

Dr. Martina Dörnemann Anreisetypen in der Eventtouristik **Dr. Eckhard Schüler-Hainsch**

Die meisten Freizeitverkehrswege werden mit dem eigenen Auto zurückgelegt, denn für die Mehrheit der Reisenden bietet kein anderes Verkehrsmittel soviel Individualität, Spontaneität und Komfort in Verbindung mit der Möglichkeit, direkt und ohne Umsteigen zum Ziel zu kommen. Dies gilt auch für Fahrten zu und von einem Event. Viele Teilnehmer fahren alleine oder in einer kleinen Gruppe zu einer Veranstaltung, die wiederum selbst von einem Gemeinschaftserlebnis geprägt ist.

Dass die Eventan- und -abreise in den meisten Fällen eher selten in Gemeinschaftsverkehrsmitteln wie Bussen oder Bahnen vorgenommen wird, liegt sicherlich neben den oben bereits genannten Vorteilen des Autos auch darin begründet, dass interessante Alternativen entweder nicht bekannt oder gar nicht vorhanden sind. Alternativen, die die Reise mit einem zielgruppenspezifischen und eventbezogenen Erlebnischarakter versehen, könnten eine gemeinschaftliche Anreise auch in einer größeren Gruppe zu einer bereichernden Erfahrung machen und zu einer höheren Akzeptanz beitragen.

Zur Gestaltung der „richtigen“ Angebote für Eventreisen ist die Kenntnis der Struktur der Eventbesucher und deren spezifischen Präferenzen bei der Anreise erforderlich.

Auf der Basis einer Analyse der Interessen der Eventbesucher während der Anreise lassen sich sogenannte „Anreisetypen“ entwickeln (wie z.B. „die unterhaltungsinteressierten Pauschalreisenden“), also Zielgruppen, die in sich jeweils ähnliche Anforderungen an die Anreise aufweisen, beispielsweise hinsichtlich der Frage, ob eher Unterhaltung während der Fahrt oder eher Informationen zur Strecke und zur Veranstaltung gewünscht werden; Oder ob ein Interesse an Unterbrechungen der Fahrt besteht oder die Anreise doch mehr als notwendiges Übel wahrgenommen wird und daher nur möglichst direkt und schnell zurückgelegt werden soll.

Ein Blick in die Zukunft zeigt, dass sich die Bedeutung der einzelnen Anreisetypen in Zukunft verändern wird. So wird die Gruppe der unterhaltungsinteressierten Pauschalreisenden am stärksten abnehmen, während die Gruppen der bequemen Selbstorganisierer oder der komfortbewussten Anspruchsvollen deutlich wachsen werden.

Dies hat natürlich Auswirkungen auf die zukünftigen Perspektiven und die zu entwickelnden Reiseangebote im Eventtourismus.

Dr. Martina Dörnemann
DaimlerChrysler AG, Society and Technology Research Group
(STRG)
Alt-Moabit 96 A, 10995 Berlin
Tel.: +49-30 39982-194, Fax: +49-30 39982-175
E-Mail: martina.doernemann@daimlerchrysler.com

Dr. Eckhard Schüler-Hainsch
DaimlerChrysler AG, Society and Technology Research Group
(STRG)
Alt-Moabit 96 A, 10995 Berlin
Tel.: +49-30 39982-149; Fax: +49-30 39982-175
E-Mail: eckhard.schüler-hainsch@daimlerchrysler.com

Martin Schiefelbusch

Die Umsetzung von Reiseketten in der Eventverkehrsplanung

Das Forschungsprojekt

Das Projekt „Events - Freizeitverkehrssysteme für den Event-Tourismus“ will neue Konzepte für eine attraktive, umwelt- und sozialverträgliche Verkehrsgestaltung im Bereich von Freizeitgroßveranstaltungen entwickeln und erproben. Die Konzepte sollen den Erholungs- und Erlebniswert des Events wie auch der Eventreise erhöhen, nachhaltige Wachstumschancen für Eventverkehre ermöglichen und die ökologischen und volkswirtschaftlichen Belastungen des resultierenden Verkehrs minimieren.

Im Rahmen des Projektes wurden von den verschiedenen Projektpartnern unter anderem eine Besucherbefragung bei Events, Haushaltsbefragungen und Experteninterviews durchgeführt, aber auch sehr kreativ Reiseketten sowie Szenarien für einen Betrachtungshorizont ab 2010 entwickelt. Es wurden umfangreiche theoretische Grundlagen zusammengestellt, bestehende Events betrachtet und systematisiert, Zielgruppen segmentiert und am Beispiel der IGA 2003 bereits erste Erfahrungen bei der praxisgerechten Anwendung der entwickelten Thesen gesammelt.

Dieser Vortrag stellt wesentliche praxisnahe Ergebnisse des Projektes dar und geht dabei besonders auf die Gestaltung von Reiseketten zu Events ein. Wie sind die theoretischen und praktischen Grundlagen für diesen Ansatz? Wie können Reiseketten gefunden und entwickelt werden? Und welche ersten Erfahrungen liegen bei der Umsetzung von Reiseketten zur IGA 2003 bereits vor?

Traditionelle Verkehrsplanung und innovative Eventverkehrsplanung

Die bisherige Verkehrsplanung bei Events besteht meist aus mindestens zwei getrennten Ebenen: Da gibt es traditionell zum einen den Veranstalter, der das Event plant, sich um den Ablauf der Veranstaltung sorgt und die wirtschaftliche Tragfähigkeit oder die Sicherheit im Blick hat. Und es gibt - manchmal - Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister, die sich aus Gründen der Daseinsvorsorge, der Gefahrenabwehr oder aus privatwirtschaftlichem Interesse mit der Planung von einzelnen Bausteinen der Anreise befassen.

Diese arbeiten bisher meist nebeneinander, nicht miteinander. Selbst bei großen Berliner Events, wo aufgrund der Größe der Stadt und der Veranstaltungen sowie der besonderen historischen Situation auch intensive Formen der Zusammenarbeit gefunden wurden, existieren doch nur wenige Links zwischen der eigentlichen Eventplanung und einer Verkehrsplanung, die über die Gefahrenabwehr oder die reine Verkehrsbewältigung hinausgeht. In kleineren Kommunen und auf dem Land ist interdisziplinäre Zusammenarbeit noch deutlich geringer ausgeprägt oder sogar überhaupt nicht entwickelt. Beispiele aus der Schweiz zeigen jedoch immer wieder, dass intensive Zusammenarbeit und die Nutzung existierender Netze, sowohl bezogen auf den reinen Verkehrsweg als auch auf Vertriebsstrukturen, zu einem hohen Nutzungsanteil des Öffentlichen Verkehrs führen kann.

Das bisherige Nebeneinander kommt beispielsweise auch in der Tatsache zum Ausdruck, dass die Aspekte „An- und Abreise“ oder „Verkehr“ in den Aus- und Weiterbildungsangeboten für Eventmanager kaum vorkommen. Ebenso sind die Probleme und Belange von Freizeitangeboten und speziell Events in traditionellen Verkehrsplanerkreisen oder Verkehrsunternehmen kaum präsent. Und wenn, dann geht es dabei überwiegend um die Abwicklung von Alltagsanforderungen und nicht um die kreative Gestaltung des „Außergewöhnlichen“. Ergebnis ist, dass es „Eventplaner“ und „Verkehrsplaner“ gibt, aber die Synthese beider Disziplinen bisher nicht gelungen ist. Somit ist auch der Begriff der „Eventverkehrsplanung“ in den einschlägigen Fachkreisen nicht verwurzelt.

Innovative Eventverkehrsplanung grenzt sich zur traditionellen Event- und Verkehrsplanung vor allem in zwei markanten Punkten ab: Zum einen versteht sie sich als *integrative Planungsdisziplin*, die alle im Zusammenhang mit einer Freizeitgroßveranstaltung stehenden verkehrlich relevanten Planungs- und Handlungsnotwendigkeiten verbindet. Sowohl horizontal (zwischen den verschiedenen Akteuren einer Handlungsebene), als auch vertikal (zwischen den Vertretern der unterschiedlichen

Ebenen) integrierend, kann eine moderne und innovative Eventverkehrsplanung somit Veranstalter, Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister, Polizei und Sicherheitsdienste, aber auch Vertreter der verschiedensten Planungsinstanzen und -disziplinen, Ämter, Betroffenen und gesellschaftlichen Gruppierungen an einen Tisch bringen. Zum anderen bildet eine solche Strategie die Grundlage für eine Erweiterung der planerischen Instrumente um die *erlebnisorientierte Gestaltung* von Verkehrsangeboten. Die besondere Situation des Eventverkehrs bietet dafür zahlreiche Ansatzpunkte, die als Teil einer solchen Reisekette einen Attraktionsfaktor darstellen können.

Nachhaltig gestaltete Events bedeuten dabei, dass sowohl ökonomische, aber auch soziale und ökologische Belange Gehör und angemessene Beachtung finden und somit zu einer Veranstaltung führen, die wirtschaftlich erfolgreich durchgeführt werden kann, die Interessen der von Beeinträchtigungen betroffenen Personen berücksichtigt und nur ein Mindestmaß an ökologisch nachteiligen Folgen produziert.

Reiseketten als Planungs- und Steuerungsmittel

Unter einer Reisekette wird die Kombination und Verknüpfung unterschiedlichster Verkehrsmittel innerhalb eines Reiseweges verstanden. Abgesehen von der ausschließlichen Nutzung des Pkw ist es nur selten möglich, eine Reise mit nur einem einzigen Verkehrsmittel zu bewältigen.

Anbieter von Verkehrsleistungen sollten daher - vor allem um Neukunden gewinnen zu können - die gesamte Wegekette im Blickfeld haben. In Form eines Leistungspaketes müssen dazu möglichst umfassend alle denkbaren Bestandteile und Elemente einer Reise zusammengefasst und gemeinsam angeboten werden.

Für die Gestaltung einer nachhaltigen Reisekette sollen dazu vor allem Fortbewegungsmittel wie Bus und Bahn, das Fahrrad und weitere umweltverträgliche Reisemittel eingesetzt werden. Die Entscheidung darüber, welche Verkehrsmittel in ein Reisekonzept eingebunden werden, ist von zentraler Bedeutung für die weitere Planung sowohl der verkehrlichen wie auch der erlebnisbezogenen Maßnahmen. Sie muss daher möglichst frühzeitig erfolgen. Attraktive Reiseangebote lassen Umsteigeeffekte auf umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Bus und Bahn erwarten und machen diese - und das Event als Ganzes - nachhaltiger in der Umsetzung.

In nutzer- und erlebnisorientiert gestalteten Konzepten, welche die Integration der An- und Abreise in den Gesamtkomplex eines touristischen Reiseangebotes beinhalten, kann die Entwicklung von Reiseketten am besten geschehen. Dazu muss bekannt sein, welche Zielgruppen vorhanden sind und wie sie angesprochen werden sollen.

Die Entwicklung erlebnisorientierter Reisekonzepte macht es nötig, nicht nur rein verkehrliche Elemente zu betrachten, sondern alle Bereiche der touristischen Leistungskette als mögliche Ansatzpunkte zu verstehen und zu berücksichtigen. Wer erfolgreich Reiseangebote platzieren möchte, muss solche Ideen entweder selbst entwickeln oder auf vorhandene Ideen zurückgreifen. Die Ideen reichen hierbei von der vereinzelt attraktiven Umgestaltung von Fahrzeuginnenräumen, über Versuche, die unterschiedlichen Transportmittel optimal zu verknüpfen, bis hin zu den durchgeplanten und integriert angelegten Reiseketten.

Bei der Entscheidung, welche der Gestaltungsmöglichkeiten im Einzelfall zur Auswahl stehen, sind neben den örtlichen Randbedingungen auch der Charakter des Events und vor allem die zu erwartenden Kundengruppen zu berücksichtigen.

Zielgruppen / Anreisetypen im Eventverkehr

Zur Gestaltung der „richtigen“ Angebote für Eventreisen ist die Kenntnis der Struktur der Eventbesucher und deren spezifischer Präferenzen bei der Anreise erforderlich: Welche Personengruppen besuchen welche Art von Events, z. B. kulturelle Veranstaltungen oder Sportveranstaltungen? Welche Interessen haben die einzelnen Gruppen bei der Anreise? Wird eher Unterhaltung während der Fahrt oder werden Informationen zur Strecke, zur Veranstaltung gewünscht? Besteht ein Interesse an Unterbrechungen der Fahrt oder wird die Anreise als notwendiges Übel wahrgenommen und nur möglichst direkt und schnell zurückgelegt? Diese und weitere Fragen spielen in der verkehrlichen Praxis bisher kaum eine Rolle.

Der Weg von der Einordnung des Events zu den Ideen und Konzepten für Anreiseangebote führt über die Antworten auf folgende Fragen:

1. Wer besucht bevorzugt welche Events?
2. Wie können „Anreisetypen“ definiert werden und welche Anforderungen haben diese an die Anreise?
3. Wie lassen sich diese Anreisetypen zur Konzeption von Reiseangeboten verwenden?

Diese Fragen sind im Prinzip für jedes Event erneut zu beantworten, Erfahrungen aus vorangegangenen Veranstaltungen können dabei jedoch einfließen. Im Projekt Events wurden aufgrund einer umfangreichen Befragung in Norddeutschland fünf Anreisetypen herausgebildet:

- die unterhaltungsinteressierten Pauschalreisenden,
- die reiseminimierenden Individualisten,
- die gruppenorientierten Autofans,
- die komfortbewussten Anspruchsvollen und
- die bequemen Selbstorganisierenden

Diese Typen erheben keinen Anspruch auf Allgemeingültigkeit, zeigen jedoch das Spektrum der Interessen und der bei diesem Vorgehen zu beachtenden Merkmale auf.

Konzepte für Event-Reiseketten zur IGA 2003

Neben der Ermittlung der Zielgruppen sollten sich Anbieter und Veranstalter bei einer Konzeption von Reiseketten weitere Fragen stellen, etwa: Wie häufig besuchen die Zielgruppen das Event? Wie lange bleiben sie? Welche Elemente des Events können schon auf der Fahrt aufgegriffen werden?

Im Vortrag werden drei der im Projekt entwickelten und z.T. in der Umsetzung befindlichen Reiseketten näher vorgestellt. Aus den Konzepten (unabhängig von deren Realisierung) hier einige Stichworte:

➤ **Rostocker Wasser-Tour**

Hier wird die Anreise zum Teil des Events mittels Wasser-Shuttelfahrten mit privaten Booten über die Warnow zum Event-Gelände. Die Überfahrten erfolgen durch Bootseigner (örtliche Segel- und Motorbootvereine) vorwiegend an Wochenenden.

Das Ziel eine „olympische“ Atmosphäre zu schaffen wird dadurch unterstützt. Die regionale und lokale Einbindung lässt Einheimische stärker am IGA-Event teilhaben. Es resultiert eine leichte Entzerrung des Verkehrs, Zubringer von Parkplätzen, bzw. nahe gelegenen Haltepunkten des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs werden eingerichtet. Die Ankunft der Reisenden erfolgt zeitlich versetzt. Beides stärkt die soziale und ökologische Nachhaltigkeit.

Voraussetzung für den erfolgreichen Verlauf sind eine enge Kooperation mit der örtlichen Bevölkerung und die Integration in bestehende Reiseangebote bspw. der Bahn oder eine Anbindung an P&R.

➤ **IGA-Express**

Das Reiseangebot ist gekennzeichnet durch eine direkte, schnelle und unkomplizierte Bahnverbindung zwischen dem Aufkommensschwerpunkt Berlin und dem Ziel. Die Haltestelle befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Event-Gelände. Hochwertige Serviceangebote, die bereits vor Beginn der Reise den Gast auf das Event einstimmen (bspw. ein exklusiver Empfangsbereich in der Bahnhofshalle, ähnlich einer Lounge) bestimmen das Bild der Anreise. Auf das Event bezogene Dekoration des Zuges und die Ausgabe von Dokumenten und Info-Paketen sowie eine durchgehende persönliche Betreuung und professionelles Catering an den Stationen und während der Fahrt verwöhnen den Gast. Ein relativ hoher Standard bei Komfort und Bequemlichkeit sowie individuelle Marketing- und Servicebausteine werden einer anspruchsvollen Klientel gerecht.

➤ Perlen auf dem Weg zum Meer

Als Bezug zur „IGA 2003“ wurde das Thema „Gärten“ gewählt. „Zwischenstationen“ auf dem Weg zum Event stimmen allmählich und sanft auf das Thema der Ausstellung ein. Besuche der IGA-Außenstandorte werden integriert. Das Reiseangebot besteht aus einer mehrtätigen Eventreise mit Übernachtung an den Stationen und einem Besuch der IGA als Tagesausflug von einem außerhalb gelegenen Übernachtungsort aus. Voraussetzung für einen guten Verlauf ist wiederum die Kooperation zwischen dem Event-Veranstalter und Tourismus- und Reiseanbietern vor Ort. Neue Verkehrs- und Reiseangebote können hierbei getestet werden.

Martin Schiefelbusch
Nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung
Hardenbergstr. 4-5, 10623 Berlin
Tel.: +49-30 318054-72, Fax: +49-30 318054-60
Email: schiefelbusch@nexus.tu-berlin.de

Jörn Flaig
Fachhochschule Erfurt, FB Verkehrs- und Transportwesen
Postfach 683, 99013 Erfurt
Tel.: +49-361 6700-563, +49-361 6700-528
Email: joern.flaig@fh-erfurt.de

Angela Jain
Institut für Agrar- und Städtökologische Forschung an der HU Berlin (IASP)
Invalidenstraße 42, 10115 Berlin
Tel.: +49-30 2093-8362, Fax: +49-30 2093-9065
E-Mail: mail@ajain.de

Geogr. MA Tanja Schäfer Evaluierung neuer Anreisekonzepte im Freizeitverkehr

1 Einleitung

Das BMB+F-Forschungsprojekt EVENTS befasst sich mit der An- und Abreise zum und vom Event als Teil des Events. Daher stehen Reiseketten, verstanden als die lückenlose Verknüpfung mehrerer Verkehrsmittel innerhalb eines Reiseweges, im Mittelpunkt des Interesses. Diese Reiseketten können sich dabei über mehrere Tage erstrecken, wenn z.B. eine längere Etappe mit dem Fahrrad zurückgelegt wird. Ferner können sie die Anreise zum Event mit Nebenevents, also erlebnisreichen Veranstaltungen auf der Fahrt zum Hauptevent, verbinden.

Bei der Gestaltung solcher Reiseketten stellen sich für die Organisatoren verschiedene Fragen:

- Welche Auswirkungen (ökologisch, investiv, verkehrlich etc.) hat der erwartete Eventverkehr auf die Eventregion und den Eventort ?
- Wie verändern sich diese Auswirkungen bei der Entwicklung von unterschiedlichen Verkehrsangeboten ?
- Steht der nötige Aufwand für die Umsetzung einer speziellen Reisekette im Verhältnis zu ihrem Nutzen ?
- Welche Auswirkungen hat die Reisekette/der Nebenevent langfristig und über den Zeitraum des Events hinaus für die Region ?

Die Beantwortung dieser Fragen führt zu einer Entscheidungsfindung darüber, wie der An- und Abreiseverkehr für das geplante Event so gestaltet werden kann, dass er im positiven Fall einen Beitrag zur Nachhaltigkeit des gesamten Events leistet. Darüber hinaus können die Bewertungsergebnisse als wichtige Argumentationshilfen bei Diskussionen mit politischen Entscheidungsträgern und anderen Gruppen, die an der Eventvorbereitung und -durchführung beteiligt sind, dienen.

In den folgenden Abschnitten werden - immer wieder auch anhand des Pilotprojektes IGA 2003 Rostock - die unterschiedlichen Methoden/Bewertungssysteme kurz erläutert, die speziell für die Abschätzung der ökologischen, ökonomischen und sozialen Wirkungen von Eventverkehren, die einen Hinweis auf deren Nachhaltigkeit geben, im Rahmen des Forschungsprojektes "Eventverkehr" entwickelt wurden.

2 Grundsituationen für die Bewertung im Freizeitverkehr

Bei der Bewertung von Eventverkehren und speziell der An- und Abreise zum und vom Eventort können folgende vier Grundsituationen unterschieden werden, die z. Teil mit Hilfe unterschiedlicher Methoden bewertet werden können:

- Reiseketten mit Verlagerungswirkungen: Besondere Verkehrsangebote wie spezielle Reisezüge, die beispielsweise eventbezogen ausgestattet sind und direkt bis vor den Eingang des Veranstaltungsortes fahren, bieten eine attraktive Alternative zur Anreise mit dem Pkw und können deshalb zu Verlagerungen von Pkw-Anreisen auf Reisezug-Anreisen führen. Für solche Reiseketten können die ökologischen und sozialen Kostenersparnisse herausgestellt werden.
- Reiseketten unter Einschluss von Nebenevents: Reiseketten, die z.B. mehrtägige Rundreisen zu Schlössern, Gärten, Wellness-Parks etc. im Vorlauf zum eigentlichen Event beinhalten, können eine zusätzliche Nachfrage zu diesem generieren, die durchaus zu vermehrtem Eventverkehr führen. Hier werden die ökonomischen Vorteile für die Region (mehr Konsum in der Region durch längere Aufenthaltsdauer) mit ihren ökologischen Nachteilen (mehr Verkehr) verglichen.

- Die verkehrliche Gesamtsituation des Eventortes: Die zusätzlichen Verkehrsbelastungen durch die Eventverkehre am Eventort können insbesondere bei der Überlagerung mit regelmäßig auftretenden Spitzenstunden zu besonderen Belastungssituationen führen. Solche Problempunkte lassen sich – soweit verfügbar – am besten mit Hilfe von Verkehrsmodellen auf gesamtstädtischer (makroskopischer) bzw. teilstädtischer/ kleinräumige (mikroskopischer) Ebene identifizieren und darauf aufsetzend ihre ökologischen und ökonomischen Folgen bewerten.
- Konkrete Einzelprojekte: Die "ökologischere" Gestaltung der Verkehrswege, z.B. durch den Einsatz von pflegearmen Vegetationsmatten (Straße und Schiene) auf dem Weg zum Event, dient u.a. der Bindung von Luftschadstoffen (Luftverbesserung entlang der Trasse) und der Verbesserung des Straßenbildes. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese Einzelprojekte zwar durch die Events entstehen, aber eine mittel- bis langfristige Perspektive und Wirkung haben.

In der Regel werden die bewertungsrelevanten Fälle einer Auswahl aus diesen Grundsituationen entsprechen. Der vorliegende Vortrag befasst sich mit den Bewertungsmodellen für die Reiseketten und für den Eventort.

3 Die Bewertung von Reiseketten mit "EVALENT"

Das Bewertungssystem für Reiseketten EVALENT (EVALUierung von EvENTs) ist sowohl auf die "Reiseketten mit Verlagerungswirkungen" als auch die "Reiseketten unter Einschluss von Nebenevents" anwendbar. Diese Reiseketten, als quasi touristische Angebote, sollen zum einen der Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel dienen (organisierte Busanreise), zum anderen aber auch zu einer Verstärkung des Besucherstromes zum Hauptevent sowie zur ökonomischen und sozialen Entwicklung der den Eventort umgebenden, ggf. strukturschwachen Regionen entlang der Reisewege beitragen. Mit dieser Intention lassen sich widersprüchliche und auch widerstrebende Effekte erzielen: So werden z.B. die Nebenevents (z.B. Außenstandorte der IGA 2003 Rostock) zum einen Verkehre von den Magistralen auf Nebenstraßen ziehen und die Magistralen damit entlasten; zum anderen werden dadurch auch Verkehre zusätzlich in Erholungslandschaften gelenkt. Daher ist EVALENT gemäß den drei Dimensionen der Nachhaltigkeit aufgebaut.

EVALENT ist ein durch entsprechende Menüs gesteuertes, anwenderfreundliches Excel-Programm, mit dem Reiseketten datenseitig unter einem Namen "verwaltet" und verglichen werden können. Dabei sind zwei Typen von Vergleich möglich: zum einen der direkte Vergleich von auf einer Route in verschiedenen Reiseketten eingesetzten Verkehrsmitteln unter den Aspekten Schadstoffausstoß und Energieverbrauch sowie der Vergleich von Reiseketten unter Einbezug der in einer separaten Potentialanalyse ermittelten Nachfrage. Für alle Kategorien der Nachhaltigkeit können Indikatorenblätter ausgefüllt werden, die nach Leit- und Zusatzkriterien unterteilt werden. Diese Festlegung und Gewichtung der Indikatoren ist ein Arbeitsergebnis der EVENTS-Projektgruppe.

Bei einigen ökologischen Indikatoren können die Wirkungen in physischen Einheiten (z.B. Tonnen CO₂) angegeben werden können. Ebenso werden im ökonomischen Bereich die Anzahl der reisekettenbedingten Übernachtungen sowie die hierdurch erzielten Umsätze abgefragt. Zahlreiche Kriterien zu den Bereichen Ökologie und Ökonomie sowie alle Kriterien der sozialen Nachhaltigkeit sind jedoch nicht quantifizierbar bzw. als Fragen formuliert, die mit Ja oder Nein beantwortet werden können. Ergänzende Kriterien des ökonomischen Bereiches sind:

- Sind Klein- oder Mittelständische Unternehmen in die Bereitstellung der Reisekette eingebunden ?
- Werden durch die Reisekette langfristig Arbeitsplätze geschaffen ?
- Wird der Verkauf regionaler Produkte durch die Reisekette gefördert ?

Im Bereich der sozialen Kriterien werden u.a. folgende Fragen gestellt:

- Eignet sich die Reisekette für Kinder, Familien, Senioren ?
- Wurde die Barrierefreiheit bei der Reisekette berücksichtigt ?

- Leistet die Reisekette einen Beitrag zum Erhalt der regionalen Identität ?
- Besteht die Möglichkeiten zu sozialen Kontakten während der Fahrt ?

Zusätzlich zu den einzelnen, detaillierten Ausgabetabellen wird zum Abschluss der Bewertung eine komprimierte aber nicht aggregierte Gesamtübersicht über alle drei Aspekte der Nachhaltigkeit erzeugt, um so einen Vergleich der Reiseketten zu erleichtern. Durch die unterschiedliche Dimension der Indikatoren (quantitativ und qualitativ) und die nicht durchgeführte Gewichtung der Indikatoren ist diese Gesamtübersicht nicht dazu geeignet die "Ergebnisse" der Reiseketten zu einem Wert, wie es häufig bei Nutzwertanalysen gemacht wird, zu aggregieren. Das hier vorgestellte Bewertungsverfahren EVALENT gibt vielmehr dem Planer einer Reisekette die Möglichkeit, sich mit einfachen Mitteln und relativ geringem Arbeitsaufwand einen Überblick über die ökologischen, ökonomischen und sozialen Wirkungen des eventbedingten Verkehrs inklusive der speziellen Reiseangebote zu machen. EVALENT wird dem Handbuch zum Projekt EVENT auf CD-ROM beigelegt werden.

4 Die Bewertung für den Eventort mit Hilfe von Verkehrsmodellen

Eine durch ein Verkehrsmodell gestützte Bewertung der verkehrlichen Gesamtsituation des Eventortes wird aufgrund des erheblichen Aufwandes nur dann durchgeführt werden können, wenn bereits integrierte Netzmodelle (IV und ÖV) für die betroffene Region oder den Eventort vorliegen und das Event über einen längeren Zeitraum (einige Monate) stattfindet. Sollte ein integriertes Verkehrsmodell zur Verfügung stehen, so ist ergänzend zu berücksichtigen, dass sich eventbedingte Verkehrsprobleme am geeignetsten durch stundenfeine Betrachtungen identifizieren lassen, wohingegen Verkehrsnachfragedaten üblicherweise für einen mittleren Werktag vorliegen.

In der Regel sind bei der Bewertung der verkehrlichen Gesamtsituation am Eventort folgende Arbeitsschritte durchzuführen:

- Das bestehende Netzmodell wird hinsichtlich der speziellen Anforderungen des Eventverkehrs verfeinert: Berücksichtigung von Parkleitkonzepten, temporären Ausbauten oder Streckenführungen etc.
- Tagesinformationen zum werktäglichen Verkehr als auch zum zusätzlichen Eventverkehr¹ werden mit Hilfe von Ganglinien auf stündliche Nachfragen, ggf. auch differenziert nach Urlaubstagen, Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen, aufgeteilt. Als bewertungsrelevanter Zeitraum kann bei Events, die über einen längeren Zeitraum stattfinden, wie beispielsweise die IGA 2003 in Rostock, die werktägliche Nachmittagspitze gesehen werden, in der sich Berufspendlerverkehr sowie der von Event-Tagesbesuchern ausgelöste Rückreiseverkehr überlagern.
- Die stundenfeinen Aufkommenswerte ohne Eventverkehre ("Nullfall") und mit Eventverkehren werden in den Netzen umgelegt. Dies kann ergänzend auch für spezielle Verkehrsangebote z.B. im ÖV durchgeführt werden. Die Gegenüberstellung der Belastungen der verschiedenen Varianten mit denen des Nullfalls verdeutlichen die grundsätzlichen Auswirkungen des zusätzlichen Eventverkehrs.
- Ergeben sich aus der makroskopischen Betrachtung bereits deutliche Engpässe für ausgewählte Streckenabschnitte oder Knotenpunkte, so können diese straßenseitig durch die Schnittstelle zwischen VISUM (makroskopisch) und VISSIM² (mikroskopisch) auf der Ebene von

¹ Die eventspezifische Nachfrageermittlung wird in diesem Vortrag nicht behandelt.

² Planungsmodelle der VISIONS-Verkehrsplanungsplattform der PTV Planung Transport Verkehr AG

Einzelfahrzeugen im Verkehrsfluss dargestellt werden. Hierfür sind die Straßengeometrie und die Signalzeitenpläne zusätzlich zu erfassen.

Die Bewertungsrechnungen für den Eventort dienen überwiegend dazu, die verkehrlichen und ökologischen Auswirkungen des Events "vor Ort" zu ermitteln. Deswegen wird kein standardisiertes Bewertungsverfahren vorgeschlagen, sondern die Ermittlung von Schlüsselindikatoren, die abwägend in die Diskussion bzgl. der Nachhaltigkeit des Events eingebracht werden sollten:

- Fahrleistungen
- Verkehrsbeteiligungsdauern (Reisezeiten)
- Verkehrsfluss (durchschnittliche Geschwindigkeiten)
- Energieverbrauch (Kraftstoffe, Strom)
- Luftschadstoffemissionen
- CO₂-Ausstoß
- Lärmbelastigungen (z.B. Verteilung der Anwohner auf Außenlärmpegel).

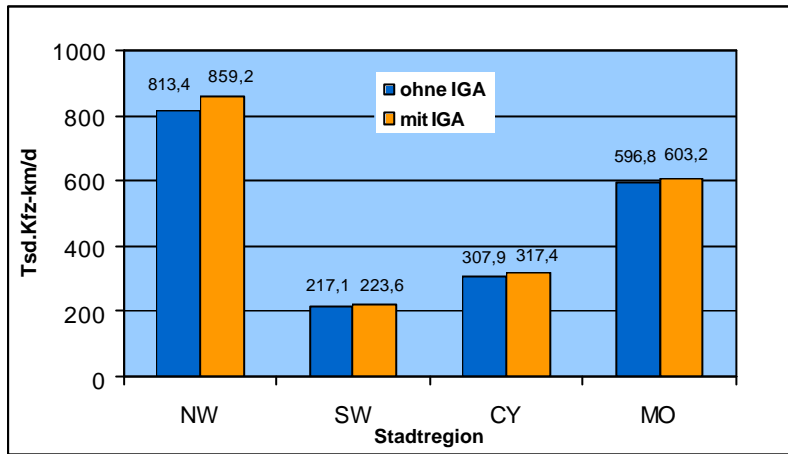
Die Berechnungsvorschriften für die Schlüsselindikatoren werden dabei zur Sicherstellung der Vergleichbarkeit gemäß den Vorschriften eingeführter Verfahren berechnet:

- Für (kleinräumige) Bewertungen von verkehrlichen Auswirkungen in Straßennetzen können die Indikatoren und Berechnungsvorschriften der "Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (EWS 97)" verwendet werden, die vom Forschungsnehmer im Hinblick auf die besondere Situation von innerörtlichen Verkehre um ein Brems- und Anfahrmodell, stundenfeine Betrachtungen sowie stadtbezirksfeine Auswertungen ergänzt wurden. Dieses erweiterte Verfahren setzt auf die streckenfeinen Belastungen in den Straßennetzen auf.
- Die Bewertungen für den Bereich ÖPNV und sonstige Schienenverkehre erfolgt in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Bewertungsrechnungen sind dabei immer - soweit betroffen - gemeinsam für IV und ÖV durchzuführen.
- Für die Emissions- und Kraftstoffverbrauchsberechnungen sind straßenseitig das Handbuch der Emissionsfaktoren und schienenseitig das Emissionsberechnungstool TREMOD (beide erstellt im Auftrag des Umweltbundesamtes) in die genannten Verfahren integriert.

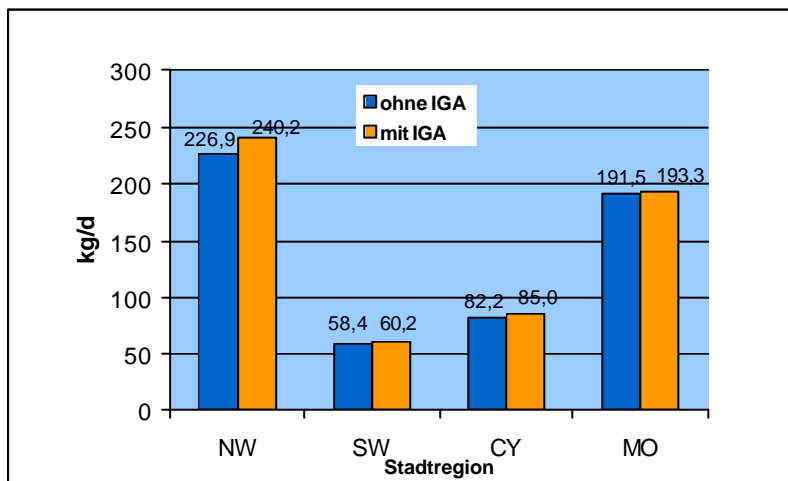
5 erste Anwendungserfahrungen für das Pilotprojekt IGA 2003 Rostock

Für das Stadtgebiet von Rostock wurden die Verkehrsmodellberechnungen für einen Intensivtag der IGA 2003 Rostock durchgeführt. Dabei zeigt es sich, dass die Fahrleistungen der Pkw um rund 80 Tsd. Pkw-km/d zunehmen (vgl. Grafik 1, differenziert nach den Stadtbezirken Nordwest (NW), Südwest (SW), City (CY) und Mitte-Ost (MO)), die durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten in den einzelnen Stadtbezirken jedoch gleich bleiben. Dies bedeutet, dass die Verkehre zum Gelände der IGA die hierfür vorgesehenen Einfallrouten zu den Besucherparkplätzen (Westumgehung Rostock - B103n, Stadtautobahn, Warnowufer - Am Strande), gemäß Parkleitsystem benutzen und die hier vorhandene Kapazität für die zusätzlichen Verkehre auch ausreicht. Detailuntersuchungen mit Hilfe der Mikrosimulation bestätigen diese Ergebnisse für die Kreuzung Warnow-Allee/St. Petersburger Straße, an der die Fußgängerverkehre von der IGA zum Parkplatz "Gewerbegebiet Lütten Klein", die dort (in der Nachmittagspitze) abfahrenden Pkw und der generelle werktägliche "Feierabendverkehr" aufeinandertreffen. Die zusätzlichen Fahrleistungen der Pkw führen jedoch auch zu zusätz-

lichen Umweltbelastungen, die beispielhaft für die Stickstoffoxid-Emissionen in Grafik 2 dargestellt sind.



Grafik 1: Pkw Fahrleistungen in vier Rostocker Stadtbezirken: Vergleich eines Intensivtages der IGA mit dem Nullfall (keine Eventverkehre)



Grafik 2: NO_x-Emissionen der Pkw in vier Rostocker Stadtbezirken: Vergleich eines Intensivtages der IGA mit dem Nullfall (keine Eventverkehre)

Dr.-Ing. Ulrich Rabe

Großereignisse in der DDR, Erfahrungen von gestern, heute noch von Bedeutung?

Der Teilauftrag „ Freizeitverkehr in der DDR, dargestellt an ausgewählten Verkehrsereignissen“, gemeint waren die Großveranstaltungen, wurde auf der Grundlage von Zeitzeugenaussagen und Archivrecherchen erstellt. Im Bundesarchiv sind die Archive der Parteien und Massenorganisationen der DDR geordnet übernommen worden. Bei der Recherche wurden folgende Bereiche erfasst:

- das Entstehen der ersten Konzepte (Zeitvorläufe)
- die Planung der An- und Abreise
- die Vorbereitung der Teilnehmer auf die Großveranstaltung
- Organisation der Fahrt zum Veranstaltungsort
- Betreuung der Teilnehmer während der Reise
- die Verhaltensweisen der Teilnehmer am Veranstaltungsort und ihre mögliche Beeinflussung
- vorbereitende Maßnahmen zu Beginn und zum Ende von Veranstaltungen
- Versorgung der Teilnehmer, die Logistik.

Zum Charakter von Großveranstaltungen

Großveranstaltungen oder Mega-Events, wie man heute sagt, gehören seit mehreren Jahrtausenden zu allen Zeitepochen. Die Olympiaden der Antike sind beispielsweise solche Mega-Events gewesen. Ziele von Mega-Events waren unterschiedlich, gemeinsames Erleben, Religion, Siegesfeiern und Huldigungen der Macht. Die beschwerliche Last der An- und Abreise hat man offenbar gern auf sich genommen. Events waren Anlass, große Menschenmengen zu mobilisieren und sie durch Massenpsychose auch zu manipulieren.

Wenn man Aspekte, Anlass und Ziel von Großveranstaltungen analysiert, kommt man beim Vergleich zwischen gestern und heute zwangsläufig zu unterschiedlichen Auffassungen. Ob Planungsmodelle und Kontrollen/Sicherungen von Veranstaltungsabläufen heute noch relevant sind, hängt also schon von den Anlässen und Zielen ab, die mit dem Event verfolgt werden sollen.

Zu den Großveranstaltungen in der DDR

Die vielfältigen Großveranstaltungen waren wesentlicher Bestandteil des gesellschaftlichen Systems der DDR. Sie waren als politische Höhepunkte eingestuft, markierten Zeitabschnitte und dienten der Festigung der Macht. Politische Großveranstaltungen hatten fast absolute Priorität. Hauptziele waren nach Innen die Motivierung und Mobilisierung der Massen für den Aufbau der neuen Gesellschaftsordnung (dazu gehörten u.a. die Bereitschaft für relativ geringen Lohn viel zu arbeiten, aber auch der FDJ und SED beizutreten, den Wehrdienst „Soldat auf Zeit“ zu leisten). Nach Außen waren die Ziele gerichtet auf die völkerrechtliche Anerkennung des zweiten deutschen Staates und die Solidarität mit befreundeten Ländern. Wichtigste Zielgruppe von Großveranstaltungen war die Jugend der DDR, ausgenommen davon die Massendemonstrationen an den politischen Feiertagen.

Selbst unter dem bestehenden Mangel an intakter Infrastruktur, Fahrzeugen und Versorgungsgütern aller Art sind Großveranstaltungen ohne bemerkenswerte Pannen vorbereitet und durchgeführt worden. Die Kirchentage nahmen eine Sonderstellung ein, sind aber nach gleichem Verfahrensmuster geplant worden.

Grundsätzlich sei noch darauf hingewiesen, dass die Teilnahme an Großveranstaltungen nicht dem Bereich Freizeit zuzurechnen ist. Die Teilnehmer waren delegiert und von den Betrieben und Ausbildungseinrichtungen freigestellt. Das galt auch für die erforderlichen Ordnungs- und Sicherheitskräfte sowie für die Einsatzreserven. Erst in den letzten Jahren der DDR gab es Großveranstaltungen, die dem Freizeitbereich zuzuordnen wären, wie z. B. Massenwanderungen (Rennsteig- und Harzgebirgslauf), Stadtjubiläen und Volksfeste.

Zur Bedeutung von Erfahrungen der DDR für heutige Events

Die DDR war ein zentral strukturierter Staat mit starker Verflechtung von Partei (SED) und Staatsführung. Die Weisungsbefugnis von oben nach unten sicherte die problemlose Einbeziehung aller notwendigen Bereiche für die Vorbereitung und Durchführung von Großveranstaltungen. Der ständige Mangel an Mitteln und Kapazitäten machte eine Priorisierung in der Planwirtschaft zugunsten der Großveranstaltungen erforderlich. Die Übertragbarkeit der Planungsverfahren ist nur bedingt möglich. So war z. B. die Teilnehmerzahl bei Großveranstaltungen eine sichere Größe. Die Wahl der Verkehrsmittel für die An- und Abreise zum Event-Ort ist bei der gegenwärtigen Motorisierung kaum beeinflussbar.

Die Planung von Großveranstaltungen in der DDR und ihre erfolgreiche operative Umsetzung sind als ein vollständig abgeschlossenes System mit stabilen Vernetzungen zu sehen. Die gewünschte oder erzeugte Motivation der Teilnehmer erfolgte in der DDR unter völlig anderen Rahmenbedingungen. Heute stehen die Einmaligkeit des Ereignisses in Verbindung mit dem Erlebniswert nach veränderten Wertvorstellungen im Vordergrund. Von Bedeutung ist heute auch das wirtschaftliche Ergebnis.

Dr.-Ing Ulrich Rabe
PTV Planung Transport Verkehr AG, Berlin
Pestalozzistr. 2, 13187 Berlin
Tel.: +49-30 8971-8731, Fax: +49-30 8971-8724
E-Mail: ulrich.rabe@ptv.de

Dr. Hans-Joachim Henze

Pflegearmes Straßenbegleitgrün und begrünbare Gleiseindeckplatten – Beispiele für nachhaltige Infrastrukturlösungen am Weg zum Event

1 Pflegearmes Straßenbegleitgrün

Pflegearmes Straßenbegleitgrün beschreibt technische Vegetationssysteme, die im Bereich von Autobahnen und stark genutzten Straßen (Event- und Massenverkehr), an besonders exponierten Standorten (Autobahnmittelstreifen/Verkehrsinselfen) für den Betreiber kostengünstig als Schadstoffsenke und zur Minderung von Verkehrslärm sowie zur Vermeidung von Verkehrsbehinderungen, insbesondere verursacht durch Rasenmähd, eingesetzt werden können.

Hierbei sollen reine Rasenflächen durch den Einbau von vorkultivierten Vegetationsmatten/ technischen Vegetationssystemen bestehend aus Sedum, Moosen, Kräutern und Gräsern ersetzt werden. Die Wuchshöhe dieser Vegetation kann durch die richtige Auswahl der Pflanzen, des Substrats etc. eingestellt werden (ca. 15 cm). Damit entfallen alle Schnittmaßnahmen, die Kosten für den Schnitt und auch alle Verkehrsbehinderungen die bisher durch den Schnitt verursacht wurden. Diese Vegetationssysteme fungieren des weiteren als Senke für Schadstoffe, die durch den Straßenverkehr entstehen (20% Staub werden gebunden), sie halten Regenwasser zurück (50 - 90%) und verlangsamen damit den Abfluss des Niederschlagswassers und mindern den Lärm um 2 bis 3 dBA.

Das IASP hat seit 1995 vergleichbare Systeme an verschiedenen Standorten in Straßenbahnstrecken Deutschlands und anderer europäischer Länder eingebaut und wissenschaftlich begleitet. Die ersten Systeme haben sich nun mehr als sechs Jahre bewährt und die genannten Vorteile bestätigt. Im Bereich von Straßen und Autobahnen konnten bisher in Deutschland noch keine Demonstrationsanlagen errichtet werden.



Bild 1: Zustand einer zu Versuchs- und Demonstrationszwecken für die IGA 2003 in Rostock angelegten Fläche (03.04.2002) mit Pflegearmem Straßenbegleitgrün im Juli 2002

Im Rahmen des EVENT-Projektes wurde gemeinsam vom IASP, dem Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege der Hansestadt Rostock und der Strodthoff & Behrens Begrünungs GmbH und der IGA Rostock 2003 GmbH eine Demonstrationsfläche mit pflegearmen Straßenbegleitgrün in Rostock realisiert. Der Einbau des Vegetationssystems wurde im April 2002 vorgenommen. Die ausgewählte Fläche (105 m²) befindet sich an der Rövershägener Chaussee, stadteinwärts auf der rechten Seite.

Für die Dauer der IGA informiert eine Informationstafel über das Projekt.

2 Begrünbare Gleiseindeckplatten

Die Rostocker Straßenbahn AG hat dort, wo eine Gleisbett-Naturierung (Grüne Gleise) in ihren Strecken möglich ist, bisher großen Wert auf eine Überfahrbarkeit der Gleise durch Rettungsfahrzeuge gelegt und deshalb keine Vegetationsmatten eingebaut, da diese nicht überfahren werden sollten. Zum Einsatz kamen bisher in der St.Petersburger Str./Ecke Helsinkier und in der Bertolt-Brecht-Str./Ecke Ehm-Welk-Str., Betonbauelemente für Rasengleise der Firma Leonhardt & Sohn KG Betonwerke Chemnitz die eine Überfahrbarkeit sichern.

Von der Firma Leonhardt & Sohn wird eine begrünbare Gleiseindeckplatte Typ GP System Chemnitz vertrieben. Die Platte ist wie ein Rasengitterstein gestaltet, mit einem zusätzlich an der Unterseite fixiertem Vlies, das es ermöglicht Substrat im Körper zu halten. Dieses für Notbefahrung ausgelegte mobile und damit für das Schottergleis geeignete System (durch die Ausbaubarkeit werden Stopfarbeiten ermöglicht), wird derzeit bevorzugt mit Rasen als Vegetation angeboten. Mit einem Demonstrationsprojekt des IASP, der Rostocker Straßenbahn AG und der Firma Leonhardt & Sohn KG Betonwerke Chemnitz wurde die Herstellung einer Test- und Demonstrationsfläche mit 8 Betonkörpern im Zufahrtsgleis Bhf. Hamburger Str./Schwarzer Weg im September 2002 realisiert (liegt an der Straßenbahnlinie Richtung IGA). Das Projekt wird in der Auswertung belegen, welche Veränderungen notwendig sind, um eine Sedum-Vegetation alternativ einzusetzen.

Vorteil dieses Vegetationstyps (Sedum) für den Anwender ist ein geringerer Pflegeaufwand. Schnitt und Bewässerung sind nicht notwendig. Düngung erfolgt je nach Substrat in reduzierter Menge. Zudem lässt sich die ästhetische Wirkung erhöhen durch ein Überwachsen der gitterartigen Betonfläche.



Bild 2: Einbauzustand eines zu Versuchs- und Demonstrationszwecken für die IGA 2003 in Rostock angelegten Gleisabschnittes mit der begrünbaren Gleiseindeckplatte Typ GP System Chemnitz, 15. Oktober 2002

Die gegenüber Rasen geringere Strapazierfähigkeit soll durch eine Substrathöhendifferenz zwischen Oberkante Beton und Substratoberfläche ausgeglichen werden. Der dadurch erreichte Schutz von zumindest Teilen der Pflanze bei einer Notbefahrung, erleichtert eine schnelle Regeneration.

Aus dem wesentlich höheren Deckungsgrad der Sedum-Vegetation ergeben sich erhebliche Vorteile. Mit Rasen als Vegetation werden maximal 50 % Deckung erreicht, mit einer Sedum-Vegetation sind 100 % möglich. Dadurch wird die ästhetische Wirkung wesentlich erhöht, weil der Eindruck einer geschlossenen Grünfläche entsteht.

In einem zweiten Schritt steht die Entwicklung eines Gesamtsystems mit erweiterter Zielstellung im Vordergrund:

- Gewährleistung einer weitgehenden Pflegearmut des Vegetationssystems
(insbesondere Ausschluss von Beikrautbewuchs, dieser Untersuchungsaspekt hat Langzeitcharakter)
- Untersuchung der ökologischen Minderungspotentiale des Gesamtsystems
(Schallminderungspotential, Regenwasserrückhaltung u.a.)
- Untersuchungen zur Optimierung des Betonkörperprofils mit dem Ziel, den Anteil der Vegetationsfläche an der Gesamtoberfläche weiter zu erhöhen.



Bild 3: Für Ausstellungszwecke intensiv vorkultivierte Gleiseindeckplatte nach sieben Monaten Vegetationsentwicklung, Zustand im Oktober 2002

Dr. Hans-Joachim Henze
Ressortleiter Agrarökologie und Stadtökologie
Institut für Agrar- und Stadtökologische Forschung an der HU Berlin (IASP)
Invalidenstraße 42, 10115 Berlin
Tel.: +49-30 2093-9062, Fax: +49-30 2093-9065
E-Mail: hans-joachim.henze@agrar.hu-berlin.de

1 Eventverkehre: eine vernachlässigte Chance

- Bedeutung von Events für Gestaltung des Lebens nimmt zu
- Anteil der Eventverkehre im Freizeitverkehr nimmt zu
- Eventplaner vernachlässigen An- und Abreise als Teil des Events
- Wenn überhaupt, taucht die An- und Abreise nur als potentiell Problem auf (Verhinderung von Staus, Verhinderung der Umweltbelastung), nicht aber als positive Chance der Eventgestaltung
- Zwei Ursachen für diese Defizit:
 - das Zuständigkeitsproblem und
 - das Zeitproblem

2 Eventverkehre ermöglichen nachhaltiges Wachstum

- weil das Event räumlich und zeitlich wächst
- weil der „Durchreiseraum“, die Region, vom Event stärker profitieren kann
- weil öffentliche Verkehrsmittel neue Chancen erhalten
- weil sich Bündelungsmöglichkeiten des Freizeitverkehrs bieten
- weil die Besucher informierter und vorbereiteter das Event erleben
- weil die Besucher erholt und entspannter wieder zuhause ankommen

3 Forschungs- und Entwicklungsziele

- Systematisierung von Event-Veranstaltungen und Eventverkehren
- Szenarien zur Beschreibung künftiger Event- und Freizeitverkehre
- Erhöhung des Reiseerlebniswerts für die Teilnehmer
- Verbesserung des Erholungs- und Freizeitwerts von Events
- Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Freizeitbranche

4 Innovationen

- Fahrzeuge: Aus- und Umgestaltung der Fahrzeuge mit Funktionsräumen und Angeboten (z.B. für Information, Unterhaltung, Kinderspiel, Ruhe)
- Reisestraßen: Thematische Einbindung von Events und Sehenswürdigkeiten auf dem Weg (z.B. historische Gärten auf dem Weg zur IGA)
- Reiseketten: Auswahl und Gestaltung nachhaltiger Reiseketten zum Event
- Simulationen: Bewertungssystem für Reiseketten „Evalent“

5 Eventreiseketten

- sind ein Angebot von Eventveranstaltern oder Reiseveranstaltern
- sind kein Zwang, sondern ein Angebot
- sind eine Chance für den öffentlichen Verkehr, denn er braucht die durchgehende Reisekette
- Erfordern ein Umdenken bei Event- und Reiseveranstaltern

Beispiele:

- IGA-Express
- Fahrradweg Berlin-Rostock, Kopenhagen-Rostock
- Perlen auf dem Weg zum Meer
- Grüner Bus
- Rostocker Wassertour
- Schiffs-Shuttle

6 Ist der Weg das Ziel?

- Bisher ist nur für bestimmte Gruppen der Weg das Ziel (z.B. Fahrradfahrer)
- Bisher ist der Weg im Rückblick aber nicht in der Planung das Ziel

7 Wie der Weg zum Ziel wird

Er muss einzelne Höhepunkte erhalten

- Stops an touristischen Höhepunkte, die zum Event passen
- kulinarische Attraktionen unterwegs
- Wechsel zu attraktiven Verkehrsmitteln (Fähre, Fahrradtaxi, Transrapid, Zeppelin)

Es muss sich die Kooperation verbessern

- Kooperation zwischen Event- und Reiseveranstaltern
- Kooperation zwischen Eventveranstalter und Reiseregion
- Kooperationsmanagement von Eventverkehren als Schlüsselfunktion

8 Wie geht's weiter?

1. Evaluation der An- und Abreisen zur IGA
2. Handbuch „Eventverkehre“
3. Workshops „Eventverkehrsplanung“
4. Natürliche Zeichen längs des Wegs
5. Bus-Reisekoffer
6. Bewertungssystem für Reiseketten „Evalent“

9. **Baltic+**

Ein Werkzeug für die Weiterentwicklung von Eventverkehren im südlichen Ostseeraum bis nach Berlin ist das von der Europäischen Kommission geförderte im Januar 2003 angelaufene Interreg-Projekt Baltic+. Es hat sich die Weiterentwicklung von Freizeitverkehren auf die Fahnen geschrieben. Hier bieten sich gute Möglichkeiten, Eventverkehre zu stärken.

Herzliche Einladung zur Auftaktveranstaltung von Baltic+ am 24.6.2003 in Ystad.

Dr. Hans-Liudger Dienel
Nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung
Hardenbergstr. 4-5
D-10623 Berlin
fon: +49-30 314-21406, fax: +49-30 314-26917
E-Mail: dienel@nexus.tu-berlin.de
homepage: www.ztg.tu-berlin.de, www.nexus-berlin.com