“, SrV 2018 Berlin Lichtenberg (Binnenverkehr) für Sportler
- ▶ Heimmannschaft:
 - ▶▶ Aktivität „eigener Arbeitsplatz“, SrV 2018 Gesamt Berlin
- ▶ Auswärtsmannschaft:
 - ▶▶ Anpassung des Modal Split für Quell- und Zielverkehr Berlins lt. SrV 2018
- ▶ Heimgäste:
 - ▶▶ kombinierter Ansatz zwischen SrV 2018 Lichtenberg „Freizeit“ und vorhandenen Daten
- ▶ Auswärtsgäste:
 - ▶▶ Anpassung des Modal Split für Quell- und Zielverkehr Berlins lt. SrV 2018

Zur Aufteilung der Zuschauerwege wurden zwei Modal Split Ansätze verfolgt, ein regulärer in Anlehnung an den SrV 2018 und ein angepasster Ansatz mit geringem MIV-Anteil. Diese Unterscheidung wurde vorgenommen, um einerseits formale Ergebnisse der Verkehrsaufteilung ausweisen zu können, aber andererseits dem nach Auskunft der Verantwortlichen vor Ort sehr geringen MIV-Anteil unter den Zuschauern Rechnung zu tragen. Im Ergebnis der Abstimmungen diesbezüglich wurde festgelegt, dass eine Kombination dieser beiden Ansätze zu verwenden ist.

Angesetzter Modal Split pro Nutzungsgruppe

In der nachfolgenden Abbildung sind die vorhandenen Werte des Modal Splits als Ausgangslage gemäß SrV 2018 dargestellt:

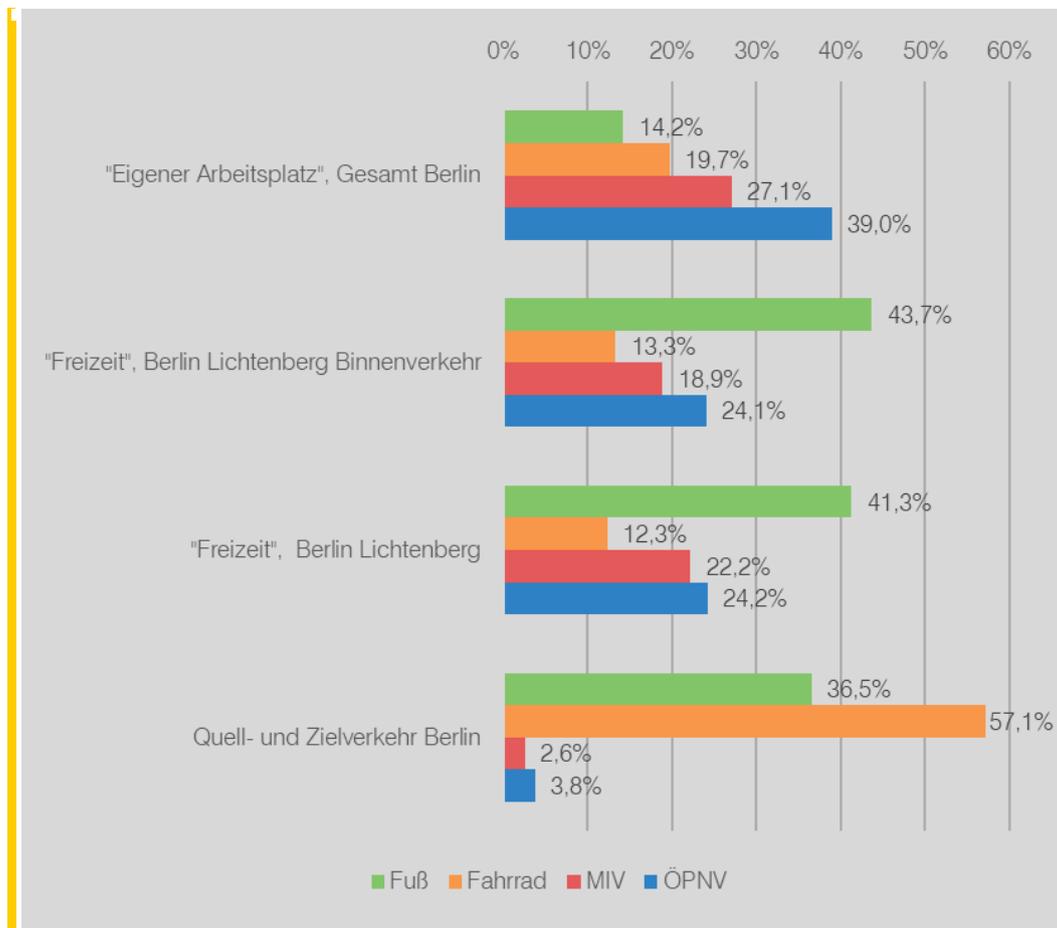


Abbildung 1.1: Ausgangswerte des Modal-Splits lt. SrV 2018

Die Aufteilung der Zuschauerkapazitäten auf Heim- und Auswärtsgäste erfolgt über die vorhandenen empirischen Daten, welche ein Anteil der Heim Gäste von ca. 75 % ausweist. Im Planfall 2 sind die Auswärtsgäste allerdings auf maximal 1.000 begrenzt. Im Vorfeld der Berechnungen der Personenwege je Verkehrsmittel werden die Auswärtsgäste die mit einem Fanbus anreisen von der Gesamtweegeanzahl abgespalten. Dies sind im Bestand zwei Busse, im Planfall 2 sechs Busse und im Planfall 3 drei Busse. Je Bus werden 60 MIV-Personenwege für Hin- und Rückrichtung zugeordnet (Besetzungsgrad 30).

Angesetzter Modal Split pro Nutzungsgruppe

Im Ergebnis der Anpassungen des Modal Splits gemäß den eingangs beschriebenen Zuordnungen werden folgende Aufteilungen auf die Verkehrsmittel verwendet:

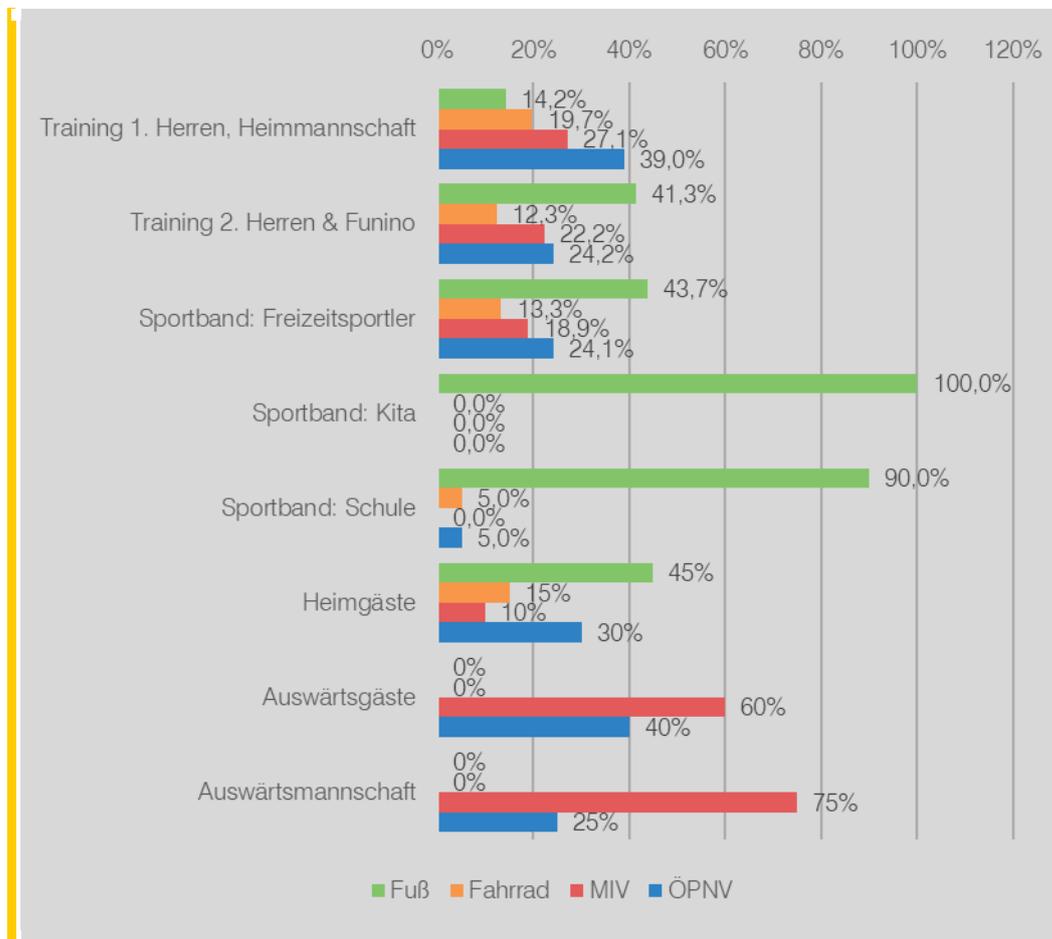


Abbildung 1.2: Verwendeter Modal Split

Angesetzter Besetzungsgrad im MIV pro Nutzungsgruppe

1.2 Angesetzter Besetzungsgrad im MIV pro Nutzungsgruppe

Nach der Ermittlung der MIV-Personenwege pro Werktag sind mittels einem mittleren Besetzungsgrad je Fahrzeug die absoluten Kfz-Fahrten pro Werktag zu bestimmen. Dabei wurden folgende Werte verwendet:

- ▶ Training 1. Herren:
 - ▶▶ Besetzungsgrad: 1,0
- ▶ Training 2. Herren:
 - ▶▶ Besetzungsgrad: 1,1
- ▶ Funino-Gruppe:
 - ▶▶ Besetzungsgrad: 2,0
- ▶ Nutzung Sportband:
 - ▶▶ Besetzungsgrad: 1,0
- ▶ Heimmannschaft:
 - ▶▶ Besetzungsgrad: 1,0
- ▶ Auswärtsmannschaft:
 - ▶▶ Besetzungsgrad: 7,0
- ▶ Heimgäste:
 - ▶▶ Besetzungsgrad: 1,5
- ▶ Auswärtsgäste:
 - ▶▶ Besetzungsgrad: 2,0 ohne Nutzung eines Fanbusses
 - ▶▶ Besetzungsgrad: 30,0 bei Nutzung eines Fanbusses