

Heinze, G.W. (2004):

"Vergleichbarkeit, Übertragbarkeit und Lerneffekte aus der IGA Rostock 2003 für die Verkehrsplanung von Events", sowie

"Bestätigt die IGA die Kriterien unser Klassifikation von Events?"

"Lassen sich also Berliner Mega-Events und IGA Rostock 2003 miteinander vergleichen?"

"IGA-Akteure und ihre Interessen".

In: Büro für Verkehrsplanung und Verkehrsforschung, Fachhochschule Erfurt u.a. (2004): Forschungsprojekt Eventverkehr. Freizeitverkehrssysteme für den Event-Tourismus, Forschungsprojekt des Bundesministers für Bildung und Forschung, Abschlußbericht: Evaluierung, Juni 2004, Kapitel 5, S.199-232, 254-262 sowie Anhang 6, S.1-42

5 Vergleichbarkeit, Übertragbarkeit und Lerneffekte aus der IGA Rostock 2003 für die Verkehrsplanung von Events

G. Wolfgang Heinze

5.1 Aufgabenstellung⁶³

In den nachstehenden Ausführungen wird eine Bewertung der Internationalen Gartenbauausstellung (IGA) Rostock 2003 aus der Verkehrsperspektive versucht. Dazu dienen insbesondere die Darstellung der IGA Rostock 2003 als Event und Verkehrslösung, ihre Überprüfung als Anwendungsfall progressiver Verkehrsplanung und eine Auflistung berichteter Lerneffekte ihrer Planer.

Vor dem Hintergrund des erarbeiteten Handbuchs zur Verkehrsplanung von Events werden darüber hinaus folgende Fragen beantwortet:

- Bestätigt die Charakteristik der IGA Rostock 2003 den Eventtyp „Gartenschau“ in der Event-Typologie des Handbuchs? Welche Charakteristika waren Gartenschau-bedingt und welche ortsgebunden?

Die Antworten im Kapitel „Bestätigt die IGA die Kriterien unser Klassifikation von Events?“ und im Kapitel „Events bieten besondere Chancen nach außen und innen. Für eine Gartenschau ist es die Nachnutzung ihrer Einrichtungen“. Beide Kapitel befinden sich im Anhang 6.

- Passen die Verkehrslösungen der IGA Rostock 2003 in unser Konzept allgemeiner Eventverkehrsplanung, das aus Berliner Mega-Events abgeleitet wurde?

⁶³ Diese Bewertung wurde vom Verfasser im Rahmen des Projekts „Verkehrsplanung von Mega-Events“ erarbeitet. Dabei handelte es sich um ein Teilprojekt des Forschungsvorhabens „Freizeitverkehrssysteme für den Event-Tourismus“. Die Bewertung der IGA Rostock 2003 aus verkehrswissenschaftlicher Sicht hatte einen schwierigen Start. Als Verlängerung des Gesamtprojekts bereits 2002 beantragt, wurde sie nach langer Ungewissheit erst genehmigt, als die IGA Rostock 2003 bereits ihre Pforten schloß. Zu diesem Zeitpunkt war der Großteil der vorgesehenen Interviewpartner schon ausgeschieden, im Urlaub oder auf dem Sprung. Die IGA-Finanzkrise im November 2003 und ihre Vorboten verstärkten bei verschiedenen Befragten die Tendenz, nur noch Glanzlichter wahrzunehmen und Fragen nach interessenbedingten Rollenkonflikten von Akteuren auszuweichen. Durch die Schuldzuweisungen der Medien war das offene Gespräch mit Akteuren schwieriger geworden, vor allem nachdem von „gravierenden Fehlplanungen“ der Vergangenheit die Rede war. Dabei geriet völlig außer Sicht, dass diesen IGA-Schulden von bisher rund 14 Mill. Euro ein Investitionsvolumen von 500 Mill. Euro im Umfeld dieser Weltausstellung, 6 Monate Kulturveranstaltungen und allein mindestens 95 Mill. Euro Kaufkraftgewinn durch Übernachtungsgäste gegenüberstehen. Wie die Verkehrsgeschichte zeigt, sind systematisch unterschätzte Baukosten normal und trotz kurzfristigen Aufruhrs rasch vergessen, wenn ihnen bleibende Vorteile auf lange Sicht, wie niedrige Benutzerkosten, gegenüberstehen. Dieser Standortvorteil wird vor allem dann wirksam, wenn Landesgartenschauen in Mecklenburg-Vorpommern künftig nicht mehr staatlich gefördert werden sollten. Ohne die langen und vertrauensvollen Diskussionen mit Persönlichkeiten des Verkehrsbereiches im Umfeld der IGA wäre die Verkehrsplanung einer Gartenbauausstellung und die vorliegende Bewertung der IGA 2003 Rostock nicht darstellbar gewesen. Neben den Partnern des Gesamtprojektes haben insbesondere Herr Dipl.-Ing. Ludwig Becker, Herr Dipl.-Geogr. Frerichs, Frau Dipl.-Betriebswirtin. Kristin Gütschow, Herr Dipl.-Ing. Dieter Koßmehl, Herr Dr. Ulrich Rabe und Herr Dipl.-Ing. R.Rudek eine frühere Manuskriptfassung kritisch gelesen. Ihnen allen wird an dieser Stelle herzlich gedankt. Die eigene Sicht und verbliebene Fehler gehen selbstverständlich zu Lasten des Autors.

Die Antworten erfolgen im Kapitel „Lassen sich also Berliner Mega-Events und IGA Rostock 2003 miteinander vergleichen?“ ebenfalls im Anhang 6.

- Lassen sich die Berliner Tableaus über Event-Akteure, ihre Interessen, Konfliktpotentiale und verkehrsplanerischen Konsequenzen an die Ergebnisse von Gartenschauen, wie der IGA Rostock 2003, anpassen?

Die Antworten erfolgen im Kapitel „IGA-Akteure und ihre Interessen“ (siehe Anhang 6).

5.2 Die IGA Rostock 2003 war ein voller Erfolg

2,6 Mill. Besucher kamen zu einer Ausstellung in eine Stadt in Randlage. Mit dem Meer im Norden, einer sensiblen politisch-ökonomischen Grenze im Osten, ohne benachbarte Großstadt und mit nur 200.000 Einwohnern als einheimisches Nachfragepotential waren die Rahmenbedingungen für Rostock ungünstiger als bei anderen Bundesgartenschauen oder Internationalen Gartenschauen. Die Ziele, sich während der IGA sicher, kostengünstig und komfortabel bewegen zu können und Störungen des Rostocker Stadtverkehrs möglichst zu vermeiden, wurden erreicht. Kein nennenswerter Zwischenfall wurde berichtet, keine ernsthaften Staus und keine Beschwerden, die über das normale Ausmaß an Schwachstellen und Versäumnissen eines Großereignisses hinausgehen. Die Infrastruktur funktionierte und auch im Verkehrsablauf gab es keine Panne, die eine solche Bezeichnung verdient. Selbst der Sanitärbereich als Schwachstelle aller Großveranstaltungen erwies sich als problemlos. Um diese anspruchsvollen Ziele angesichts der hohen Prognosewerte zu erreichen und das bisher weitgehend vernachlässigte Gebiet der IGA für die Nachnutzung dauerhaft zu erschließen, wurde ein integriertes Verkehrskonzept gewählt. Dies umfasste nicht nur Fußwege, Radfahrten, Auto, Reise- und Linienbus, S-Bahn und Flugzeug, sondern auch die Wasserseite durch Fähren und Schiffs-Shuttles sowie eine Seilbahn auf dem Gelände selbst. Damit wurde auch die Erlebnis-komponente auf der An- und Abreise als Teil des Events betont.

5.3 Die IGA Rostock 2003 als Event und Verkehrslösung

Zum Planungsablauf

Alle 2 Jahre finden Bundesgartenschauen (BUGA) statt und alle 10 Jahre als Internationale Gartenschau (IGA). Gegenüber einer BUGA hebt sich eine IGA durch die Vielzahl internationaler Aussteller und – zumindest seit München 1983 und Stuttgart 1993 - durch ihre wesentlich höheren Besucherzahlen ab. Seit 1951 fanden in der Bundesrepublik Deutschland in ungebrochener Serie 27 IGAs und BUGAs statt. Von 3 Ausnahmen abgesehen, führen inzwischen alle Bundesländer daneben Landesgartenschauen durch, die sich nur durch niedrigere Finanzvolumina und Besucherzahlen unterscheiden. Hier umfasst die bisherige Serie 53 Veranstaltungen. Angesichts der hohen Besucherströme aus dem In- und Ausland kommt der Verkehrsplanung auch bei diesen Großveranstaltungen besondere Bedeutung zu.

Bei der IGA 2003 Rostock handelte sich um die sechste IGA in Deutschland und um die erste in den Neuen Bundesländern. Einer Idee der Stadtspitze (Oberbürgermeister Arno Pöker, Erste Beigeordnete Karina Jens) folgend, bewarb sich die Rostocker Bürgerschaft bereits 1996 um die IGA, stellte dafür 100 Mill. DM aus dem Stadthaushalt zur Verfügung und erhielt 1997 vom Pariser Bureau International des Expositions (BIE) den Zuschlag. 1998 wurde die IGA Rostock 2003 GmbH von den beiden Gesellschaftern Hansestadt Rostock und Zentralverband Gartenbau e. V. (ZVG) gegründet (Geschäftsführer Dr. Bernhard Spies, Vorsitzender des Aufsichtsrates Arno Pöker, Oberbürgermeister der Hansestadt Rostock, sein Stellvertreter Karl Zwermann, Präsident des ZVG). Unterstützt wurde die IGA Rostock 2003 von der Deutschen Zentrale für Tourismus e. V. (DZT), vom Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e. V. und von der Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde. Die IGA Rostock 2003 GmbH nahm im Juli 1998 ihre Arbeit auf und wurde von Beiräten unterstützt, die Entscheidungsvorlagen für den Aufsichtsrat erarbeiteten. Dabei handelte es sich um den Beirat für Programm und Planung, für Umwelt und Stadtentwicklung, für Presse, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit, für gärtnerische Ausstellungen, für landschaftsgärtnerische Wettbewerbe, für Finanzen und für Vergabe.

Für eine Gartenschau sind 5-10 Jahre Planungs- und Projektvorlauf normal (Preisler-Holl 2002:16). Als internationaler Gestaltungswettbewerb 1997 öffentlich ausgeschrieben, wurde das IGA-Konzept der WES und Partner (Hamburg) unter der Leitung des Landschaftsarchitekten Prof. Günter Hopfenmüller als bester Vorschlag ausgewählt. Die IGA wurde als Großveranstaltung von der Hansestadt Rostock genehmigt. An den Genehmigungen der Planungen waren – ob über das Bauordnungsamt oder das Tiefbauamt – die betreffenden Fachämter

beteiligt, wie z. B. das Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege oder das Amt für Umweltschutz.

Wie bei jedem, mit erheblichen baulichen Veränderungen verbundenen Großereignis, noch dazu an einem neuen Veranstaltungsort, war auch der konkrete Planungsprozess der IGA Rostock 2003 durch die Suche nach optimalen Strukturen geprägt. Das Projekt war zum Laufen zu bringen, alle Akteure waren zu beteiligen, trotzdem musste der Kreis arbeitsfähig bleiben und nicht zuletzt war das normale, interessenbedingte Konfliktpotential zwischen Akteuren war in einer zielführenden Arbeitsteilung aufzulösen. Dazu gehörte auch, die Fachbehörden abzustimmen die Führungsrolle bei der Integration von Event- und Verkehrsplanung zu klären und den mehrfachen Führungswechsel der IGA Rostock 2003 GmbH zu neutralisieren.

Die erste Arbeitsgemeinschaft „IGA 2003“ begann als kleine Runde verschiedener Ämter der Stadtverwaltung der Hansestadt Rostock und der IGA Rostock 2003 GmbH. Ab 21.06.2000 tagte die Arbeitsgemeinschaft „Koordination Großprojekte IGA, Messe, Warnowquerung“ als schon große Runde verschiedener Ämter der Stadtverwaltung unter Teilnahme der IGA und Warnowquerungsgesellschaft. Diese Runde wurde am 11.10.2000 durch den neu bestellten Koordinator Fax aufgelöst. Ab 16.11.2000 tagte die GPP-Runde „Bau- und Schnittstellenkoordination“ zur Koordination der Planung und baulichen Realisierung der drei Projekte IGA, Messe und Warnemünde unter Teilnahme einiger Fachämter der Hansestadt Rostock (wie z. B. des Tiefbauamtes und Amtes für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege), der Baufirmen, der IGA Rostock 2003 GmbH, der Arbeitsgemeinschaft „Koordination Großprojekte IGA, Messe, Warnowquerung“ u. a. Am 8.02.2001 wurde das Verkehrskonzept zur IGA von den Herren Stolz und Hovadik erstmalig präsentiert. Am 9.05.2001 wurde die Verkehrsplanung aus der GPP-Runde „Bau- und Schnittstellenkoordination“ herausgenommen, das Tiefbauamt blieb aber weiterhin Ansprechpartner der GPP-Runde. Ab 10.05.2001 existierte die Arbeitsgemeinschaft „Verkehrskonzept zur IGA 2003“, die von der Verkehrsplanung des Tiefbauamtes koordiniert wurde und bis zum 11.11.2002 bestand. Weitere Detailfragen wurden dann in einzelnen Detailplanungen geklärt. Vom Tiefbauamt angeregt, erfolgte am 24.03.2002 eine Abschlusspräsentation durch die IGA Rostock 2003 GmbH, um alle vom Verkehrskonzept betroffenen Unternehmen und Ämter zu informieren.

Das Planungsteam der IGA Rostock 2003 GmbH umfasste etwa 170 Personen. Daneben waren zahlreiche Arbeitskräfte der Stadtverwaltung der Hansestadt Rostock mit Planungsarbeiten beschäftigt, die meist zusätzlich zum normalen Tagesgeschäft erledigt wurden. Unsicherheit und Erwartungsdruck lasteten auch auf der IGA-Planung. Obwohl auf jeder Gartenschau eine Reihe von Mitarbeitern über Gartenschau-Erfahrungen verfügen, ist eine BUGA „kein Wander-

zirkus“ (Frerichs), sondern ein ständig neues Arrangement zwischen der jeweiligen Stadt und externen Akteuren.

Als gewisser Schwachpunkt wird von Beteiligten die Koordination von IGA Rostock 2003 GmbH und Stadtverwaltung bezeichnet, obwohl Wilhelm Fax bis zu seinem Eintritt in die Geschäftsleitung der IGA Rostock 2003 GmbH als Koordinator der drei Großprojekte IGA, Messe und Warnowquerung wirkte. Wie von Mitarbeitern des Tiefbauamtes festgestellt wird, war vor allem das Verständnis für die Arbeitsweise einer Stadtverwaltung noch unterentwickelt. Als Beispiele werden der Ablauf bei Genehmigungen und die Einbeziehung weiterer Ämter genannt, wie z. B. des Umweltamtes bei der Planung von Verkehrsanlagen. Es habe funktioniert, weil engagierte Mitarbeiter in der Stadtverwaltung die IGA-Planungen vorrangig bearbeitet und IGA Rostock 2003 GmbH wie Stadtverwaltung oft auf dem kurzen Dienstweg Kontakt zueinander gesucht hätten. Demgegenüber hätte der mehrfache Führungswechsel der IGA die Koordinierung des Events wenig belastet, da Wilhelm Fax von Anfang an Koordinator war und das Tiefbauamt die Koordination der externen Verkehrsplanung übernahm.

Die Verkehrsplanung der IGA gliederte sich in die interne Verkehrsplanung auf dem IGA-Gelände und in die externe Verkehrsplanung der IGA außerhalb des IGA-Geländes. Die (interne) Verkehrsplanung übernahm Bruno Hovadik von der Firma Smart solutions. Für die (externe) Verkehrsplanung der IGA außerhalb des IGA-Geländes war zuerst Prof. Stolz von der Ingenieurgruppe Stolz und später das Tiefbauamt selbst zuständig. Was die Abgrenzung intern/extern betrifft, bestanden die Übergabepunkte für das Tiefbauamt in den Ein- und Ausgängen des IGA-Geländes einschließlich der Besucherparkplätze. So erfolgte beispielsweise die Standortfindung des Busparkplatzes in Oldendorf weitestgehend durch die IGA Rostock 2003 GmbH, aber stets in Abstimmung mit der Stadtverwaltung, wobei das Tiefbauamt koordinierte. Auch die externe bauliche Verkehrsplanung wurde weitestgehend durch die IGA Rostock 2003 GmbH beauftragt, wie z. B. die Parkplätze außerhalb des IGA-Geländes oder die wegweisende Beschilderung, wobei die Fachämter der Stadtverwaltung - vom Tiefbauamt koordiniert - die externe Verkehrsplanung steuerten. Diese Ämter und Beamten vor Ort konnten beispielsweise fachlich beurteilen, welche Verkehrsbelastung der Bevölkerung von Oldendorf zugemutet werden konnte, und prüften und genehmigten die Planungen. Dabei wurde deutlich, dass die Planer der IGA Rostock 2003 GmbH zwar über bautechnische Kenntnisse verfügten, aber wenig Erfahrung in der Verkehrsplanung besaßen, was den Verkehrsablauf und das Verhalten der Verkehrsteilnehmer betrifft. Diese funktionsbedingte Schwäche wurde durch die vom Tiefbauamt koordinierte Runde ausgeglichen. Bei Detailplanungen wiederum erfolgte dieser Ausgleich durch die Verkehrsplanung des Tiefbauamtes selbst und durch die untere Verkehrsbehörde (Stadtamt, Sachgebiet Verkehrsbehördliche Aufgaben).

Ein Verkehrskonzept lag im Februar 2001 vor. Seine Konkretisierung war am 10. Mai 2003 abgeschlossen. Nachdem die Größe und zusätzliche Verkehrsbelastung durch die IGA erkennbar waren und für unkritisch eingeschätzt wurden, kam es rasch zu einer Arbeitsteilung zwischen Tiefbauamt und IGA Rostock 2003 GmbH: Für das externe Verkehrskonzept war die Verkehrsplanung des Tiefbauamtes zuständig und entsprechend planerisch-prüfend, wogegen die Planung der Bauten auf dem IGA-Gelände und deren Anpassung an das externe Verkehrssystem die IGA Rostock 2003 GmbH übernahm. Dies entsprach auch der Neigung der IGA Rostock 2003 GmbH, verkehrsplanerisch vieles selbst zu machen. Außer Prof. Stolz, der sich 2001 von der IGA trennte, gab es private Verkehrsplaner (Fa. Lücke u. a.), deren Lösungen jedoch vom Tiefbauamt bestätigt werden mussten. Deshalb wird im Tiefbauamt die Meinung vertreten, die Planung des Events IGA Rostock 2003 und die Planung seines Verkehrs seien eher parallel gelaufen.

Location und Surrounding

Die IGA Rostock bestand aus dem Stammgelände im Nordwesten Rostocks und 46 Außenstandorten. Für den individuellen IGA-Besucher waren IGA-Tickets u. a. an den Kassen der IGA, in Lotto-Toto-Aannahmestellen, beim Tourismusverband, bei der Tourismus-Zentrale, bei der Zimmervermittlung, bei der DB AG und in Hotels erhältlich. Die Tageskarte kostete für Erwachsene 14 Euro (ermäßigt 10,50 Euro, Kinder/Jugendliche 7 Euro und Kindergärten sowie Schulklassen 3,50 Euro). Dauerkarten kosteten 65 Euro (ermäßigt 49 Euro, Kinder/Jugendliche 32,50 Euro).

Das engere Veranstaltungsgelände (Stammgelände) umfasste rund 100 Hektar. Es liegt am Ufer der Warnow und ist von Wohngebieten mit 68.000 Einwohnern (31.12.2002) umgeben (Lichtenhagen, Groß Klein, Lütten Klein, Evershagen und Schmarl). Diese Einwohnerzahl entspricht etwa einem Drittel der Rostocker Gesamtbevölkerung (195.000 Personen am 31.12.2002). Bei dieser Veranstaltungsfläche handelte es sich um drei etwa gleich große Teilräume unterschiedlicher Nutzung.

- (1) um eine bebaute Fläche am westlichen Eingangsbereich „Hamburger Tor“ und Messe sowie östlich um das Dorf Schmarl
- (2) um eine Ausstellungsfläche, die nach IGA-Ende als neuer Landschaftspark und Naherholungsraum dienen wird sowie
- (3) um einen Naturschutzraum, der durch geringe Eingriffe biologische Lehrpfade erhielt und als Landschaft wiederhergestellt wurde.

Herzstück war das neue Messezentrum mit der großen Messehalle, einer Tagungsrotunde und dem Messeturm. Die große Messehalle für 20.000 Zuschauer mit 5.000 Sitzplätzen und

10.000 m² Nutzfläche dient Rostock als Messe-, Ausstellungs- und Veranstaltungshalle. Die Tagungs-Rotunde verfügt über 600m² Ausstellungs- und Foyerfläche und Seminar- und Tagungsräume für 600 Personen. Die Uferzone der Warnow wurde neu gestaltet und mit einem Archipel begehrter Schwimmender Gärten versehen, die nach IGA-Ende abgebaut werden.

Angesichts dieser Ausdehnung waren Zugänge aus verschiedenen Richtungen, für Fußgänger günstig gelegene Parkplätze und ÖPNV-Haltestellen sowie ein „seniorentaugliches“ Wegeleitsystem mit einem detaillierten Beschilderungssystem unverzichtbar, um den Besucher zurückfinden zu lassen. Dies wurde ergänzt durch einen barrierefreien Rundweg für Rollstuhlfahrer, wobei die Rollstühle kostenlos vor Ort ausgeliehen werden konnten. Die ÖPNV-Anbindung erfolgte direkt am Haupteingang (Hamburger Tor) durch den ÖPNV-Verknüpfungspunkt Lütten Klein. Er verband Bus und S-Bahn und wurde zur IGA 2003 durch die Hansestadt Rostock, die RSAG und die DB AG aufwendig umgestaltet. Dazu gehörte ein kombinierter Bus-Bahn-Steig am Gleis 1 in Richtung Warnemünde, auf dem auch der IGA-Express hielt. Die Unterbringung von Gepäck war ein wesentlicher Punkt.

Die Kernzone umfasste das umzäunte Ausstellungsgelände, das nur gegen Entgelt betreten werden konnte. Den Zugang aus verschiedenen Richtungen gewährten vier Eingänge (Haupteingang Hamburger Tor, Eingang Fähranleger mit der Außenstelle Busparkplatz und Schmarl, der Eingang Pier und der Eingang Nord Mecklenburger Hallenhaus) und temporär geöffnete Nebeneingänge und fliegende Kassen (wie Schöpfwerk, Messegelände, Seezeichenweg, Groß Kleiner Damm und Rechenzentrum FGB). Das IGA-Gelände wird vom Groß Kleiner Damm als zweistreifige Straße mit einem Gehweg durchquert, der zur Radnutzung freigegeben ist. Deshalb besteht die Kernzone aus zwei großen Teilgeländen, die durch 2 Fußgängerbrücken verbunden sind.

Die Mantelzone der Naherreichbarkeit reichte bis zu den S-Bahn-Stationen, dem Bus-Parkplatz, den Pkw-Parkplätzen und den Schiffsanlegeplätzen.

Die Fernverkehrszone umfasst die Schnittstellen mit den Fernverkehrsmitteln. Deshalb reicht sie vom Neuen Strom in Warnemünde im Norden bis zum Überseehafen Rostock im Osten, zum Hauptbahnhof Rostock und Stadthafen Rostock im Süden und zum Flughafen Rostock-Lage im Südosten.

Rahmenbedingungen der Verkehrsplanung

Die IGA wurde von der Renaissance des Urlaubs- und Ferienzies Deutschland begünstigt. Dieser Trend „Neuer Nähe“ (Heinze, Kill 1995, 1997, 2000) wurde durch den 11. September 2001 erheblich verstärkt. Inzwischen ist Mecklenburg-Vorpommern bundesweit nicht nur das

Bundesland mit den höchsten Zuwachsraten im Tourismus, sondern auch führendes Zielgebiet des Deutschland-Tourismus. Von einer ungewöhnlich intensiven und langen Schönwetterperiode begünstigt (150 der 171 IGA-Tage waren Sonnentage), wäre sie vermutlich auch bei wechselhaftem Wetter erfolgreich gewesen. Das Management hatte Erfahrungen mit großen Gartenschauen.

Das Verkehrsgeschehen selbst wurde durch eine Reihe von Faktoren entlastet. Nachfrageseitig handelte es sich um eine Massenveranstaltung, deren hohe Gesamtbesucherzahl sich auf rund 6 Monate verteilte. Prognostizierte und reale Besucherzahlen lagen in einer Größenordnung, die das Verkehrssystem nicht extrem überforderte. Trotzdem wäre es ohne vorbereitende Verkehrsplanung sicher zu Überlastungen gekommen. Deshalb gehörte es zu deren Zielen, den reinen Besucherverkehr möglichst aus dem Innenstadtbereich herauszuhalten. Dies wurde mit der wegweisenden Beschilderung über den äußeren Tangentenring A20, A19 und B103 erreicht. Durch das jährliche Mega-Event „Hanse Sail“ mit 1-1,2 Mill. Besuchern verfügte das Tiefbauamt der Hansestadt Rostock über ein entsprechendes Planungswissen. Ein Wendepunkt planerischer Besorgnis war erreicht, als erste Netzbelastungen zeigten, dass die Spitzenbelastungen durch die IGA unter den Werten der Hanse Sail bleiben würden. Die wenigen – zudem mit Abendveranstaltungen auf dem IGA-Gelände verknüpften - Spitzenwerte konnten hingenommen werden. Auch der Verkehrsverbund Warnow GmbH (VWV) schätzt im nachhinein die Nachfrage an den Spitzentagen der IGA auf höchstens ein Drittel der Werte der Hanse Sail. Verkehrsplanerisch wurde wenig wissenschaftlich Neues erforderlich, aber die Standortwahl für die Randparkplätze, die Wahl möglichst weniger, großer Parkplätze, die wegweisende Beschilderung für die Kfz, die Wegweisung für Fußgänger, Park&Ride und die Anpassung von Lichtsignalanlagen auf der B103, der Warnowallee und der St. Petersburger Straße erfolgten unter Berücksichtigung der IGA 2003-Verkehre.

Das IGA-Gelände liegt im Nordwesten der Stadt, befindet sich in Randlage zwischen zwei Wohngebieten (Schmarl und Groß Klein) und ist über die Stadtautobahn B103 und B103n erschlossen. Angebotsseitig standen durch den Bau der A20 mit ihren Zubringern ausreichende Straßenkapazitäten zur Verfügung, auch wenn das Problem innerstädtischer Verkehre meist in den Kapazitäten der Knotenpunkte bestehen, vor allem wenn diese durch Lichtsignalanlagen geregelt oder plangleich und ungeregelt sind. Mit Ausnahme der Warnow-Querung, die erst kurz vor Ende der IGA dem Verkehr übergeben werden konnte, wurde alles rechtzeitig fertig. Parkplätze wurden in ausreichender Zahl geschaffen und darauf geachtet, dass sie gut erreichbar sind und möglichst wenig zusätzliche Belastungen der Anwohner entstehen.

Die S-Bahn endete direkt vor dem Haupteingang (Hamburger Tor) der IGA. Bus- und S-Bahn-Verkehr wurden verdichtet und zwei zusätzliche Buslinien eingerichtet. Die zwischenzeitliche

Terminüberlegung der DB AG, die Sanierung dieses S-Bahnhofs Lütten Klein auf 2004 zu verschieben, konnte abgewendet werden. Um Überlastungen von vornherein zu vermeiden, erfolgte der Ausstieg aus den Reisebussen und der Wiedereinstieg am anderen Warnow-Ufer. Auch parkten die Busse dort. Dies entlastete den Verkehr im Eingangsbereich. Die Ein- und Aussteiger im Eingangsbereich wurden schließlich auf etwa 5-10 % der Bus-Fahrgäste geschätzt. Auf dem IGA-Gelände wiederum ergänzte eine neue Seilbahn nicht nur das Wegenetz, sondern bot einen Blick auf die Silhouette des historischen Rostock und auf Warnemünde mit der Ostsee.

Abb. 5.3-1: Die Anreise nach Rostock mit Pkw und Bus (Quelle: IGA Rostock 2003 GmbH)

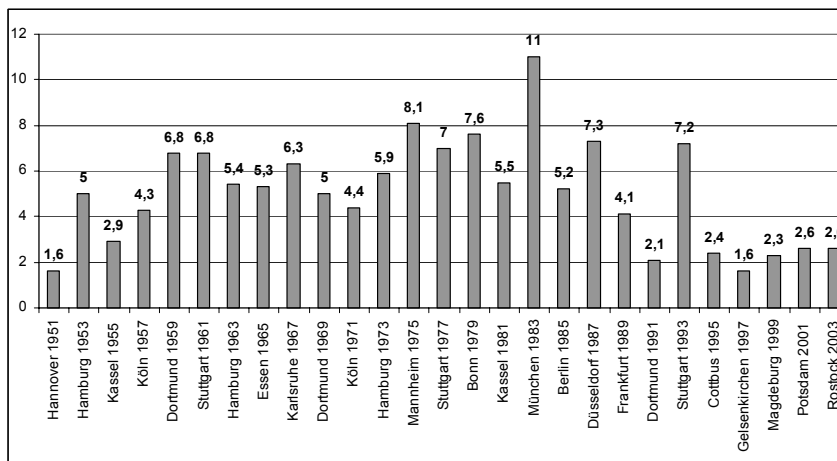


Abb. 5.3-2: Die Anreise zum IGA-Gelände mit der S-Bahn (Quelle: IGA Rostock 2003 GmbH)

Die Erwartungen

Unter Berücksichtigung bisheriger IGA- und BUGA-Erfahrungen und entsprechendes Marketing voraussetzend, ging die Rostocker Planung nach der Prognose von Prof. Dr.-Ing. Martin Stolz (Wuppertal, Rostock) von 3,6 Mill. Besuchern aus. Diese verkehrsplanerisch zentrale und Überlastung vermeidende Planungsgröße wurde später von der PTV (Karlsruhe) und Kessel und Partner (Freiburg) in einem internen Gutachten für die IGA Rostock 2003 GmbH (2002) auf 2,9 Mill. verringert. Wie bei wiederholten Veranstaltungen üblich, war auch die IGA – laut Bruno Hovadik (2001) - gehalten, sich an Vorgängern zu orientieren. Dabei gelten aber erst die elektronisch und genauen Zählungen der BUGA Gelsenkirchen (1997) als der Beginn statistisch tragfähiger Besucherzahlen von BUGAs (siehe Abb. 5.3–1 sowie Tab. 5.3-1 und 5.3-2).

Abb. 5.3-3: Besucherzahlen von Bundesgartenschauen und Internationalen Gartenbauausstellungen von 1951 bis 2003 (in Mill. Gästen)



Quelle: Angaben von S. Frerichs (BUGA Potsdam GmbH, 2001). Die Angaben gelten erst seit 1997 (elektronische Zählung) als vergleichbar.

Tabelle 5.3-1: Vergleich von Bundesgartenschauen: Einzugsbereich (in Prozent)

BUGA	Stadt	Kreis	Berlin	Land (gesamt)	Östliche Bundeslän- der (gesamt)	Ausland
Magdeburg	29	4	-	50	-	-
Potsdam	12	4	14	30	85	1
Rostock	24			43		1

Quelle: Angaben von S. Frerichs (BUGA Potsdam GmbH, 2001), ergänzt durch IFT (2001, 2003):

Tabelle 5.3-2: Vergleich von Bundesgartenschauen und Internationalen Gartenschauen: Verkehrsmittelwahl zur An- und Abreise (Modal Split, in Prozent)

BUGA	MIV	ÖPNV	Reisebus	Rad/Fuß NMV	DB Fern/Regio	Schiff
Cottbus	50	11	22	7	10	
Gelsenkirchen	47	16	18	14	5	-
Magdeburg	39	19	22	8	12	-
Potsdam	36	22	33	4	5	0,2
Rostock	48	17	15	10	13	1

Quelle: Angaben von S. Frerichs (BUGA Potsdam GmbH, 2001), ergänzt durch K. Gütschow (2001) und IFT (1995, 2003) sowie mündlichen Auskünften von S. Frerichs

Ohne ein Ballungszentrum in unmittelbarer Nähe Rostocks, wurde mit räumlich relativ ausgeglichenen Besucherströmen zur IGA gerechnet. Was die zeitlichen Schwankungen betrifft, ging die Planung des statischen Leitsystems von 129 Normaltagen mit jeweils 8.000 Besuchern, von 28 Intensivtagen mit jeweils 20.000 Besuchern und von 14 Spitzentagen mit jeweils 35.000 Besuchern aus. Als Intensivtage galten Wochenenden und Schönwettertage. Die Spit-

zentage orientieren sich an der Überlagerung mit der Hanse Sail. Besucherstruktur, BUGA-Erfahrungen des Vorgängers Potsdam (2001) und die Randlage Rostocks begründeten die hohe Erwartung eines Modal-Split der An- und Abreise von je einem Drittel mit Reisebussen, Pkw und ÖPNV (einschließlich nichtmotorisiertem Verkehr), der offiziell allerdings nicht erreicht werden konnte. Um an den Normaltagen ausreichend Parkplatzkapazität für Pkw, Reisebusse, Wohnmobile und Wohnwagengespanne zu haben und Überlauf-Parkplätze an den Intensivtagen mit P&R-Möglichkeit (Fischereihafen Marienehe), wurden 19 Parkflächen untersucht und davon 7 ausgewählt (siehe Abb. 5.3-2 und 5.3-3).

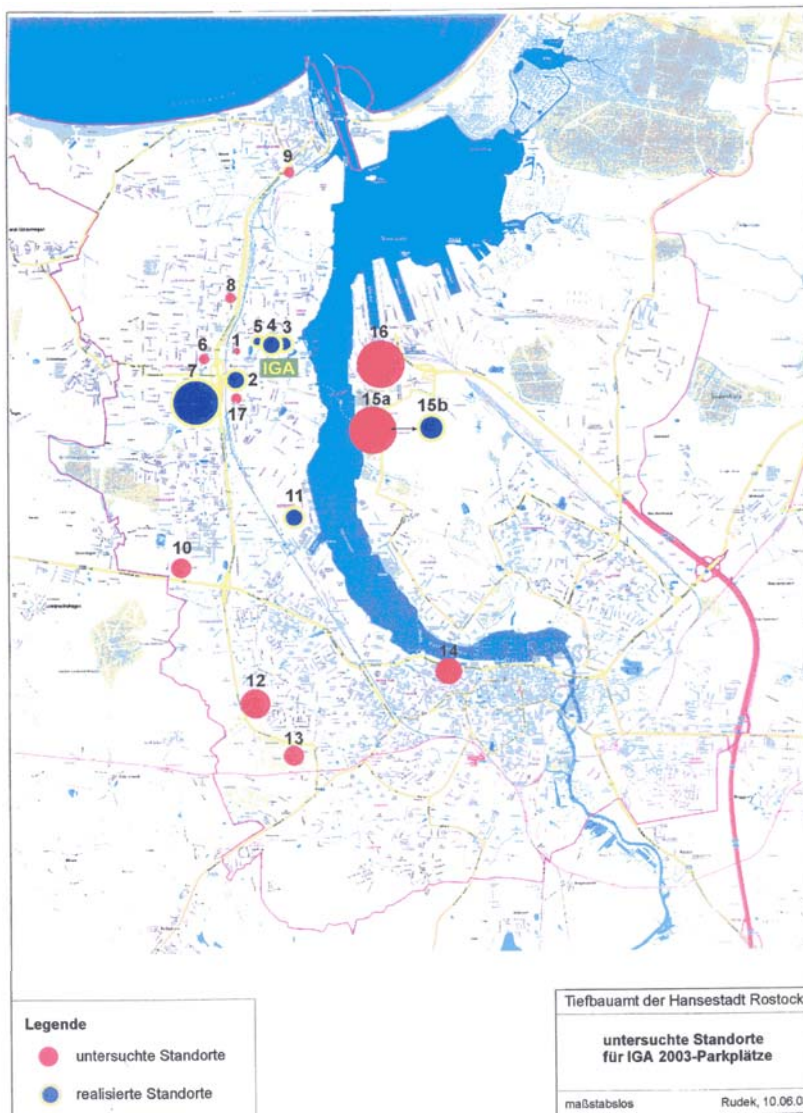


Abb. 5.3-4: Untersuchte Standorte für IGA 2003-Parkplätze (Quelle: Tiefbauamt Rostock)

untersuchte Standorte für IGA 2003-Parkplätze

Parkplatz Nr.	Standort	Bemerkungen
1	VIP-Parkplatz „Hamburger Tor“ + Bus-Parkpl.	Neubau für Messe
2	Alte Warnemünder Chaussee (P 2)	Neubau für Messe
3	Nord (P 3)	Neubau für Messe
4	Nord- Erweiterung, temporär (P 3)	Brachfläche
5	WG Parkplatz, angemietet (P 3)	vorhandener Parkplatz
6	EKZ „Warnowpark“	vorhandenes Parkhaus
7	„Telekom“-Fläche, temporär (P 1)	Brachfläche
8	P+R in Lichtenhagen	vorhandener Parkplatz
9	P+R „Werft“ in Warnemünde	vorhandener Parkplatz
10	Parkplatz GE „Schutow“	vorhandener Parkplatz
11	Fischereihafen (P 4)	vorhandener Parkplatz
12	P+R Westzubringer	vorhandener Parkplatz
13	Zoo	vorhandener Parkplatz
14	Stadthafen	vorhandener Parkplatz
15a	Pkw-Parkplatz in Oldendorf	Brachfläche
15b	Bus-Parkplatz in Oldendorf	
16	Seehafen	Freifläche
17	Lagerplatz der RSAG	Freifläche
18	Messeparkplatz	Neubau für Messe

rot = realisiert für die IGA 2003

blau = im Umfeld der IGA 2003 vorhanden und nicht genutzt

Übersicht über realisierte Parkplätze der IGA 2003

Verkehrsmittel	Parkplatz Nr.	Anzahl der Stellplätze
Pkw	P 1 (temporär)	1104
	P 2 Alte Warnemünder Chaussee	427
	P 3 Nord	223
	P 3 temporäre Erweiterung	447
	P 3 angemieteter WG-Parkplatz	270
	P 4 temporär	400
	Gesamt	2871
Bus	Busparkplatz Oldendorf	ca. 200

Abb. 5.3-5: Untersuchte und realisierte Standorte für IGA 2003-Parkplätze (Quelle: Tiefbauamt Rostock)

Dabei war klar, dass bei einem Event über 171 Tage keine Wiesen infrage kommen, sondern möglichst geländenahe Parkplätze mit eigenem Personal betrieben werden müssen. Zugleich wurde der erforderliche Zeitvorlauf, wegen fehlender geländenahe Parkplätze entferntere Parkplätze zu öffnen, auf etwa einen halben Tag geschätzt. Die Unverzichtbarkeit manueller Verkehrssteuerung an Spitzentagen durch die Polizei wurde erkannt.

Verkehrsinfrastruktur

Die IGA ordnete sich zeitlich in ein laufendes Programm großräumig wirksamer Verkehrsmaßnahmen um und in Rostock ein, aber fokussierte und beschleunigte. Angesichts der absehbaren EU-Osterweiterung und massiver Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverluste in Mecklenburg-Vorpommern stand die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit Rostocks im Vordergrund: als wichtigstem deutschem Ostseehafen, als Wirtschaftszentrum von Mecklenburg-Vorpommern und als größter Stadt des Landes. Deshalb galt es die Lage- und Qualitätsvorteile Rostocks zu stärken, um damit im Überseeverkehr die Überlegenheit der Nordseehäfen abzumildern und im Ostsee- sowie Fahren- und RoRo-Verkehr die Vorteile niedriger Löhne und Berlin-Nähe von Swinemünde und Stettin auszugleichen. Um den Hafen schneller zu machen,

wird die Erreichbarkeit Rostocks erhöht, der Hafenumschlag beschleunigt und das hafenseitige Dienstleistungsspektrum der Stadt erweitert. Der Stärkung der Hinterlandverkehre dient der Ausbau und die Modernisierung der großräumigen und städtischen Verkehrsinfrastruktur. Dieser verkehrsseitige Stadtumbau stand unter Zeitdruck, um die kurze Frist bis zum EU-Beitritt Polens zu nutzen, als einem Wendepunkt, mit dem sich die Strukturförderung der EU nach Osten verlagern wird und Großinvestoren ermutigt werden, ihnen zu folgen. Um auf Wirtschaftswachstum und Verkehrsströme des Ostseeraumes vorbereitet zu sein, sind Vorausinvestitionen unverzichtbar.

Mit der Bestätigung des Integrierten Verkehrskonzeptes der Hansestadt Rostock durch die Bürgerschaft war das Konzept der künftigen Verkehrsinfrastruktur festgelegt. Hierzu zählten vor allem die Erneuerung und Untertunnelung des Rostocker Hauptbahnhofs, die Verlängerung der Straßenbahn nach Lütten Klein und Lichtenhagen, die Sanierung des S-Bahn-Haltepunktes und Busbahnhofs Lütten Klein, der Warnow-Tunnel zur Entlastung der Innenstadt (und als erstes privatfinanziertes Straßenbauprojekt Deutschlands), die Hafenanbindung und Verkehrslösung am östlichen Warnow-Ufer, die Umfahrung Rostocks durch die A19 und die Anbindung der A20 an die B103 als Stadtautobahn. Mit zwei Fahrbahnen mit jeweils zwei Fahrspuren in jeder Richtung verbindet der Warnow-Tunnel inzwischen die A 19 auf der Ostseite der Warnow mit der Bundesstraße B 103 im Westteil Rostocks. Dazu gehören die ausgebaute Anschlussstelle am S-Bahn-Haltepunkt Lütten Klein und die neue Anschlussstelle am Schmarler Damm. Die insgesamt 4 Kilometer lange Passage, die an der Südkante des IGA-Geländes entlang führt, hat im Bundesverkehrswegeverzeichnis die Bezeichnung B 103n erhalten.

Weil der IGA-Park auch die vierspurige Zubringerstraße (Groß Kleiner Damm) zum Warnow-Tunnel mit ihren Trennwirkungen und Lärmschutzwänden entschärfen sollte, gehörte er zu dieser Paketlösung. Der Groß Kleiner Damm, der das Ausstellungsgelände durchquert, musste umgestaltet werden. Vorher geradlinig von Norden nach Süden verlaufend, wurde er nun im Süden nach Osten verschwenkt (an den Schmarler Damm heran), an Knotenpunkten vierstreifig verbreitert und – wie gezeigt - im Süden des Ausstellungsgeländes an die Warnow-Querung angeschlossen. Lärmschutzwälle wurden an der Warnow-Querung am Groß Kleiner Damm erforderlich. Die parallel dazu im Westen verlaufende Alte Warnemünder Chaussee wurde ausgebaut. 3.600 Besucher-Parkplätze wurden am Nordrand des IGA-Parks, am Hamburger Tor, im Gewerbegebiet Lütten Klein auf einer Freifläche nahe der Warnowallee und – für Aussteller - an der Messe geschaffen. Hinzu kam – wie bereits geschildert - ein temporärer Überlauf-Parkplatz für die Intensivtage mit P&R-Möglichkeit im Fischereihafen Marienehe. Darüber hinaus wurden Lichtsignalanlagen eingerichtet und der Weg zur IGA ab den Autobahnkreuzen, auf den wichtigen Bundesstraßen und innerhalb Rostocks beschildert.

Innerhalb des Geländes entstand ein detailliert beschildertes Wegenetz von 18 Kilometern Länge unterschiedlichster Oberfläche. Das Spektrum reicht von der breiten gepflasterten Messepromenade über Wege mit gebundener Deckschicht bis hin zu Holzstegen in Naturräumen. Der Rundweg mit allen seinen Attraktionen ist barrierefrei und damit von Rollstuhlfahrern uneingeschränkt befahrbar. Nach Ende der IGA erlauben diese Wege eine Radwegeverbindung zwischen den Wohngebieten Schmarl und Groß Klein.

Auf dem IGA-Gelände führte eine Seilbahn mit Kabinen für je 8 Personen auf einer Dreiecksstrecke vom Eingangsbereich über die nördliche und südliche Uferpromenade. Wie benutzerfreundlich auch dieses System angelegt war, wird daran sichtbar, dass 6 der 62 Panorama gondeln für Rollstuhlfahrer geeignet waren. Die Fahrt über eine Strecke von rund drei Kilometern dauerte 15 Minuten. Obwohl das Ticket 6,20 Euro kostete, benutzten 1,1 Mill. Fahrgäste die Seilbahn. Dies waren weit mehr als erwartet. Zwar beurteilten 61 % der befragten Besucher dies als zu teuer, aber vergaben der Seilbahn trotzdem die absolute Bestnote aller nicht-gärtnerischen IGA-Angebote und Attraktionen (IFT 2003:52-53, 68-69). Wie auf der Wasserseite, wurde auch durch diese Panorama-Seilbahn die Erlebniskomponente betont. Dieses Produkt der österreichischen Firma Doppelmayr wurde durch ein österreichisch-schweizer Team betreut.

Das IGA-Gelände liegt im Nordwesten Rostocks, zwischen den Wohngebieten Groß Klein, Lütten Klein und Schmarl und direkt am westlichen Warnowufer (siehe Abb. 5.3-1 sowie 5.3-2).

Mit der Bahn führten InterCity- und Nachtzug-Verbindungen täglich von vielen deutschen Großstädten zum Hauptbahnhof Rostock. Diese Fernverbindungen wurden durch eine InterConnex-Verbindung (Gera-Berlin-Rostock) und durch den täglichen IGA-Express zwischen Berlin Zoo und dem IGA-Bahnhof Lütten Klein ergänzt. Der IGA-Express fuhr ab Berlin 8.34 Uhr und zurück 17.40 Uhr. Die Hin- und Rückfahrt kostete - jeweils für einen Tag - mit dem Schönen-Wochenend-Ticket 28 Euro und mit dem Mecklenburg-Vorpommern- und Brandenburg-Ticket montags bis freitags 44 Euro. Das Ostsee-Ticket bot 40 % Rabatt für Hin- und Rückfahrt auf den Nahverkehrspreis der 2. Klasse. Dieser IGA-Sonderzug leistete 171 Einsätze und beförderte 30.000 Fahrgäste (IGA-Fakten 14.10.03).⁶⁴ Regionalzüge der Deutschen Bundesbahn fuhren aus allen Teilen Mecklenburg-Vorpommerns sowie aus Berlin und Hamburg nach Rostock. Die Deutsche Bahn AG war Vertriebspartner der IGA. Damit konnten an 750

⁶⁴ Nach Schiefelbusch kann dieser Wert nicht stimmen, da die genannten 30 000 Fahrgäste des IGA-Express einer Pressemeldung der DB zufolge (Berliner Zeitung vom 20.8.2003) bereits wesentlich früher erreicht wurden. Insofern handelt es sich nicht um die endgültige Zahl.

DB-ReiseZentren und 3.800 Reisebüros mit DB-Lizenz IGA-Eintrittskarten als Voucher erworben und am IGA-Eingang gegen Originalkarten eingetauscht werden.

Da die S-Bahn vom Hauptbahnhof Rostock direkt zum S-Bahnhof Lütten Klein am IGA-Haupteingang (Hamburger Tor) fährt, erfolgte die Anreise aus Rostock vor allem mit der S-Bahn. Angesichts dieser hervorragenden ÖPNV-Anbindung und um keine zusätzliche Pkw-Benutzung anzureizen, wurde der P&R-Platz für 1.500 Pkw nicht beworben. Linienbusse der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) fahren das IGA-Gelände an. Neue Bus-Haltestellen wurden eingerichtet.

Eine Vorfahrt mit Taxis und für Akkreditierte erfolgte nur am Haupteingang (Hamburger Tor), um die Eingangssituation möglichst auto- und stressfrei zu halten.

Mit dem Auto bot sich besonders die A20 und die Ausfahrt Rostock West an. Von hier führte die B103 Richtung Warnemünde mithilfe eines Wegeleitsystems direkt zur IGA. Das zuführende Straßennetz mit der B105, der B103, der A19 (Stadtautobahn) und der neuen A20 konnte den Verkehr an Normaltagen problemlos aufnehmen.

Ausreichende Parkplätze waren geländenah an allen Eingängen vorhanden und kosteten pauschal 5 Euro pro Tag und 2 Euro ab 17.00 Uhr. Insgesamt standen 3.605 Parkplätze zur Verfügung. Der Parkplatz P1 (Gewerbegebiet Lütten Klein) umfasste 1.104 Parkplätze, der Behinderten- und Presse-Parkplatz P2 (Alte Warnemünder Chaussee) am Haupteingang (Hamburger Tor) verfügte über 427 Plätze. Der Parkplatz P3 in Groß Klein (Nordtor) bestand aus 223 festen, 447 temporären und 270 zusätzlich angemieteten Stellplätzen. Auf dem nur bei Bedarf geöffneten Parkplatz P4 (Fischereihafen Marienehe) waren 400 Stellplätze angemietet. Auf dem Busparkplatz Oldendorf auf der anderen Warnow-Seite gab es auch 80 Stellplätze für Pkw und Wohnmobile. Für Aussteller, Presse, Künstler und Personal bestanden innerhalb der IGA auf dem Messegelände noch 654 Pkw-Stellplätze (Abb. 3a und 3b).

Nach Angaben der IGA Rostock 2003 GmbH kamen 120.000 Pkw zur IGA (http://www.iga2003.de/_cache/cms_BEErlebnis_IGA-Fakten_DE.html 19.01.2004). Der vom IFT erfragte Modal-Split der Besucher ergab einen Anteil des Pkw-Verkehrs von 48 % (IFT 2003:24-25). Bei einer Gesamtbesucherzahl von 2,6 Millionen entspricht dies rund 1,2 Mill. Personen. Bezogen auf 120.000 Pkw, ergäbe dies einen mittleren Besetzungsgrad von über 10 Personen je Pkw.⁶⁵ Übernimmt man hingegen den entsprechenden Wert von 2,9 Personen

⁶⁵ Vermutlich stammt diese - trotz der geäußerten Kritik an den überhöhten Parkgebühren viel zu niedrige - Zahl von 120.000 Pkw aus der IGA-Parkplatzstatistik und gibt die Zahl der offiziell verkauften Tickets wider. Der Modal split von 48% wiederum geht auf die IFT-Befragung von IGA-Besuchern auf dem IGA-Gelände zurück. Diese Diskrepanz lässt eine Reihe von Schlüssen zu. So könnten die Zahlen mindestens unvollständig sein und Pkw widerspiegeln, die nicht auf IGA-Parkplätzen abgestellt oder nicht abgerechnet wurden. Auch könnte die Anfahrt zur IGA in der Befragung nicht klar genug von der Anfahrt Rostocks unterschieden

pro Pkw der Vorgänger-BUGA Potsdam (Frerichs 2004), führt dies zu rund 414.000 Pkw. Danach hätten nur 19 % der zur An- und Abreise benutzten Pkw auf IGA-Parkplätzen geparkt. Bei den Reisebussen sind die Angaben realistischer: 350.000 Bus-Fahrgästen mit 8.900 Bussen ergeben einen mittleren Auslastungsgrad von 39 Fahrgästen je Bus. Dies entspricht auch dem Potsdamer Wert (Frerichs 2004).

P&R-Plätze waren geplant und sollten mit Bus-Shuttles der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) zum Haupteingang (Hamburger Tor) angebunden werden. Bis auf die Ausnahme P1 Lütten Klein scheiterte die Realisation an ihrer Finanzierung durch die IGA Rostock 2003 GmbH als Besteller.

Eine stressfreie Anreise gehörte zu den Zielen der IGA-Planer. Die Anreise sollte ursprünglich durch ein dynamisches Leitsystem erleichtert werden. Aus Kostengründen entschied man sich dann jedoch für ein „teildynamisches“ System. Dazu gehörten auch im direkten Umfeld der IGA 2003 einige Klappschilder, um einen voll ausgelasteten Parkplatz durch Wegklappen der entsprechenden Schilder aus dem Leitsystem „herausnehmen“ zu können und Besucher nicht weiterhin zu vollen Parkplätzen zu leiten. Da an den Standorten der Klappschilder immer mehrere Parkplätze angezeigt wurden, waren entsprechende Alternativen für die Pkw-Besucher vorhanden. Es charakterisiert die Verkehrslage, dass – nach Auskunft des Tiefbauamtes - dieses Umklappen nur einmal während der IGA 2003 praktiziert wurde.⁶⁶ Im Hinblick auf eine stressfreie Anreise galt dem ÖV-freundlichen Modal-Split besondere Aufmerksamkeit. Die potentiellen Busfahrgäste wurden zudem besonders beworben, weil dieses Klientel – einmal da gewesen – in der Regel wiederkommt. Nach Potsdam, das auf der bedeutendsten Busreise-messe (RDA-Workshop, Köln) die Trophäe „Destination des Jahres 2001“ erhielt, gilt auch die IGA Rostock 2003 im Busgewerbe als Gartenschau, die sich intensiv um die Busunternehmer und ihre Wünsche kümmerte. Dazu gehörte der Service und kostenlose Eintritt für Busfahrer, der Busfahrertreff direkt am Busparkplatz, freie Verpflegungsmöglichkeiten und Sanitäreinrichtungen.

Um die Mischung von Pkw- und Busverkehr zur und von der IGA zu vermeiden, gab es keine erlaubte Möglichkeit zum Ein- und Ausstieg unmittelbar am IGA-Gelände. Vielmehr wurde der

worden sein. In letzterem Fall wäre der tatsächliche ÖPNV-Anteil der Fahrt zum IGA-Gelände selbst wesentlich höher. Weitere Gründe könnten die Besucher der zahlreichen kulturellen Tages- und Abendveranstaltungen und die Dauerkartenbesitzer bilden, die zwar die Gesamtbesucherzahl hochtrieben, aber sich nur einmal befragen ließen. Da die Rostocker nur zu 29% den Pkw benutzen, liegt die Vermutung nahe, dass solche Besucher ihre IGA-Karte als ÖPNV-Kombiticket benutzten. Um dies zu fördern, waren ja IGA-Tickets in Lotto-Toto-Aannahmestellen, beim Tourismusverband, bei der Tourismus-Zentrale, bei der Zimmervermittlung, bei der DB AG und in Hotels erhältlich. Bei Dauerkartenbesitzern, die nicht als Kombitickets galten, lag es nahe, ÖPNV-Zeitkarten zu nutzen oder für diesen Zeitraum zu erwerben. So besuchten Dauerkartenbesitzer im Mittel rund 12-mal die IGA.

⁶⁶ Der genaue Tag ist nicht mehr zu ermitteln.

Busverkehr direkt von der A19 zu einem ausgedehnten kostenlosen Bus-Parkplatz auf dem östlichen Warnow-Ufer geleitet und die Fahrgäste mit zwei Fähren zum anderen Ufer (Schiffsanleger Mitte) gebracht. Auch dieser knapp 10-minütige Schiffstransfer war als integraler Bestandteil der IGA kostenlos und wertete die Anreise durch ein weiteres Erlebnis auf. Die Busunternehmer waren Vertragspartner der IGA, erwarben den Großteil der Eintrittskarten ihrer Fahrgäste auf Kommissionsbasis im Vorverkauf und sicherten auf diese Weise den notwendigen Informationsfluss. Zur Sicherung der erforderlichen Kapazität und Bedienungshäufigkeit wurde daneben noch eine weitere Fährverbindung für Personen und Autos im öffentlichen Verkehr von Nicht-IGA-Besuchern aufrechterhalten.

Mit Ostseefähren bestand regelmäßiger Fährverkehr nach Gedser (DK), Trelleborg (S), Helsinki und Hanko (FIN), Liepaja (LV) und Tallin (EST). Der Stadthafen Rostock, der mit dem Überseehafen Rostock nicht identisch ist, war mit dem IGA-Gelände Schiffsanleger Süd (Fährhafen) durch Schiffs-Shuttles der Blauen Flotte verbunden. Auch in Warnemünde konnten die Fahrgäste am Kai (Neuer Strom) auf das Schiffs-Shuttle zum Anleger Nord der IGA umsteigen. Beide Schiffs-Shuttles für max. 230 Personen verkehrten täglich ab 10.30 Uhr im 30-Minuten-Takt. Dies war besonders interessant, weil am Passagierkai von Warnemünde 2002 62 Kreuzfahrtschiffe mit 2.000 - 5.000 Passagieren angelegt hatten (und im IGA-Jahr 2003 sogar 74 Kreuzfahrtschiffe kamen). Bis zu 10 % ihrer Passagiere besuchten die IGA (Gütschow 2004). Mit dem Schiffsverkehr wurde ausdrücklich die Erlebniskomponente betont. Zwischen dem Überseehafen und dem IGA-Gelände Schiffsanleger Süd (Fährhafen) bestand eine Busverbindung.

Vom und zum Flughafen Rostock-Laage waren Linienflüge von und nach München möglich. Der Flughafen ist vom IGA-Gelände in 25 Minuten Fahrzeit zu erreichen.

5.4 Was wurde verkehrsplanerisch auf der IGA Rostock 2003 gewollt und was ist erreicht worden?

Was gilt heute als progressive Verkehrsplanung für Events?

Bei Events ist Mobilität mehr als notwendig. Im Mittelpunkt stehen Aktivitäten, Erlebnis, körperliche Bewegung, und lustvolle Enge – aber unter der Bedingung eines sicheren Festes. Zugleich sind Events Gratwanderungen zwischen ihrem reibungslosen Ablauf, möglichst hohen Besucherzahlen und ihrer Stadtverträglichkeit. Viele Besucher kommen aus ländlichen Gebieten und nicht nur zum Event, sondern wollen auch die Stadt sehen. Aus Kostengründen wird dann das Auto genommen, man tut sich zusammen und die An- und Rückfahrt wird zum Teil des Events. In einer Welt privater Massenmotorisierung wagt deshalb kein Veranstalter, nur auf öffentliche Verkehrsmittel und unmotorisierten Verkehr zu setzen.⁶⁷ Weil es nur darum gehen kann, den Anteil des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen, herrscht in der Realität ein weites Lösungsspektrum.

Für den Verkehrsplaner sind Events Verkehrsbewältigungsereignisse. Für Mega-Events gilt dies in besonderer Weise. Sollen ihre emotionalen und wirtschaftlichen Vorteile genutzt, Mobilität ermöglicht, aber möglichst stadtverträglich ausgestaltet werden, bietet sich eine gestaffelte Logik an. Ziel sind Fußwege im Veranstaltungsbereich. Auf dem Weg dahin sollte soviel vermeidbarer Verkehr wie möglich vermieden werden: zuerst durch die Gestaltung von Randbedingungen, die Wahl der Location, die Gestaltung des Festgeländes, eine zeitliche Streckung der Veranstaltung, Makrologistik und eine entsprechende Informationspolitik. Der Weg dahin sollte möglichst gebündelt erfolgen. Nur der verbleibende Rest sollte als Autoverkehr möglichst stadtverträglich gestaltet werden. "Verkehrsvermeidung" bei Events ist also die Verlagerung von motorisiertem Verkehr auf unmotorisierte Verkehrsformen und von motorisierten Verkehrsformen geringer Besetzung auf Fahrzeuge höherer Besetzung, um Kfz-Kilometer (bei gleichen Personenkilometern) zu senken. Dies gilt für die An- und Abreise, Stadtfahrten und den Verkehr im Veranstaltungsbereich selbst.

Diese Planungslogik von außen nach innen wird von den Interessen der Akteure zu einem realen Denken von innen nach außen umgedreht. Eine Stadt, die meint, auf jeden Besucher angewiesen zu sein, kann zuerst die Parkhäuser in der Innenstadt füllen lassen und dann den Fahrzeugstrom von innen nach außen verteilen. Ein Beispiel ist Rostock mit der Hanse Sail. Dies ist ein extremer Fall, aber auch in Großstädten sind Polizei und Planer nur für ihr Stadt-

⁶⁷Dies gilt sogar für die Fahrradsternfahrt in Berlin, zu der – wie die Zahl der parkenden Pkw im Umkreis des Großen Sterns nahe legt – zumindest viele Zuschauer mit dem Pkw anreisen.

gebiet zuständig und Eventmanager interessieren sich nur am Rande dafür, wie ihre Gäste zum Event kommen.⁶⁸ Auch die Tourismusförderung der Stadt möchte dem Gast möglichst wenig Einschränkungen zumuten. Für Verkehrsträger wiederum bilden Events extreme Nachfragespitzen, die entsprechende Vorhaltekosten verursachen und Planungsprobleme und Risiken mit sich bringen (wie es die Expo 2000 in Hannover offenbarte). Mit dem eigenen Pkw aber organisiert sich der Gast selbst und stört auf den ersten Blick am wenigsten.

Die strategische Entscheidung über die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur kann bedeuten, die Infrastruktur an das Event anzupassen oder aber das Event an die vorhandene Infrastruktur.

Dafür existieren drei Grundformen vor allem in Großstadtregionen nebeneinander:

- **Die internationale Superschau:** Je größer die Veranstaltung ist, je länger sie dauert und je mehr Planungszeit zur Verfügung steht, desto wahrscheinlicher werden Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, Änderung des Modal-Split und Kapazitätserweiterungen. So ist für Olympische Spiele von 4 Wochen Dauer und 8 Jahren Planungsvorlauf ein anderes Maßnahmenspektrum zu erwarten als bei der eintägigen Love Parade. Bei solchen Großveranstaltungen der Spitzenklasse übernimmt eine Planungsgesellschaft die Gesamtplanung und wahrt die gesamtwirtschaftlichen Interessen, indem sie die Akteure integriert. Nehmen Gastgeber ihre Überforderung durch große länger andauernde Events bewusst an und errichten ein neues System, kommt eine neue Dimension ins Spiel: ein neues Festgelände, ein neues Schnellbahnsystem und umfassende Verkehrsentslastungsmaßnahmen ihrer Innenstädte (wie bei den Olympischen Spielen in Sydney, aber auch teilweise bei der Expo 2000 in Hannover).
- **Routineveranstaltungen.** Regelmäßig stattfindende Veranstaltungen für einen ausgewählten Teilnehmerkreis werden auf Dauergelände gelegt. Dazu zählen Festplätze, Stadien, Messehallen, Konzerthallen u. a. Für sie ist Planungsroutine charakteristisch, das durch Eintrittsgebühren noch erleichtert wird.
Handverlesene traditionsreiche, die gesamte Bevölkerung und Ausstrahlung der Stadt betreffende Veranstaltungen finden in der Innenstadt statt. Dazu zählen Weihnachtsmärkte, Karneval oder – in Berlin - die Silvesterparty und die Love Parade. Einer Überlastung der Innenstadt wird meist durch eine Prioritätenliste für Veranstaltungsprofile und Locations vorgebeugt. Um die Stadt funktionsfähig zu halten, gilt das Prin-

⁶⁸ Auch die Planerrunden für die Berliner Mega-Events bestanden bisher nur aus Berlinern.

zip: Je weniger überregionale Ausstrahlung der Veranstaltung, desto peripherer ihre Location. Die Standorte dieser beiden Untergruppen sind entweder mit Stadtschnellbahnen und/oder mit Auffangparkplätzen versehen. Liegen sie inmitten ausgedehnter Großstädte, wie Berlin oder München, nehmen diese den ruhenden Pkw-Zusatzverkehr auf und verteilen ihn.

- **Erlebnismobilität.** Derartige Veranstaltungen werden gezielt an entlegene Standorte gelegt. Dabei wird individuelle Mobilität und genügend Parkfläche vorausgesetzt. Beim Nürburg-, Hockenheim- oder Lausitzring stand die geringe Stadtverträglichkeit im Vordergrund, bei der Flugshow der Militärflugplatz und beim Bikertreffen die ungestörte Erlebnismobilität.

Zu den Grundregeln der Eventverkehrsplanung gehört, das Großereignis vorher möglichst umfassend zu planen, seine Umsetzung durch Genehmigungen mit Auflagen zu erleichtern und sich während seines Ablaufs auf Störungen, Engpassbeseitigung und Beschleunigungsmaßnahmen zu konzentrieren. Vor allem gilt es, die Stimmung oben zu halten, denn lebendige Feste fröhlicher Besucher sind sichere Feste. Dazu gehört es auch, alle derartigen Grundsatzentscheidungen in einer arbeitsfähigen Runde der wichtigsten Akteure vorzubereiten und abzustimmen.

Ist diese Grundentscheidung zur Infrastruktur und Location gefallen, sind Parallelveranstaltungen und Störungen zu vermeiden. Eine Häufung von Veranstaltungen ist zeitlich und räumlich zu entzerren. Dazu existieren in den Städten, ihrer Polizei und bei ihren öffentlichen Verkehrsbetrieben Veranstaltungskalender. Auch das Baustellenmanagement gehört zum Aufgabebereich der Polizei.

Findet das Event in der Innenstadt statt oder strahlt es auf diese aus, bietet es sich bei großen, länger anhaltenden Veranstaltungen an, die Innenstadt von Verkehr zu entlasten, wie beispielsweise durch gestaffelte Schul- und Arbeitszeiten, begünstigte Ferien, Güterverkehr nachts u. a.. Zu diesem vorgelagerten Maßnahmenbereich gehört auch die optimale Anordnung von Buden, Verkaufsständen, Toilettencontainern, Sanitätsstationen u. a. auf dem Festgelände selbst, um Fußgängerverkehr flüssig halten

Maßnahmen im Verkehrsbereich müssen zwischen Verkehr zum Auf- und Abbau der Veranstaltungseinrichtungen, der An- und Abreise zum Ort des Events, dem Stadtverkehr vom und zum Event, dem Binnenverkehr auf dem Event und dem Durchgangsverkehr (Zwangsverkehr und Wirtschaftsverkehr) unterscheiden.

Schon mit der Anreise sind strategische Entscheidungen verbunden. So ist ein Konzept verkehrslenkender Maßnahmen großräumig zwischen Luftverkehr, Schienenverkehr und Straßen-

verkehr sowie kleinräumig zwischen Pkw, ÖPNV und Fußwegen zu erarbeiten. Im Prinzip gilt es, erwünschten Verkehr (wie Eisenbahn und Reisebusse) möglichst weit ins Zielgebiet zu führen und Umsteigen zu vermeiden. Im Zentrum sollten möglichst keine Parkplätze ausgewiesen werden (Ausnahme: Reisebusse, Taxistände). Unerwünschter Verkehr (Pkw) sollte weit außen abgefangen und durch ein Leitsystem zu Park & Ride - Parkplätzen geführt werden. Hohe Besetzungsgrade und Fahrzeugpools bei der Anreise sollten begünstigt werden.

Durch Kombitickets für An-, Abreise, Stadtfahrten und Veranstaltungen sollte der ÖPNV möglichst zur Grundlage des Eventverkehrs werden. Dazu gilt es, vorhandene Schnellbahnen zu nutzen, Buslinien möglichst wenig ändern und Shuttles einzuführen.

Welcher Verkehrsphilosophie auch gefolgt wird, stellen alle Großveranstaltungen mit ihren Verkehrsmengen, veränderten Verkehrsströmen und Sperrungen einen tiefen Eingriff in den lebenden Organismus „Stadt“ dar. Deshalb versucht man überall diesen Eingriff möglichst kurz zu halten, räumlich zu begrenzen und in seiner Schwere abzumildern: indem Durchgangsverkehr um das Festgelände auf leistungsfähigen und aufnahmefähigen Straßen großräumig herumgeleitet wird, Straßen zeitlich gestaffelt gesperrt werden und Sperrungen und Umleitungen durch Halte- und Parkverbote gesichert werden. Dazu gehört es, Langzeitparker umsetzen. Wenn möglich, werden schwierige Teilabläufe vorher geübt. Ziel ist es, die Funktionsfähigkeit der Stadt zu erhalten. Dazu gehört es, die Anwohner vor extremen Verkehrsbelastungen und vor Fremdparkern über den Veranstaltungszeitraum zu schützen.

Im Kern von Massenveranstaltungen stehen Menschen und damit Fußgänger. Dies gilt selbst für Formel 1-Rennen, Flugshows und Biker-Treffen. Deshalb sind die verschiedenen Funktionen und Erscheinungsformen des Verkehrs in einer klaren Rangfolge nach Zonen und Zeiten zu ordnen. Polizei, Feuerwehr, Krankenwagen und genehmigter Wirtschaftsverkehr haben Vorrang: immer, überall und gegenüber allen anderen. Innerhalb der Kernzone haben Fußgänger Vorrang gegenüber dem hier in der Regel ausgeschlossenen Pkw- und Lkw-Verkehr und ÖPNV. Auf Engpässen der Mantelzone hat der ÖPNV (einschl. Reisebussen und Taxis) und der Lieferverkehr Vorrang gegenüber dem Pkw- und Güterverkehr. Zonen zum Ein- und Aussteigen der Besucher und zur Belieferung der Catering-Flächen sind am Rande des Veranstaltungsbereiches einzurichten. Zu den Zeiten des Auf- und Abbaus von Verhüllung, Catering-Einrichtungen u. a. erhält der damit verbundene Güterverkehr Vorrang vor dem gesamten allgemeinen Verkehr.

Angesichts ihrer Komplexität, ihrer widerstreitenden Interessen und ihres Gefährdungspotentials handelt es sich bei der Verkehrsplanung von Mega-Events – wie in Berlin – also bereits um progressive Lösungen. Von zentraler Bedeutung ist eine praxisnahe Planung auf der Grundlage von Faustregeln, Faustformeln und Faustwerten erfahrener Praktiker, sind eingespielte

Planerrunden ohne Berührungängste und ist vor allem die personelle Kontinuität in der Planungs- wie Durchführungsphase eines Events.⁶⁹

Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben, können leicht Ebenen auseinanderfallen: die Planung des Events durch seine Veranstalter und die Planung des Verkehrs durch Verkehrsdienstleister aller Art und zuständige Behörden. Wird dann nebeneinander und weniger miteinander gearbeitet und verstärken sich Dissonanzen und personelle Fluktuation, liegt die gefährliche Situation nahe, dass ein Personenkreis Planungen verwirklicht, der weder ausreichend motiviert ist, noch weiß, warum was so gewollt war.

War also die Verkehrsplanung der IGA 2003 Rostock zeitgemäß?

Das Ziel, die Fahrzeuganzahl möglichst niedrig zu halten und bei gleichen Personenkilometern Fahrzeugkilometer zu sparen und zwar für die An- und Abreise, für Stadtfahrten und für den Verkehr im Veranstaltungsbereich selbst, wurde systematisch angestrebt und in hohem Maße erreicht. Öffentliche Verkehrsmittel wurden systematisch bevorzugt. In Verbindung mit einem unbürokratischen Ticketverkauf an Reisebusunternehmer wurden diese gezielt und umfassend informiert. Reisebusse wurden aus dem allgemeinen Fahrzeugstrom herausgenommen, zu einem nahe gelegenen kostenlosen Parkplatz geführt und die Überfahrt der Besucher über die Warnow zu einem Erlebnis gemacht. In gleicher Weise begünstigte die Renovierung des Hauptbahnhofs und des S-Bahn-Haltepunktes Lütten Klein am Haupteingang (Hamburger Tor) der IGA die ÖV-Benutzung. Es gab Sonderfernzüge direkt nach Lütten Klein. Linien- und Taktverdichtung des Linienbus- und S-Bahn-Verkehrs und die Wendeschleife vor dem S-Bahnhof gingen in dieselbe Richtung. Auf dem IGA-Gelände war die IGA ein fußläufiges Ereignis mit einer Schnittstelle zur Seilbahn als einem weiteren attraktiven umweltfreundlichen Verkehrsmittel.

Insofern wurde der Pkw-Verkehr nicht auf Kosten des Öffentlichen Verkehrs begünstigt. Die Wegweisung, von der auch Reisebusse profitierten, erlaubte ein flüssiges Erreichen der ausgewiesenen Parkflächen, die letztlich ausreichten. Die Parkbewirtschaftung mit 5 Euro pro Pkw und Tag war im Vergleich zu anderen BUGAs keinesfalls zu niedrig und förderte im Prinzip höhere Besetzungsgrade und die Bildung von Fahrzeugpools.

⁶⁹ Suchen wir nun nach echten Schwachpunkten Berliner Eventverkehrsplanung, bestehen diese im zersplitterten Genehmigungsverfahren, in der opportunistischen Genehmigung erwünschter kommerzieller Events als politische Versammlungen, im stiefmütterlichen Alleinlassen der gastgebenden Bezirke mit negativen Eventfolgen, im Fehlen eines Festplatzes, von P&R-Plätzen, von Verkehrsleitsystem und Verkehrsmanagementzentrale und im beschränkten Interesse der Veranstalter an gemeinsamer An- und Abreise der Teilnehmer als Teil des Events. Weil diese Veranstaltungen aber erst allmählich zu Mega-Events wurden, konnten auch Institutionen und Erfahrungen mitwachsen. Die Berliner Polizei mit ihrer 50jährigen Erfahrung mit Mega-Events aller Art gestaltet noch immer ihre sinnvolle Monopolsituation souverän, kultiviert eine vertraute Runde aus Planern, verfügt in einer 4-Millionen-Stadt über Spezialisten aller Art und hält Planung und Durchführung personell zusammen. Vor allem deshalb waren die Berliner Millionenveranstaltungen bisher erfolgreich und sicher.

Auch ist Rostock der Planungslogik von außen nach innen insoweit gefolgt, indem der empfohlene ausgeschilderte Weg zur IGA mit einem großräumigen Umfahren der Innenstadt auf dem äußeren Tangentenring und mit einer direkten Zufahrt verknüpft wurde. Dabei wurden Hörfunksender zur Verkehrslenkung intensiv genutzt. Da auf der - zum alten Zentrum Rostocks peripher gelegenen - IGA ausreichend Parkplätze zur Verfügung standen, brauchten auch keine Parkhäuser im Stadtgebiet verteuert oder gesperrt werden, um Übernachtfrage abzuschrecken. Die Absicht, mehrere P&R-Plätze einzurichten, war geplant und für Extremsituationen vorbereitet, aber scheiterte an der Übernahme der RSAG-Shuttlebus-Kosten durch den Besteller IGA Rostock 2003 GmbH. Ursprünglich auch abgelehnt, wurde in Lütten Klein schließlich doch ein Bus-Shuttle zur IGA über 1-2 km eingerichtet. Insofern begünstigte das Kombiticket vor allem die An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Stadtfahrten von ÖV- und Pkw-Benutzern. Da Letztere dann ihre Fahrzeuge stehen lassen konnten, handelt es sich um eine prinzipiell stadt-, ÖV- und umweltfreundliche Maßnahme. Auch in Rostock war das Kombiticket erfolgreich: Nach der IFT-Befragung nutzten fast 40 % der mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisenden Besucher die IGA-Eintrittskarte als Fahrschein und weitere 8 % die IGA-Eintrittskarte mit einem Anschlussfahrschein (IFT 2003:28-29). Damit das IGA-Ticket schon als ÖPNV-Tagesfahrschein zur Anreise benutzt werden konnte, war es in der Stadt in Lotto-Toto-Annahmestellen, beim Tourismusverband, bei der Tourismus-Zentrale, bei der Zimmervermittlung, bei der DB AG und in Hotels erhältlich.

Die Eingriffe IGA-orientierter Verkehrsplanung in den Stadtorganismus Rostock waren sehr begrenzt. Straßensperrungen gab es kaum. Auch die Anwohner wurden kaum durch Fremdparker und extreme Verkehrsbelastungen belästigt. Weil Größe, Dauer und Lage der IGA keine besonderen Verkehrsbelastungen erwarten ließen, konnte auf ein neues Schnellbahnsystem und nachfrageseitigen Verkehrsentslastungsmaßnahmen der Innenstadt (wie bei den Olympischen Spielen in Sydney und zum Teil bei der Expo in Hannover) verzichtet werden.

Angesichts der geringen Verkehrsdichte wurde die klare Rangfolge der verschiedenen Funktionen und Erscheinungsformen des Verkehrs nach Zonen und Zeiten faktisch gewahrt. Polizei, Feuerwehr, Krankenwagen und genehmigter Wirtschaftsverkehr hatten Vorrang: immer, überall und gegenüber allen anderen. Innerhalb der IGA hatten Fußgänger absoluten Vorrang. In der Mantelzone (wie vom und zum S-Bahnhof Lütten Klein und auf dem Busparkplatz) verfügten Fußgänger und Fahrgäste über exklusive Zugangswege. Der Lieferverkehr war nirgendwo ein Problem, da er Zeitfenster vor und nach den IGA-Öffnungszeiten nutzen konnte und Lagerplätze.

Die IGA Rostock 2003 war eine erfolgreiche Gratwanderung zwischen sicherem Ablauf, möglichst hohen Besucherzahlen und Stadtverträglichkeit. Ihre Praxisnähe zeigte sich daran, dass

wegen der rasch benötigten Ergebnisse und fehlenden Finanzmittel die Planung von Faustregeln, Faustformeln und Faustzahlen erfahrener Praktiker dominiert wurde. Als mehrwöchiges internes Event wurde ein breites Maßnahmenspektrum gewählt, das Rostock kaum störte. Gleichzeitig entstand mit dem IGA-Gelände ein Festplatz, der die künftige Verkehrssituation bei anderen Events (Hanse Sail, Segelwettbewerbe bei den Olympischen Spielen 2012) nachdrücklich entschärfen dürfte. Erlebnismobilität wurde systematisch eingebunden und neue Lösungen (wie der IGA-Express, die Seilbahn, die Wasserseite u. a.) erprobt, auch wenn – wie bei der Seilbahn – Nachnutzung und Finanzierung keine Dauerlösungen erlauben. Personelle Identität von Verkehrsplanung und Verkehrsumsetzung war durch engagierte Mitarbeiter, insbesondere bei der Stadtverwaltung der Hansestadt Rostock und der IGA Rostock 2003 GmbH, gewahrt.

5.5 Lerneffekte der Planer

Aus der Not eine Tugend machen. Die IGA 2003 zeigte, dass sich ungünstige Randbedingungen durchaus ausgleichen lassen. Wie eingangs bereits festgestellt und durch Darstellung regionaler Bevölkerungspotentiale zwischenzeitlich bestätigt (siehe Abb. 5.5-1), bildet der Veranstaltungsort Rostock eine Stadt in Randlage, mit dem Meer im Norden, einer sensiblen politisch-ökonomischen Grenze im Osten, ohne nahe gelegene Großstadt und mit nur 200.000 Einwohnern als Primärmarkt. Auch handelt es sich um eine Region hoher Arbeitslosigkeit und niedriger Einkommen. Die ausländerfeindlichen Ausschreitungen im Sonnenblumen-Haus in Rostock-Lichtenhagen spiegelten auch diese Ängste aus Perspektivlosigkeit, Identitätsverlust und Provinzialität in Plattensiedlungen nach der Wende wider. Diesem Negativbild setzte die IGA 2003 Rostock die Sonnenblume als Zeichen einer grünen Weltausstellung zwischen Siedlungen am Meer entgegen. Sie bot Einzelattraktionen, die im Vergleich zu früheren Gartenschauen hervorragende Besuchernoten erhielten. Sogar die Tagesgäste nahmen Fahrzeiten von deutlich über 2 Stunden Anfahrtszeit in Kauf, um die IGA zu besuchen. Die Lage am Meer schuf nicht nur eine faszinierende Kulisse, sondern sorgte für einen hohen Urlauberanteil von IGA-Besuchern (50 %) und für Ferienaufenthalte von IGA-Besuchern. Allein die Tatsache, IGA-Außenstandort zu sein, förderte das Interesse an einem Besuch des Stammgeländes in Rostock. Alles dies sorgte für eine stärkere regionale Ausstrahlung als bei vergangenen Bundesgartenschauen. Weil die Struktur der Eintrittspreis familienfreundlich war, gaben die IGA-Besucher mehr Geld auf dem Gelände aus als bei früheren Gartenschauen, auch wenn damit auf Erlösteile verzichtet wurde. Die große Zahl attraktiver Events auf dem Gelände, Rockkonzerte und die Medienpartnerschaft mit dem Norddeutschen Rundfunk und der Ostsee-Zeitung förderten den Besuch jugendlicher Gäste, die den Altersdurchschnitt deutlich verjüngten (IFT 2003:14).

Außerhalb Rostocks steht die IGA 2003 für einen nationalen und internationalen Erfolg. Damit ist die IGA 2003 Rostock weder gescheitert, noch ist es zu dem „(sich abzeichnenden) Bild einer großen Blamage der Rostocker Stadtverwaltung“ gekommen (Kluger, Oswald, Stolle 2004:6). So wurde die Verbindung der drei Großprojekte Warnow-Querung, IGA und Messe vor allem in zeitlicher Hinsicht mit einer Vielzahl von Gefahren verknüpft. Hinzu kamen ungeklärte Finanzierungslücken, die Unwirtschaftlichkeit der Messehalle, ein problematischer Nutzen der IGA und ihr organisatorisches Scheitern bis hin zu einem möglichen Tausch mit der BUGA Schwerin 2009 (Kluger, Oswald, Stolle 2004:1-6). Der Warnow-Tunnel wurde noch im September 2003 dem Verkehr übergeben, die IGA 2003 Rostock wurde mit einem rauschenden Fest von 41.000 Besuchern traurig verabschiedet und das mehrfache Ver-

schieben des Nachnutzungsbeschlusses zeigt, wie ernst diese Herausforderung von der Bürgerschaft genommen wird.

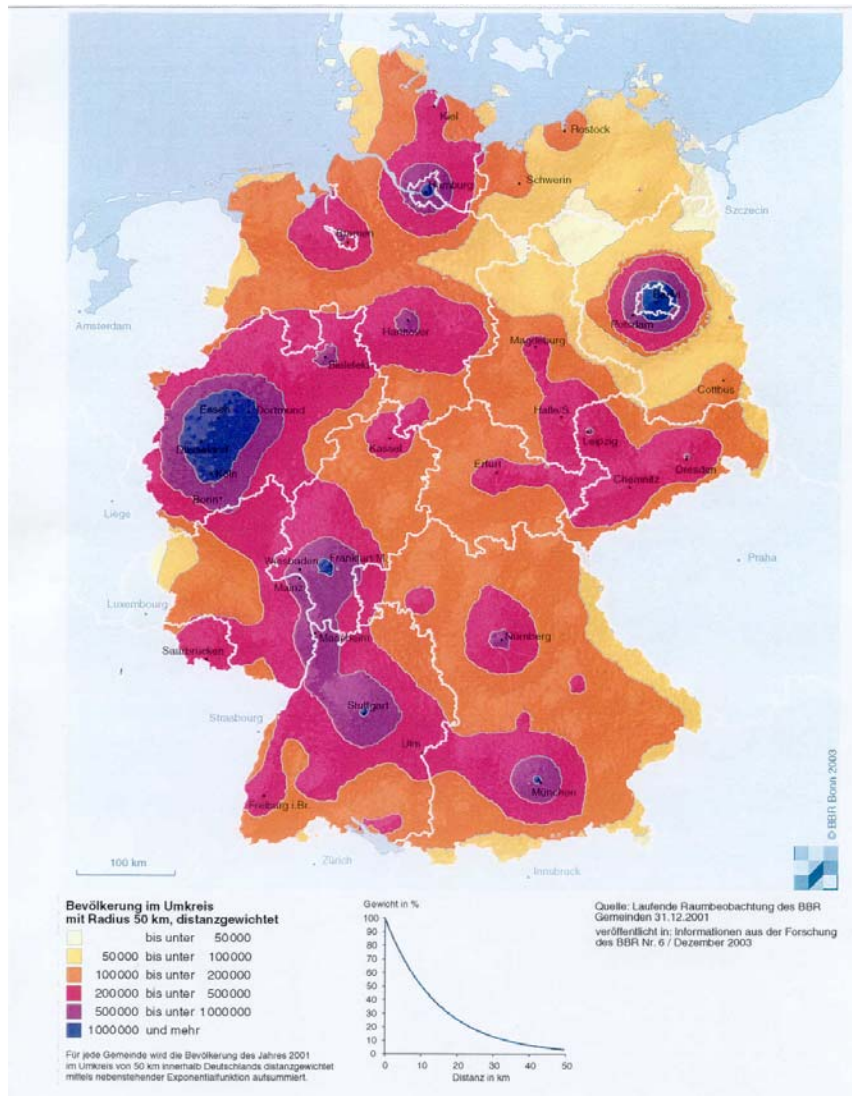


Abb. 5.5-1: Regionales Bevölkerungspotential von Rostock im Bundesvergleich (Quelle: Laufende Raumbewertung des BBR. In: Informationen aus der Forschung des BBR, Nr. 6, Dezember 2003)

Wegen des unbestrittenen Erfolges der IGA Rostock 2003 reduziert sich die Frage an die Akteure, was sich rückblickend hätte besser machen lassen, auf effizientere Lösungen und Möglichkeiten, eine noch höhere Besucherzahl erreichen zu können. Weil auch die Verkehrsplanung der IGA ein Erfolg war, bleibt ihre Bewertung von der gegenwärtigen Defizitdiskussion unberührt.

Kinderkrankheiten: Auch eine Großveranstaltung braucht eine gewisse Zeit und Improvisation, bis Routine einkehrt. So gelten die Zugangsmodalitäten vom Kauf der Eintrittskarten bis zum Eintritt als häufige Stauursache. Obwohl dies bekannt allgemein bekannt ist (Hovadik in seinem Vortrag am 22.6.2001), passierte es auch der IGA Rostock 2003. Vor der Kasse gab es

oft lange Schlangen, aber Mobile Kassen wurden nur wenige Male eingesetzt. Auch das automatische Zählverfahren war dem Besucheransturm der ersten Tage nicht gewachsen. So bestand das IGA-Ticket aus drei Abschnitten, die sich für viele, vor allem ältere Besucher als irreführend erwiesen. Anstatt – wie empfohlen - den rechten Abschnitt abzutrennen und in das Lesegerät einzuführen, versuchten sie es vergeblich mit dem Abschnitt für den ÖPNV.

Die Verteilung der Besucher auf die einzelnen Eingänge war sehr ungleichmäßig: 59 % benutzten den Haupteingang (Hamburger Tor), 21 % den Eingang Fähranleger (Außenstelle Busparkplatz, Schmarl) und 15 % den Eingang Nord (Mecklenburger Hallenhaus). Die restlichen 5 % entfielen auf den Eingang Pier, den Eingang Schöpfwerk sowie auf mehrere temporär geöffnete Nebeneingänge und fliegende Kassen (wie Messegelände, Seezeichenweg, Groß Kleiner Damm und Rechenzentrum FGB).

Auch die Ausstellung von Dauerkarten musste sich erst einspielen. Einscannen des Passbildes, Texteingabe, Ausdrucken, Falten und Verschicken dauerte so lange, dass schließlich 10 Mitarbeiter damit beschäftigt waren. Aus 15.000 erwarteten Dauerkarten aber wurden schließlich 34.932, davon entfielen knapp 18.000 auf die Monate April und Mai (Becker 07-01-2004). Um lange Bearbeitungsfristen der entsprechenden Anträge zu verhindern, wurden den Antragstellern Gutscheine für Freikarten ausgestellt. Da diese auch von Bekannten und Verwandten genutzt wurden, gingen Einnahmen verloren, auch wenn ihre Höhe in den Presseberichten übertrieben worden sein dürfte.

Diese Anlaufschwierigkeiten betrafen sogar den Busverkehr. Das Konzept, den Besucherverkehr zu teilen, die Busse auf die andere Warnow-Seite zu schicken, den Busunternehmern die Eintrittskarten möglichst im Vorverkauf zur Verfügung zu stellen und mit ihnen später abzurechnen, war pfiffig, aber musste sich erst durchsetzen. Da von diesem Vorkaufsrecht in den ersten Wochen nur eine Minderheit Gebrauch machte und in dieser Zeit auch noch kein Kartenverkauf auf dem Busparkplatz stattfand, waren die Busfahrer gezwungen, die Karten vorher im Hotel oder bei anderen Vertriebspartnern⁷⁰ zu kaufen oder mit ihren Busgästen auf der Fähre zur anderen Seite zu fahren und sich dort an der Kasse einzureihen. Die Lösung brachten Container für den Kartenverkauf auf dem Busparkplatz. Als Grund dieser Verzögerung wird eine – aus Kostengründen – fehlende Kabelverbindung für den Datenaustausch genannt.

Besucherzahlen und Prognose: Für Zeitreihen von Besucherzahlen gilt fast immer, dass sie kaum miteinander vergleichbar sind. So hatte die BUGA Mannheim 1975 über 8 Mill. Besucher und die BUGA Gelsenkirchen 1997 lediglich 1,6 Mill. Gäste (Abb. 5.4-1). Jede der bis-

⁷⁰ IGA-Tickets waren auch noch in Lotto-Toto-Annahmestellen, beim Tourismusverband, bei der Tourismus-Zentrale, bei der Zimmervermittlung und bei der DB AG erhältlich.

herigen 5 IGAs wiederum wies formal über 5 Millionen Besucher auf (Gütschow 2001:8-9). BUGA-Planer orientieren sich gern an den Spitzenbelastungen auf Hauptwegen und Parkplätzen als Kapazitätsgrenzen und betonen, dass diese bei den 2,5 Mill. Besuchern der fünf – elektronisch gezählten - Gartenschauen seit 1997 brechend voll gewesen sind. Danach können die alten Zahlen nicht stimmen.

Wird die Erstpräsenz oder jeder Besuch gezählt? Bilden die ausgegebenen Eintrittskarten die Grundlage oder wird - wie heute möglich - elektronisch kontrolliert? Auch wer zählt, beeinflusst das Ergebnis: Zahlen der Veranstalter Berliner Mega-Events sind erfahrungsgemäß doppelt so hoch wie die Angaben der Berliner Polizei. Als bei der Street Parade 2000, dem Schweizer Gegenstück der Love Parade, die Teilnehmer anhand von Luftaufnahmen ausgezählt wurden, blieb nur ein Drittel der genannten Zahlen übrig (Hovadik 2001). Schließlich sagen sogar die reinen Besucherzahlen wenig aus, denn Kinder, Senioren, Dauerkartenbesitzer und alle anderen Rabattempfänger verzerren das Bild und erst die kaufmännische Gegenrechnung schafft Klarheit.

Eine Schlüsselgröße bildet die Nutzung der Dauerkarten. Bei der Planung der IGA Rostock 2003 wurden für jeden Dauerkartenbesitzer im Durchschnitt 6 Besuche der IGA kalkuliert. Die tatsächliche durchschnittliche Besuchshäufigkeit der Dauerkartenbesitzer war mit 11,7 Besuchen aber doppelt so hoch (Becker 07-01-2004). Dazu dürften sowohl der niedrige Dauerkartenpreis im Vergleich zur Tageskarte als auch die zahlreichen kulturellen Tages- und Abendveranstaltungen erheblich beigetragen haben, die als Highlights systematisch veranstaltet wurden, um die fallenden Besucherzahlen ab August 2003 aufzufangen. Sie waren derart erfolgreich, dass sie den steigenden Besuchertrend stabilisierten.⁷¹ Würden die 34.000 Dauerkartenbesitzer aber jeweils knapp zwölfmal die Drehkreuze am Eingang passiert haben, wäre – allein aus diesem Grund - die Zahl von 2,6 Millionen um 194.000 Besucher überhöht. Welche Bedeutung aber derartige Unter- und Überschätzungen haben können, wird gerade bei der IGA Rostock 2003 sichtbar. So verzichtete die Fa. Doppelmayr nur auf die Zahlung von Nutzungsgebühren für ihre Seilbahn unter der Bedingung, dass die magische Grenze von 2,5 Mill. Besuchern erreicht wird. Andernfalls würden Nachzahlungen fällig.

Darüber hinaus sind Prognosen vor allem Ausdruck des politischen Gestaltungswillens und finanzieller Rahmenbedingungen für Attraktionen und Marketingaufwand und somit stets auch Rechtfertigung interessengeleiteter Vorhaben. Insofern gilt auch hier der Satz, dass die Richtigkeit von Prognosen daran sichtbar wird, wie überzeugend sie wirken und wie sie – zum Be-

⁷¹ Da selbst bei Rockkonzerten die meisten Besucher schon früher kamen und älter als 18 Jahre waren, ist der eventbedingte Verjüngungseffekt der Besucher nur schwer mithilfe der Eintrittskartenstruktur nachweisbar.

werbungszeitpunkt - in die politische Landschaft passen. Fast alle, vom Verfasser befragten Eventmanager und Planer im Umfeld von Events interpretieren Prognosewerte vor allem als Handlungsparameter für Politik und Werbung nach außen (Hovadik, Frerichs 2001). Weil sich für jede Zahl Argumente finden lassen, sind Potentialanalysen so problematisch.⁷² Deshalb dominiert die Orientierung an früheren oder ähnlichen Veranstaltungen als Referenzfällen, also Analogieschlüsse.

Dies aber erwies sich in Rostock als kritisch. Mit dem Meer im Norden, einer sensiblen politisch-ökonomischen Grenze im Osten und ohne benachbarte Großstadt, bilden 200.000 Einwohner als Primärmarkt ein vergleichsweise schwaches Nachfragepotential. Deshalb erscheint es auf den ersten Blick überoptimistisch, von einer Besucher-Einwohner-Relation (Eventintensität)⁷³ von 18 für Rostock (3,6 Mill. erwartete Besucher, 200.000 Einwohner) auszugehen (Gütshaw 2001). Zum Prognosezeitpunkt 1996/97 war bereits erkennbar, dass sich die Besucherzahlen (und damit auch die Eventintensitäten) von BUGAs und IGAs seit der Wiedervereinigung mindestens halbiert hatten.⁷⁴ Diese Tendenz setzte also schon vor ihrer elektronischen Zählung (1997) ein. Eine Ausnahme bildete die IGA Stuttgart 1993 mit 7 Mill. Besuchern und einer Besucher-Einwohner-Relation von 12,3, die für Rostock deshalb einen IGA-Attraktivitätsfaktor erwarten ließ. Im Rückblick aber zeigt diese Entwicklung vor allem den Heimvorteil eines wohlhabenden Ballungsgebiets. Das gilt auch für Potsdam als faktischem Vorort von Berlin mit West-Berlin als Kernnachfrage. Das zentral gelegene Magdeburg wiederum ist von Halle, Dessau und der Magdeburger Börde als traditioneller landwirtschaftlicher Kulturfläche umgeben. Mit einer realisierten Eventintensität von 13 hat es die IGA 2003 Rostock deshalb geschafft, mit der IGA Stuttgart 1993 (Besucher-Einwohner-Relation 12,3) gleichzuziehen, obwohl die Stuttgarter Werte nicht elektronisch gezählt wurden. In dieser Perspektive sind 2,6 Mill. Besucher der IGA Rostock eine exzellente Leistung.

Einmal genannte Zahlen aber entwickeln Eigendynamik: Je häufiger sie wiederholt werden, umso wahrscheinlicher wird ihr Bestand. Dies gilt besonders für die Unsicherheit im Personalkarussell. Deshalb ist mit wachsender Terminnähe eine „Angst vor der eigenen Courage“ zu beobachten, indem BUGA- und IGA-Veranstalter versuchen, von überhöhten Prognosewerten

⁷² Dieses grundsätzliche Prognoseproblem von Gartenschauen wird durch das – in diesem Forschungsprojekt entwickelte - Modell von Röhling (Kessel&Partner) erheblich entschärft.

⁷³ Verhältnis zwischen Besucherzahl des Events und Einwohnerzahl der gastgebenden Stadt vgl. die Ausführungen zur „relativen Größe“ eines Events im morphologischen Kasten des Kapitels 4).

⁷⁴ Als Gründe bieten sich konjunkturelle Lage und veränderte private Präferenzen an, aber auch die Möglichkeit von Erschöpfungssymptomen im Produktlebenszyklus des Events „Bundesgartenschau und damit dem Event „Expo“ vergleichbar. Seniorengesellschaft und „Neue Nähe“ im Tourismus könnten dies durchaus umkehren.

wieder herunterzukommen.⁷⁵ Eventerfahrene großstädtische Verkehrsplaner sehen Fehlprognosen gelassener, da sie sowieso an der oberen Kapazitätsgrenze fahren. In der Regel existieren vor der Ausschreibung verkehrsplanerischer Leistungen nur politische Prognosewerte, die verkehrsplanerisch zu prüfen sind. Sind bauliche Kapazitätserweiterungen möglich oder laufen solche bereits parallel, ist es nur konsequent, sich an sicheren Obergrenzen zu orientieren.

Prognosen gelten unter Nebenbedingungen: In unserer Zeit zählt dazu vor allem das Marketing von Großveranstaltungen, solange diese noch keine Selbstläufer – wie Love Parade, Christopher Street Day oder Silvester Party - sind und die Medien berichten müssen. Deshalb spricht der Tatbestand, dass Werbung für die IGA 2003 Rostock außerhalb des IGA-Geländes kaum wahrnehmbar war, durchaus zugunsten der höheren Prognosewerte. Sollte es zutreffen, dass die großen Werbeausgaben auf den Zeitraum kurz vor der Veranstaltung verschoben wurden (um ihr Verpuffen zu vermeiden), aber das Geld dann nicht mehr vorhanden war, wäre dies zwar eine plausible Erklärung, aber eine riskante Strategie einer teuren Werbeagentur.

Dominierendes Nachnutzungsziel: Thema, Location, Klientel und Erschließung eines bisher vernachlässigten Naherholungspotentials für Plattensiedlungen prägten auch in Rostock die Gesamtplanung. Die Umwandlung eines brachliegenden Gebietes in einen Park sollte als Ausgleich des vierspurigen Zubringers zum Warnow-Querung dienen, der als trennende Barriere zwischen Schmarl und Groß Klein befürchtet wurde (Kluger, Oschwald, Stolle 2004:1). Unausgesprochen ging es auch um einen Naherholungsraum für Plattensiedlungen, in denen 1992 verheerende ausländerfeindliche Ausschreitungen stattgefunden hatten. Deshalb gehörte die Nachnutzung zu den Kernzielen, auch wenn ihr Konzept nachträglich recht unverbindlich wirkt. Dazu gehörte ein Messe- und Festgelände für einen „zukunftsorientierten Standort“ (Karina Jens in NNN v. 23.09.1998 zitiert bei Kluger, Oschwald, Stolle 2004:1). Öffentliche Dienste u. a. wurden auf langfristig tragfähige Infrastrukturleistungen ausgerichtet. Extreme kurzfristige Überlastungsprobleme stellten sich kaum.

Lehren früherer BUGAs: Eine Reihe verkehrsplanerisch bedeutsamer Parameter dürften durch die BUGA-Rahmenbedingungen der Dachorganisationen und tragfähig erachtete Vorerfahrungen anderer BUGAs vorgegeben gewesen sein. So wies auch die IGA Rostock 2003 viele Gemeinsamkeiten mit der Vorgänger-BUGA Potsdam (2001) auf: die Erfahrungen des Managements mit Gartenschauen, das dezentrale Gartenschau-Konzept, die geringen Erweite-

⁷⁵ So wurde anfangs nicht nur bei der IGA 2003 Rostock mit 3,6 Millionen Besuchern gerechnet, auch bei der BUGA Potsdam waren in der Frühphase 5 Millionen im Gespräch (Frerichs 2004).

rungsbauten der Straßeninfrastruktur, das Leitsystem und die besondere Aufmerksamkeit für den Reisebusverkehr, um eine stressfreie Anreise zu fördern, die Trennung von Bus- und Pkw-Verkehr, die Einbeziehung des Schiffsverkehrs zur Erlebnisanreise. Von der Expo Hannover 2000 hatte man gelernt, dass der Expo-Parkplatz für einen Bus für 100 DM ein Fehler war. Auch deshalb waren in Rostock die Busparkplätze kostenlos und entschärften anfängliche Ticket-Engpässe und Verschmutzungsklagen der Busfahrer. Wie in Potsdam blieb in Rostock das befürchtete Verkehrschaos aus. Es gab kaum Staus.

Nachhaltigkeit durch Transportvermeidung: Eine nachahmenswerte Lösung für Umwelt und Region bildete das Bodenmanagement der IGA Rostock 2003 GmbH mithilfe eines digitalisierten Bodenbuchs. Im Zusammenspiel mit der Bodenbörse wurden Bodenmaterial aus der Stadt Rostock genutzt und Deponiekosten gespart. Das Ab- und Auftragen von Boden und der Bauablauf ließen sich so koordinieren, dass minimale Transportleistungen und Lagerkosten erreicht wurden. Angesichts der gewaltigen Erdbewegungen durch den Bau des Groß Kleiner Dammes, des Warnow-Tunnels und der Messehalle lag eine solche Verbundlösung nahe, wobei das IGA-Gelände auch zur Zwischenlagerung von Aushub der Warnow-Querung genutzt wurde. So diente der Bodenaushub des Messegeländes für den Bau von Erdwällen. Voraussetzung war eine reibungslose Zusammenarbeit zwischen der IGA 2003 GmbH, der Warnowquerungsgesellschaft (WQG), dem Umweltamt und der für Kontrolluntersuchungen des Materials zuständigen Ingenieurgesellschaft HSW.

Zusammenarbeit: Zu den besonderen Leistungen zählt zweifellos die Zusammenarbeit unterschiedlichster Vorhabensträger. Dies gilt sowohl für die Vorbereitung, Erschließung und Durchführung der IGA 2003 als auch für die zahlreichen Verkehrsbauvorhaben im direkten Umfeld des IGA-Geländes kurz vor und während der IGA (vgl. Kapitel 3 Die IGA Rostock 2003 als Event und Verkehrslösung). Bei einer Vielzahl gewählter Lösungen handelte es sich um kreative und pfiffige Lösungen. Hierzu zählen die zeitlich abgestimmte Integration der großräumigen Verkehrsinfrastrukturplanung, des Umbau von Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Hauptbahnhof, Lütten Klein) und der Stadterneuerung mit der IGA 2003, die Trennung von Bus- und Pkw-Verkehr der IGA-Besucher auf dem äußeren Tangentenring, der Zugang zum IGA-Gelände aus mehreren Richtungen mit entsprechenden Parkplätzen, die Integration von Fähr- und Schiffsverbindungen in die IGA und der IGA-Express.

Trotzdem wird die Gesamtkoordination der Gesamtveranstaltung und der Verkehrsplanung als Schwachpunkt geschildert. So heißt es, dass der IGA Rostock 2003 GmbH vor allem Planer fehlten, die die Stadtverwaltung kannten und wussten, wie sie funktioniert, um sie virtuos nutzen zu können. Bei der Stadtverwaltung wiederum liegen ungeklärte Zuständigkeiten nahe. Alle wollten irgendwie mitreden, aber kaum einer – angesichts von Komplexität und Zustän-

digkeiten - so recht die Verantwortung übernehmen. Letztlich war es dann wieder das Tiefbauamt, das die Führung übernahm, plante, koordinierte und Lösungen anstieß.

Verkehrsstaus: Nach Ansicht des Tiefbauamtes ist die IGA so gelaufen, wie erwartet. Um Gartenbauausstellungen attraktiv zu halten, werden Attraktionen und Veranstaltungen als „Events auf dem Event“ immer interessanter. Gärtnerische Ausstellungen (wie Freilandschauen, Hallenschauen und Nationengärten) allein genügen nicht mehr, um ausreichende Besucherzahlen anzuziehen, sondern erfordern zusätzliche Highlights für eine breitere Zielgruppen (Gütschow 2001:187). Auch auf der IGA Rostock 2003 wurden die Spitzenwerte im Zusammenhang mit Veranstaltungen des NDR erreicht. Zur Eröffnung kamen 40.000 Gäste und zur Abschiedsvorstellung 42.000. Auf die Party von NDR1 Radio MV am 19.9.2003 kamen 27.000 Gäste, davon 13.000 innerhalb einer Stunde vor Beginn. Trotzdem waren die Verkehrsbelastungen geringer als bei der Hanse Sail. Engpässe bildeten die Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen (LSA). Da die LSA keine Vorrangschaltungen aufwies, war der Rückstau aus IGA-Perspektive hausgemacht. Die Installation eines Grünen Pfeils sei an den Gesamtkosten von 4.500 Euro gescheitert. Auch sei dies erst nach 2 Großveranstaltungen an Wochenenden begriffen und der Stau in der kritischen Zeit zwischen 10-10.30 Uhr durch die Polizei manuell geregelt und aufgelöst worden. Auch der Wirtschaftsverkehr erwies sich als problemlos. Aus der Sicht des Tiefbauamtes hingegen wurden die Lichtsignalanlagen im Rahmen der technischen Möglichkeiten angepasst, d. h. den Verkehrsströmen der IGA-Besucher wurde durchaus mehr Grünzeit eingeräumt, aber immer unter Berücksichtigung des normalen Verkehrs.

Leitsystem: Bei fast allen Großveranstaltungen ist die Wegweisung ein schwieriges Feld.⁷⁶ Da die Ausschilderung in der Regel von Einheimischen durchgeführt wird, sind Ergänzungen und Nachbesserungen üblich. Erst der ortsfremde Besucher signalisiert durch häufiges Fragen das Fehlen eines Wegweisers (und beschwert sich darüber in der Regel nicht schriftlich). So bezeichnete fast ein Drittel der Befragten bei der BUGA 1995 Cottbus die Ausschilderung als eher schlecht, wobei die schlechteste Bewertung durch Besucher aus den westlichen Bundesländern erfolgte und relativ gut durch die Cottbuser (IFT-Besucherbefragung BUGA '97 Cottbus: 13). Auch auf der Landesgartenschau Luckau 2000 fehlte jeder Hinweis auf die Hauptrichtung Berlin beim Verlassen des LAGA-Parkplatzes. Auf der Bundesgartenschau Potsdam wiederum hatte man die Schilder im Stadtgebiet mit Informationen überladen und nachträg-

⁷⁶ Wie der Verfasser aus eigener Anschauung berichten kann, wies die Expo Lissabon 1998 ein hervorragendes Leitsystem für den ortsfremden Autofahrer auf. Dafür war die Wegweisung auf dem Expo-Gelände schwierig, wenn der Besucher beim Ticketerwerb keinen Geländeplan bekommen oder ihn verloren hatte. Auch konzentrierten sich die Besuchermassen auf die Pavillons weniger Nationen und bildete dort Schlangen von mehreren Stunden Wartezeit ohne Reservierungsmöglichkeit.

lich vereinfacht. Die Ausschilderung zur IGA Rostock 2003 bildete das 6-7-jährige Planungs-, Umsetzungs- und Kontrollergebnis eines kunstvollen Netzwerkes verschiedenster zuständiger Baulasträger unter Federführung des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr sowie der Verkehrsabteilung des Stadtamtes Rostock.⁷⁷ Aus der Sicht von IGA-Planern wird das Leitsystem zur IGA als zu wenig überlegt und die Beschilderung als zum Teil irreführend bezeichnet. Vor allem fehlten aus Hinweisschilder aus der Anfahrtsrichtung Nordosten. Die sinnvolle Trennung von Bus- und Pkw-Verkehr spiegelte sich in IGA-Schildern mit Pkw- oder Bussignets wider. Sie entsprachen zwar der StVO und den gängigen Richtlinien, aber wurden in ihrer elementaren Bedeutung für völlig unterschiedliche Anfahrwege häufig nicht begriffen. Auch vom Verfasser wurde die IGA-Schilderdichte im Stadtgebiet und die Hinweise auf IGA-Parkplätze als viel zu niedrig empfunden. Diese kritische Einschätzung wird auch von BUGA-Planern geteilt. Als IGA-Stadt war Rostock nicht zu erkennen, was sicherlich vor allem kostenseitig bedingt war.⁷⁸ Stadtfremde IGA-Besucher bemängelten auf dem IGA-Gelände das Fehlen von Richtungshinweisen zur S-Bahn, die nur am Haupteingang (Hamburger Tor) ankam und abfuhr.

Dieser Einschätzung widersprechen die Ergebnisse der IFT-Besucherbefragung der IGA Rostock 2003. Danach fanden 86 % der befragten 485 Pkw-, Motorrad- und Wohnmobil-Anreisenden die Ausschilderung sehr gut/gut und nur 12 % weniger gut/schlecht.⁷⁹ In einer Befragung des BMBF-Projektteams (Fachhochschule Erfurt) zum Leitsystem hielten nur noch 50 % der Befragten die Ausschilderung für „sehr wichtig“ und 65 % für „deutlich“.

Parken: Da der Service der Parkplatzbewirtschaftung den ersten und letzten Kontakt des Pkw-Tagesbesuchers mit der IGA herstellt, beeinflusst er das subjektive Gesamteindruck maßgeblich (Frerichs 2004). Die Preise für die Parkplatzbenutzung orientierten sich an den Vorgänger-BUGAs: für den Pkw pro Tag in Gelsenkirchen (1997) 2,50 Euro, in Magdeburg (1999) 4 Euro, in Potsdam (2001) 3,50 Euro (Wohnmobile 5 Euro) und in Rostock 5 Euro (ab 17.00 Uhr 2 Euro). Nach den Ergebnissen der IFT-Besucherbefragung der IGA Rostock 2003 bewerteten 90 % der befragten 366 Pkw-, Motorrad- und Wohnmobil-Anreisenden das Park-

⁷⁷ Die Verkehrszeichenpläne für die Ausschilderung im Rostocker Stadtgebiet wurden konzeptionell und inhaltlich zwischen dem Planer, dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern, den Straßenbauämtern Schwerin und Güstrow und dem Tiefbauamt der Hansestadt Rostock als Straßenbaulasträger, der Unteren Verkehrsbehörde und der IGA Rostock 2003 GmbH abgestimmt.

⁷⁸ Dem Verfasser fiel in der Straßenbahn am 16. Mai 2003 lediglich ein kleines Schild auf „Wir freuen uns auf die IGA“, obwohl diese bereits 3 Wochen vorher eröffnet worden war.

⁷⁹ Für diese überwältigende Mehrheit bieten sich drei Erklärungen an. (1) Die Hälfte der Besucher kamen aus Mecklenburg-Vorpommern einschließlich Rostock/Warnemünde und kannte sich aus. (2) Gartenschau-Besucher bilden ein dankbares Publikum charakteristischer Sozialstruktur, das sich auf sein Fahrtziel vorher einstimmt. (3) Die IFT-Befragung ist interviewerbegleitet. Zusammen könnten diese Faktoren den traditionell extrem positiven Notendurchschnitt erklären.

platzangebot gut und sehr gut, aber 68 % der Befragten empfanden die verlangten Preise von 5 Euro pro Pkw als zu hoch (IFT 2003:27,68). Trotz der rund 3.000 neu geschaffenen IGA-Parkplätze gab es gelegentliche Parkplatzüberfüllungen und Wildes Parken. Diese Engpässe werden IGA-seitig vor allem der locker wahrgenommenen Aufsichtspflicht des privaten Parkplatz-Betreibers gegenüber Einweisern zugeschrieben. Trotz erheblicher Gewinnspannen des Betreibers seien durch unzulängliches Einweisen und Abkassieren von IGA-Gästen mit Pkw erhebliche Einnahmen verschenkt worden. Wegen des Parkproblems gab es gewisse Reibungen mit Wohnstandorten, aber die Anwohner spielten mit. Anwohnerparken wurde angedacht, aber verworfen. So wurde schließlich der Parkplatz eines Wohnungsunternehmens mitgenutzt. Auch hier bestätigte sich wieder die alte Regel, dass Befürchtungen der Anwohner hinsichtlich ihrer Verkehrsbelastung gern überschätzt und die Vorteile professioneller Anbieter, schon im Hinblick auf den Termindruck, unterschätzt werden.

Vertragsgestaltung: Die Vertragsgestaltung mit Subunternehmern war teilweise ohne Wettbewerb erfolgt. Dies gilt vor allem für das – von sämtlichen Gesprächspartnern als Fehlgriff bezeichnete – zu teure Catering, nicht jedoch für die Parkraumbewirtschaftung. Angesichts der Hochsaison war das Interesse örtlicher Verkehrsanbieter an der Übernahme zusätzlicher Bus- und Schiffsangebote mäßig und führte zu europaweiter Ausschreibung.

Weggeben oder Selbermachen? Im Bestreben, Besucherzufriedenheit und Einnahmen zu erhöhen sowie Kosten zu senken, vertreten verschiedene IGA-Planer noch immer die Ansicht, selbst vieles besser und finanziell einträglicher machen zu können als so mancher Subunternehmer. So hätte eine Parkraumbewirtschaftung durch die IGA Rostock 2003 GmbH selbst vermutlich weit mehr Geld in öffentliche Kassen gebracht. Hinter der Vergabe lukrativer Tätigkeitsbereiche nach außen stand vor allem die längere Unsicherheit, dies mit dem Gemeinnützigkeitsstatus vereinbaren zu können. Als dies endlich geklärt und entschieden war, kam nur noch ein Fremdanbieter infrage.

Gartenschau in einer Urlaubsregion: Die IGA-Planung unterschätzte den Tatbestand, dass Mecklenburg-Vorpommern vor allem Ferienregion ist. Deshalb standen die 9.000 Busse im Mittelpunkt und nicht die Familien, die ihre Ferien an der Ostsee verbrachten. Wohnmobile wurden auf der anderen Warnowseite gegen eine tägliche Standgebühr von 10 Euro für Strom und Wasser untergebracht (Vorgänger-BUGA 5 Euro). Rückblickend würden IGA-Planer die Wohnmobile auf Camping-Plätzen diesseits der Warnow unterbringen, mit Strom, Wasser und anderen Leistungen versehen, aber dafür 30-40 Euro nehmen. Dem steht jedoch die IFT-Befragung der IGA-Besucher entgegen, der zufolge schon die Pkw-Tages-Parkplatzgebühr als zu hoch empfunden wurde (IFT 2003:27, 68).

Seeseite: Zwar gab es benachbarte Bootsanliegeplätze, doch war diese weder durch einen preiswirksamen wasserseitigen Zugang zum IGA-Gelände in das IGA-Geschehen integriert noch allgemein bekannt. So wurde auch die Sportschiffahrt mit ihrem wohlhabenden Klientel vernachlässigt und nicht von einer IGA-Marina angezogen. Auch ein Schiffsshuttle zum Grand-Hotel Heiligendamm blieb eine halbherzige Initiative, die nach wenigen Besuchen wegen Anlege-Schwierigkeiten verärgert abgebrochen wurde. Von der Fährverbindung der Busgäste über die Warnow abgesehen, spielte das Schiff im Modal-Split keine Rolle (1 %). Auch die BUGA Potsdam verfolgte das Ziel, 5 % aller Anreisen auf das Schiff zu verlagern und erreichte nur 0,3 % (Frerichs 2004).

Außenstandorte: Der Besuch des IGA-Geländes Rostock war ein Ganztages-Ereignis, so dass eintägige Fahrten zum Stammgelände und Außenstandorten zeitlich kaum machbar waren. Mehr als drei Viertel der Tagesausflügler blieben mehr als 6 Stunden auf dem IGA-Gelände und 85 % von ihnen besuchten nur die IGA und verzichteten auf den Besuch der Stadt und ihrer Umgebung (IFT 2003:89-90). Das Ziel ausreichender Besucherzahlen und begrenzter Kosten förderte die Tendenz unter IGA-Mitarbeitern, die Außenstandorte als Konkurrenz zum IGA-Gelände Rostock und als nachrangig wahrzunehmen. Erhebliche qualitative Unterschiede zwischen den 46 Außenstandorten begünstigten diese Einstellung. Im Gegensatz zur BUGA Potsdam galt das IGA-Ticket nicht für die Außenstandorte und auch das Kombiticket nur für das VVB-Gebiet Rostock. Mit der Frage, wie sie Außenstandorte mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen konnten, wurden die Besucher allein gelassen. Selbst im IGA-Express erfolgten keine Hinweise auf Außenstandorte. Obwohl nur jeder 7. befragte Besucher der IGA zum Befragungszeitpunkt schon einen IGA-Außenstandort besucht hatte, waren die Besucherzahlen der Außenstandorte im IGA-Zeitraum jedoch höher als sonst (IFT 2003:61). Die zurückhaltende Werbung und Verkehrsinformation im Hinblick auf die Außenstandorte und die Tatsache, dass die Hälfte der IGA-Besucher aus Mecklenburg-Vorpommern kam und auch die Hälfte Tagesbesucher darstellten, sprechen dafür, dass vor allem Einheimische und Landeskinder die Außenstandorte besuchten. Wie an anderer Stelle ausgeführt, führte die dezentrale IGA-Struktur zu überregionalen Identifikationseffekten und vermutlich auch erhöhter Besucherintensität des Stammgeländes. Deshalb sollte dieses Konzept in der Bundesgartenschau Schwerin wiederholt, aber Außenstandorte institutionell gestärkt werden. Weil es sich bei dem Besuch von Haupt- und Außengelände um getrennte Reisen handelt, lassen sich durch Mehr-tagesangebote auch die Gesamtausgaben der Gäste erhöhen.

IGA-Express: Der „IGA-Express“ war ein innovativ konzipiertes Experiment, die gemeinsame An- und Abreise zielgruppenorientiert zu einem Teil des Events werden zu lassen. Die Idee wurde im Forschungsprojekt „Eventverkehr“ des BMBF geboren und die Umsetzung von der

Fachhochschule Erfurt zusammen mit der DB Regio AG vorbereitet. Obwohl von der Konzernspitze im Vorfeld klar abgelehnt⁸⁰, wurde der Zug als touristisches Angebot überraschend doch möglich. Die technologische Umsetzung (Verantwortung in Händen der DB Regio AG) folgte weitgehend den Vorschlägen der Ideengeber aus dem Projektverbund und sogar eine einheitliche Außenwerbung am Wagenmaterial wurde gegen die Konzernrichtlinien der DB AG zur Fahrzeuggestaltung umgesetzt.

Die Aspekte der erlebnisorientierten Anreise und des besonderen Marketings, welche vorgeschlagen worden waren, wurden jedoch nicht einmal ansatzweise realisiert. Lediglich die erste Fahrt (mit Prominenz an Bord) und eine der letzten Fahrten (in Verantwortung des Projektnetzwerkes gestaltet) wurden gestaltet angeboten. Rückblickend erscheint der IGA-Express deshalb für Außenstehende subjektiv als Verlegenheitsprodukt der DB Regio AG. Auch von IGA-Planern wird er kritisch gesehen, obwohl sich gerade die IGA nicht sehr umfangreich in der Umsetzung der Ausgestaltung einbrachte. Der IGA Express war – zumindest aus Sicht der DB Regio AG – als Träger des wirtschaftlichen Hauptrisikos – zwar ein Verlustbringer, andererseits wurde die Werbewirkung des Zuges als sehr positiv erkannt. Anzumerken sei an dieser Stelle, dass der Betreiber Connex – obwohl in dieser Zeit bereits mit einer eigenen Verbindung nach Rostock im Wettbewerb – im Vorfeld bereits ein Engagement für den IGA Express ablehnte.

Wassertour: Zu den originellen Ideen der IGA-Begleitung durch das BMBF-Projekt „Eventverkehr“ zählte die Möglichkeit, mit privaten Motoryachten vom Stadthafen Rostock zur IGA mitzufahren. Ziel war das Erlebnis und die Identifikation gemeinsamer An- und Abreise als Teil des Events. Kontaktpartner war der Verein Wassersportverein Hanseat. Als völlig neue Idee stieß ihre Umsetzung auf immense bürokratische Vorbehalte. Dazu zählte ihre Umsetzbarkeit in öffentlichem Fahrwasser, das Versicherungsproblem, das Entgelt für die Bootseigner als Anreizmoment und deren Finanzierung aus Projektmitteln, die direkte Werbung dafür bei IGA-Besuchern und die Integration der Aktionen in die IGA-Planung. Trotzdem gelang das Experiment an 2 Tagen (16. und 20.9.2003) mit insgesamt 50 Personen. Obwohl erfolgreich, erlaubte diese späte positive Entscheidung nur noch den Beweis ihrer problemlosen Machbarkeit. Sollen unkonventionelle Events etablierte Veranstaltungen, wie BUGAs, ergänzen, sind Freiräume zu schaffen und personell systematisch zu betreuen.

⁸⁰ Schreiben der DB AG vom 8.5.2002 an die FH Erfurt, Hans G. Koch, Bereichsvorstand Marketing und Vertrieb, Unternehmensbereich Personenverkehr

Nachfrageausfall: Zu den Sorgen der IGA-Planer gehörte die Befürchtung, potentielle IGA-Besucher könnten bei heißem Wetter einen Strandbesuch vorziehen.⁸¹ Deshalb wurde ein 17-Uhr-Ticket für die IGA eingeführt, das es auch auf anderen Gartenschauen gab. Das tägliche IGA-Ende erfolgte tageslichtabhängig. Abends fanden zudem viele Veranstaltungen statt: Neben 24 großen Veranstaltungen mit dem IGA-Medienpartner NDR und 50 mit dem IGA-Kulturpartner Volkstheater Rostock fanden weitere 1.300 Veranstaltungen auf den drei IGA-Bühnen 295 Tagungen und Kongresse mit 17.000 Teilnehmern statt. Trotzdem soll ein Vorwurf gelautet haben, die IGA würde zu früh schließen. Fanden keine Abendveranstaltungen statt, wurden Buden und gastronomische Einrichtungen ab 18.00 Uhr geschlossen.

Manöverkritik und Datenauswertung: Inwieweit eine Manöverkritik dieses Events, dessen Teilnahme dem Verfasser zugesagt worden war, überhaupt stattgefunden hat, ist nicht bekannt. Wegen des kaum zu überschätzenden Lerneffektes derartiger offener Retrospektiven besteht das Tiefbauamt auf einer Datenauswertung durch die IGA.

Defizite und Schuldzuweisung: Nach IGA-Ende wurde ein Defizit von 3,5 Mill. Euro für das Jahr 2003 und später nochmals zusätzliche 2,3 Mill. Euro für 2004 sowie 8,2 Millionen für ein nicht zurückgezahltes Darlehen der Stadt an die IGA Rostock 2003 GmbH eingeräumt.⁸² Neben beträchtlichen Außenständen bei Bahn, Busunternehmen und Reisebüros wurde dies vor allem mit den verbilligten Abend-, Gruppen- und Umweltbildungstickets sowie Dauerkarten begründet. Dadurch sei der Durchschnittserlös pro Kopf von 14 Euro auf 8 Euro gesunken. Als sich dies abzeichnete, seien die Investitionen zurückgefahren worden. Darüber hinaus habe es „gravierende Fehlplanungen bei der IGA“ gegeben (Aufsichtsratsvorsitzender und OB Arno Pöker, Ostsee-Zeitung, 27.11.2003). Ein Verwaltungsgebäude sei geplant, aber nicht gebaut worden, die Sponsor-Leistungen seien falsch eingeschätzt worden, die Sanierung des Traditionsschiffes habe 1,2 Mill. Euro mehr gekostet und auch die Planungen für die Seilbahn-Fundament seien um 600.000 Euro teurer geworden. Diese Entwicklung sei personell mit einem früheren Geschäftsführer und dessen ebenfalls ausgeschiedener Prokuristin verknüpft. Auch wird spekuliert, inwieweit das beabsichtigte Nachnutzungskonzept die in Anspruch genommene Gemeinnützigkeit gefährden könnte, so dass erhebliche Teile des erfolgten Vorsteuerabzugs und auch GA-Fördermittel zurückgezahlt werden müssten. Eine Untersuchung dieser Fehlplanungen, die Benennung der Verantwortlichen und eine juristische Aufarbeitung wurden angekündigt. Im Januar 2004 hat der Landesrechnungshof seine Ermittlungen aufge-

⁸¹ Der Verfasser kann entsprechende Gespräche mit IGA-Planern vor IGA-Eröffnung bestätigen.

⁸² Nach Presseberichten soll eine Gesamtrechnung der IGA 2003 Rostock erst am 30.6.2004 vorgelegt werden, also eine Woche nach der Kommunalwahl.

nommen. Den Unwillen der Presse erregte vor allem, dass der Aufsichtsratsvorsitzende Pöker noch Anfang November 2003 von einer „finanziellen Punktlandung“ und von einem Gesamtergebnis mit „schwarzen Zahlen“ gesprochen hatte und auf der folgenden Bürgerschaftssitzung das nun bekannt gewordene Defizit mit den ihm vorgelegten Meldungen des IGA-Geschäftsführers begründete.

Welche Besucherzahl möglich gewesen wäre, ist nicht hier zu diskutieren. Das erstaunlich stabile niedrige Niveau seit der BUGA Cottbus 1995 wirkt wie eine Grenzlinie, die nicht nur ein neues Zählverfahren widerspiegeln dürfte. Angesichts der schwierigen Rahmenbedingungen Rostocks, auf die mehrfach verwiesen wurde, erscheinen - selbst bei optimaler Werbung - 1 Million zusätzliche IGA-Besucher fraglich. Mindestens 1 Million mehr und dies ohne Mehrkosten hätte man aber – bei 14 Euro Eintrittserlös pro Person - zum Ausgleich des Defizits von 14 Millionen Euro benötigt. Bei zusätzlichem Aufwand und niedrigerem Durchschnittserlös müsste diese Zahl noch höher sein.

Der Streit vor und nach der IGA 2003 Rostock ist nichts Neues, denn auch der BUGA 1995 Cottbus wurde eine Blamage und eine finanzielle Pleite“ vorausgesagt und auch diese Stadt mit dem bisher kleinsten Primärmarkt aller BUGAs wurde ein großer Erfolg (BUGA 1995 Cottbus GmbH Abschlußbericht:1). Großstädte sind zuerst Sozial- und Integrationsmaschinen und damit Hoffnungsträger. Dafür benötigen sie aber ausreichende Finanzmittel, die ihnen bei hoher Arbeitslosigkeit und leeren öffentlichen Kassen nicht mehr zur Verfügung stehen. Im Gegenteil, bereits hochverschuldet, sehen sie sich einer wachsenden Aufgabenlast und stark schrumpfenden Einnahmen gegenüber. Wachsende Verschuldung aber ist mit steigenden Zinsen und sich damit weiter verengenden finanziellen Handlungsspielräumen verknüpft. Deshalb bestehen die Lösungen unserer Zeit in gekürzten Subventionen, europaweiten Ausschreibungen, der Privatisierung öffentlicher Einrichtungen, ihrem Abspecken und Schließen. Indem dieser Prozess Kitas, Schulen und Universitäten trifft, handelt es sich auch hier um einen Zwangssparprozess zu Lasten der Wissensgesellschaft von morgen. Zu dieser Normalität deutscher Großstädte kommen in ostdeutschen Großstädten, wie Rostock, nicht nur die bleibenden Orientierungsschwächen des Systemwechsels, sondern noch der Verlust langjähriger Vorzugsstellungen. In der DDR war Rostock Überseehafen und Hauptstadt der exklusiven Küstenregion. Mit der EU-Osterweiterung ist nicht nur verschärfte Hafenkonzurrenz verbunden, sondern auch der Verlust der schwierigen, aber geförderten Randlage. Ostdeutsche Großstädte holen nun im Schnellkurs die Emanzipation der 60er Jahre westdeutscher Kommunen nach. Funktions- und Perspektivverluste schaffen eine Atmosphäre des Rasonierens..

Deshalb ist das eruptive Unbehagen über die IGA-Defizite in Rostock mehr als bloßer Wahlkampf. Dahinter steht die Auseinandersetzung konträrer Bewältigungsstrategien von Struktur-

wandel in einem armen Bundesland: zwischen einer defensiven, eher verteilungspolitischen Konzeption und einer offensiven, eher wachstumspolitischen Vision.

Plakativ verkürzt, orientiert sich die defensive, stark sozialpolitisch geprägte Vorstellung an den Werten eines Familienvaters: zugunsten Urbanität und Solidität, offener Diskussion, Kleinteiligkeit und lokalem Lebensumfeld, Kitas, Schulen und Kultureinrichtungen, wirkungsvoller Jugend- und Sozialarbeit, für ein Rostock als regionalem Oberzentrum und voller Skepsis gegenüber Werbewirkungen von Mega-Events, riskanten Finanzierungen mit unübersichtlichen Folgekosten und weiter verengten Haushaltsspielräumen. Dies gilt in besonderem Maße für Großprojekte mit ihrer Abhängigkeit von Fördermitteln und Eigenanteilen zu Lasten anderer Bereiche. Deshalb wird eine Atempause angeregt, als „kreativer Stillstand“, um zu entscheiden, welche Entwicklung gewollt ist (vgl. dazu Holm 2000, Kluger, Oschwald, Stolle 2000, Kluger 2003, Maercker 2003).

Die offensive Vision aber entspricht eher der Perspektive eines Großunternehmers. Im Vordergrund steht die Sicherung der Wirtschaftskraft Rostocks. Es ist eine Strategie zugunsten Rostocks als Ostsee-Metropole, als Lokomotive der Gesamtentwicklung Mecklenburg-Vorpommerns, um durch Vorausinvestitionen, internationale Wettbewerbschancen und zukunftsorientierte Ausstrahlung die Atempause bis zur Osterweiterung der EU zu nutzen und die Jugend im Landes zu halten (vgl. dazu auch H. Rahe 2003).

Die Osterweiterung der EU und die Verkehrsströme der Ostseeregion als Wachstumsraum dürften dieses unschöne IGA-Nachspiel auf eine Fußnote Rostocker Stadtentwicklungspolitik reduzieren. Dazu zählen vor allem die verbesserte Infrastruktur angesichts der erwarteten Wettbewerbsschärfe zwischen polnischen und deutschen Häfen, die mehr durch Niedriglöhne, Zeitgewinne, Qualität und Sicherheit als von Kooperation geprägt sein wird, die positive Ausstrahlung der IGA 2003 auf die Hansestadt Rostock, die Region und das ganze Land und nicht zuletzt die Modernisierungs-, Lern- und Demokratisierungseffekte einer ostdeutschen Großstadt im Umbau und Sanierungsvorteile in einer, durch Rassenunruhen 1992 in die Schlagzeilen geratenen Plattensiedlung.

Bestätigt die IGA die Kriterien unser Klassifikation von Events? von G. Wolfgang Heinze

Die extreme thematische Vielfalt der Eventsszene wurde für das Handbuch „Eventverkehr“ in einem morphologischen Kasten charakteristischer Eventkriterien übersichtlich geordnet. Ein solcher Baukasten ermöglicht es im Einzelfall, das zu betrachtende Event anhand seiner Merkmale detailliert zu beschreiben, Strukturtypen zuzuordnen und von Vorgängern oder anderen Events abzugrenzen. Kriterieninhalte und Beispiele ihrer verkehrsplanerischen Bedeutung wurden anhand der folgenden Tabelle 4 beschrieben.

**Tabelle 4: Morphologischer Kasten zur Einordnung von Events
 (Quelle: Heinze 2000; Beschorner und Schewe 2001)**

Kriterien	Klassen oder Grenzwerte			
Besucherzahl am Spitzentag	Bis 10.000	Bis 100.000		Über 100.000
Relative Größe	Niedriger Quotient von Besucherzahl und Einwohnerzahl der Gebietskörperschaft		Hoher Quotient von Besucherzahl und Einwohnerzahl der Gebietskörperschaft	
Einzugsbereich	Lokal	Regional	National	Global
Zugang	Kontrollierter Zugang		Freier Zugang	
Finanzierung	Zweckorientierte staatliche oder private Kostenübernahme	Ticketing eines geschlossenen Events		Übertragungsrechte, Sponsoring, Startgelder, Catering, Franchising, Merchandising etc.
Location	Privatfläche	Dauerfläche oder Daueranlage	Öffentlicher Straßenraum	„Grüne Wiese“ ohne Infrastruktur
Kompaktheit	Räumlich zusammenhängender Veranstaltungsbereich		Mehrere räumlich getrennte Veranstaltungsbereiche	
Genehmigung	Nicht erforderlich (wegen Privatgelände oder Brauchtum)	Versammlung auf öffentlicher Verkehrsfläche		Kommerzielle Veranstaltung auf öffentlicher Verkehrsfläche
Zeit	Ganzjährig/Keine Abhängigkeit	Tagesabhängig		Saisonabhängig
Wetter	Wetterunabhängig		Wetterabhängig	
Dauer	Wenige Stunden	1-4 Tage		5 Tage und mehr
Ganglinie	Tagesganglinie	Wochenganglinie		Halbjahresganglinie

Periodizität	Regelmäßig wiederholt	Erstmalig vor Ort	Erstmalig überhaupt
Vergabemodus	Ort, Zeitpunkt und Veranstaltungsprofil sind fest		Vergabe des Events setzt Wettbewerb voraus
Lebensphase	Event in Einführungs- und Wachstumsphase		Steigerungszwang in Stagnations- oder Abstiegsphase
Thema	Sportevents: eher zuschauerorientiert	Sportevents: eher teilnehmerorientiert	Straßen- und Volksfeste
	Kulturelle Großveranstaltungen	Ausstellungen und Messen	Politische Events
Teilnehmerstruktur	Eher ähnlich, friedlich	Eher unterschiedlich, friedlich	Eher gegensätzlich, rivalisierend, gewaltbereit
Sicherheits-einstufung	Unbedenklich	Einfache Sicherheitsvorkehrungen	Große Sicherheitsvorkehrungen Nicht vorhersehbar
Verkehrsinfrastruktur für die An- und Abreise	Event mit vorhandenen Flug- und Bahnverbindungen, dichtem ÖPNV-System und Zugangsstellen hoher Kapazität		Großveranstaltung ohne ausreichende Infrastruktur
Verkehrsinfrastruktur intern	Keine oder geringe interne Verkehrsbedürfnisse		Komplexes System der internen Verkehrsabwicklung und hohe logistische Anforderungen
An- und Abreise	Unmotorisiert	ÖV	Organisiert MIV
Event-Binnenverkehr	Unmotorisiert		Mechanische Fortbewegungsformen
Planungsdauer	bis 1 Monat	Mehrere Monate	1 Jahr und darüber

Auf der Grundlage dieses morphologischen Kastens läßt sich die IGA Rostock 2003 wie folgt einordnen:

Besucherzahl am Spitzentag: Die erwartete absolute Besucherzahl ist für die Planung der Verkehrsströme und Sicherheitsmaßnahmen, aber auch der Versorgungsleistungen (Catering, Toiletten, etc.) von zentraler Bedeutung. Angesichts der Größe des Ausstellungsgeländes von 100 ha und des Spitzenwertes von 41.000 Besuchern pro Tag ergab sich keine ernsthafte Überlastung. Das ausgedehnte IGA-Gelände nahm alle Besucher auf, so dass es selbst in den angrenzenden Vororten Rostocks Lütten Klein, Groß Klein, Schmarl, Lichtenhagen, Evershagen und Marienehe weder zu Staus noch zu häufiger Parkplatznot kam. Die durchschnittliche Besucherzahl pro Tag betrug 15.000 Gäste (IGA Becker 2004).

Relative Größe: Wird eine Großveranstaltungen mit Vorbehalten versehen, liegt dies selten an ihrer absoluten Besucherzahl, sondern eher an deren Relation zur Einwohnerzahl der veranstaltenden Einheit (Eventintensität). Deshalb sollte in Großstädten die Besucherzahl auf die Einwohnerzahl der veranstaltenden Stadtbezirke bezogen werden, in denen sich die Teilnehmer konzentrieren. Dies kann auch der Ortsteil oder die Flächengemeinde sein. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die 2,6 Mill. Besucher der IGA 2003 Rostock auf 171 Tage verteilen, wogegen sich die 1,2 Mill. Besucher der Hanse Sail (2002) auf wenige Tage in Rostock konzentrierten. Als Beziehung zwischen absolutem Eventerfolg und Gastgeberpo-

tential erlaubt dieser Quotient aus Besucher- und Einwohnerzahl einen besseren Leistungsvergleich zwischen unterschiedlich großen Veranstaltungen unterschiedlich großer Gastgeber und bietet sich auch als Prognoseindikator an. Dabei muß jedoch Vergleichbarkeit der Zahlen gegeben sein. Elektronische Besucherzählung seit 1997 (BUGA Gelsenkirchen) und räumliche Abgrenzung des Veranstalterraums (kreisfreie Stadt mit oder ohne umgebenden Landkreis oder Nachbarstädte) verzerren die Zeitreihe deutscher Gartenschauen. Trotz dieser beiden Vorbehalte ist ein Vergleich dieses Quotienten aus Besucher- und Einwohnerzahl (Eventintensität) der letzten großen Gartenschauen aufschlussreich: IGA Stuttgart (1993) 12,3, BUGA Cottbus (1995) 5-10¹, BUGA Gelsenkirchen (1997) 5,6, BUGA Magdeburg (1999) 10,2, BUGA Potsdam (2001) 16,5 und IGA Rostock (2003) geplant 18,3, realisiert 13 (Gütschow 2001:4, 173, 180, Anlagen 103, 106)².

Einzugsbereich: Über An- und Abreiseentfernungen bestimmt der Einzugsbereich den Maßstab der Verkehrsplanung. Mikro-Events (wie ein Jahrmarkt) sind meist lokale Ereignisse, Medium-Events (wie eine Landesgartenschau) von regionaler Bedeutung und Mega-Events (wie die Love Parade) von nationaler und internationaler Ausstrahlung. Die Weite der Einzugsbereiche beeinflusst die Verkehrsmittelwahl der Anreisenden wesentlich. Trotz ihres Charakters als Weltausstellung dürften Besucherzahl, Besucherstruktur und Verkehrsmittelwahl die IGA Rostock 2003 als Medium-Event regional-nationaler Ausstrahlung ausweisen. 56% der befragten Besucher kamen aus anderen Bundesländern und nur 1% aus dem Ausland. 24% kamen aus Rostock und weitere 19% aus anderen Orten von Mecklenburg-Vorpommern. Von diesen 76% auswärtigen Besuchern (=Nicht-Rostocker/-Warnemünder) kamen je 50% zur IGA im Rahmen einer mehrtägigen Übernachtungsreise und als Tagesausflügler direkt aus ihren Wohnorten. Damit waren von jeweils 100 IGA-Besuchern 38 Übernachtungsgäste und 62 Tagesausflügler. Von diesen 38 Übernachtungsgästen bildete für 19 der IGA-Besuch den Hauptreisegrund ihrer Reise nach Mecklenburg-Vorpommern. Mehr als drei Viertel aller Tagesausflügler verbrachten mehr als 6 Stunden auf der IGA. Deshalb nahmen auch 51% der Tagesausflügler mehr als 2 Stunden Anfahrtszeit in Kauf. Darunter waren noch 7% mit einer Anfahrtszeit von über 4 Stunden (IFT 2003).

Zugang - Eine geschlossene Veranstaltung mit Eintrittskarten – wie die IGA Rostock 2003 - ist in ihrer verkehrlichen Dimension leichter zu planen und durchzuführen. Dies gilt für Prognose, Dimensionierung und gezielte Steuerung der Besucherströme. Die Verteilung der Besucher auf die verschiedenen IGA-Eingänge war sehr unterschiedlich.³

Finanzierung - Wenn möglich, wird auf einem Event Eintritt erhoben, werden Übertragungsrechte vergeben und Sponsoren als Werbeträger genutzt, Startgelder verlangt, Catering als Einnahmequelle vergeben und diese Kernerlöse durch Franchising und Merchandising ergänzt. Wegen ihrer Bedeutung für Image und Stadtentwicklung werden größere Events zumindest durch staatliche Dienstleistungen (Verkehr, Sicherheit, Versorgungsleistungen) bei Planung und Durchführung gefördert. Insofern gilt ab einer bestimmten Eventgröße Mischfinanzierung. Mit Ausnahme von Übertragungsrechten, Startgeldern und Franchising trifft dies auch für die IGA Rostock 2003 zu.

Location - Für Planung, Erreichbarkeit und Sicherheit ist von grundsätzlicher Bedeutung, in welchem Umfeld die Veranstaltung stattfindet. Bei der IGA Rostock 2003 handelte es sich um ein Event auf einem fest abgegrenzten Privatgelände im Eigentum der Stadt mit minimalen Eingriffen in das öffentliche Leben von Siedlungsgebieten. In der Diskussion um eine Bewerbung gab es keine Alternative zu diesem bis dahin vernachlässigten Gelände.

¹ Legen wir nur die Bevölkerung der kreisfreien Stadt Cottbus von rund 120.000 Einwohnern zugrunde, ergibt sich eine Eventintensität von 5. Wird die Bevölkerung des umgebenden Spree-Neisse-Kreises von weiteren 120.000 Personen mitgezählt, erhöht sich der Wert auf 10.

² Zur Interpretation dieser Zahlen vgl. „Besucherzahlen und Prognose“ im Kapitel 7 Lerneffekte.

³ Vg. Kap.7 Lerneffekte der Planer

Kompaktheit - Ähnlich unterschiedlich sind die verkehrlichen Anforderungen zentraler oder dezentral gegliederter Veranstaltungsgelände. So erzeugen polyzentrisch angelegte Events (wie Kirchen- oder Katholikentage) einen z.T. erheblichen Binnenverkehr, der neben der eigentlichen An- und Abreise zum kritischen Faktor werden kann. Die IGA Rostock 2003 bildete ein polyzentrales Ereignis mit einem Hauptgelände in Rostock und 46 dezentralen Außenstandorten im gesamten Mecklenburg-Vorpommern einschließlich des Botanischen Gartens in Berlin.

Genehmigung - Als Veranstaltung auf eingezäuntem Privatgelände, zu dem sogar die Parkflächen gehörten, benötigte die IGA keine Genehmigung von Verkehrsbehörden. Alle Prüfungsvorgänge auf dem IGA-Gelände liefen über die IGA Rostock 2003 GmbH, die auch zu diesem Zweck als städtischer nachgeordneter Betrieb gegründet worden war. Wird jedoch öffentliches Straßenland als Veranstaltungsfläche in Anspruch genommen, ist von erheblicher praktischer Bedeutung, ob das Event als kommerzielle Großveranstaltung genehmigt oder als politische Demonstration im Sinne des Grundgesetzes zugelassen wird. Werden bestimmte Mega-Events wegen ihrer touristischen Ausstrahlung als politische Demonstrationen (im Sinne des Versammlungsgesetzes) genehmigt, übernimmt die Kommune erhebliche Leistungspakete, schränkt aber gleichzeitig die Erlösmöglichkeiten der Veranstalter ein.

Zeit - Events in der Nebensaison, an Wochenenden und an Feiertagen können eher Kapazitätsreserven des Verkehrssystems nutzen, wogegen sich bei Veranstaltungen in der Hauptsaison und werktags Veranstaltungs-, Pendler- und Wirtschaftsverkehr überlagern. Angesichts ihrer sechsmonatigen Dauer vom Frühling bis zum Herbst schloss die IGA alle Spitzentage ein. Auch die Hanse Sail als größtes traditionelles Event Rostocks fand in der IGA-Veranstaltungszeit statt und wurde einbezogen.

Wetter – Das Wetter gehört zu den entscheidenden Einflussgrößen jeder Outdoor-Großveranstaltung und ist ein wesentlicher Faktor der tatsächlichen Besucherzahl. So entsprachen die täglichen Besucherzahlen der BUGA Potsdam (2001) über weite Strecken den Temperaturkurven des Deutschen Wetterdienstes (Frerichs 2004). Der Veranstaltungsablauf der IGA 2003 hingegen wurde durch die längste Schönwetterperiode der letzten Jahre begünstigt. Auch die Befürchtungen über Besuchermangel wegen alternativen Strandbesuchs erwiesen sich als unberechtigt.

Dauer - Je länger eine Veranstaltung dauert, desto besser können sich Gastgeber und Verkehrsunternehmen darauf einstellen. Kurze Veranstaltungen mit festem Beginn und Ende schaffen extreme Nachfragespitzen. Mehrtägige Events erfordern eine oder mehrere Übernachtungen. Die Dauer von 171 Veranstaltungstagen erleichterte die Planung und erforderte zugleich „Events auf dem Event IGA“, um Spannung und Attraktivität zu erhalten. Beides glückte.

Ganglinien: Gesamtzeitraum, Wochen- und Tagesverlauf sind durch charakteristische Ganglinien gekennzeichnet. Für die halbjährliche Gesamtdauer einer Gartenschau sind Jahreszeit, Ferientermine und Wetter prägend. Einen typischen wöchentlichen Verlauf weisen Bundesgartenschauen auf. Spitzenwerte bringen Sonn- und Feiertage sowie Samstage. Montage und Freitage sind besucherschwach. Die Wochentage Dienstag, Mittwoch und Donnerstag liegen zwischen besucherstarken und -schwachen Tagen und weisen ein ähnliches Nachfrageniveau auf (IFT 2001). Die typische Tagesganglinie der Anreise erreicht gegen 11.00 Uhr ihr Maximum. Wird eine Abendkarte ab 17.00 Uhr angeboten, fällt die Anreise bis 16.00 Uhr und erreicht gegen 17.00 Uhr ihre zweite, aber weit niedrigere Spitze (Frerichs 2004). Die Dauerganglinie der Besucher pro Tag zur IGA 2003 Rostock zeigt eine stetige Zunahme bis Ende Juli, eine Stagnation im August und ein Auseinanderfallen von sinkenden Besucherzahlen an Wochentagen und extremen Spitzenwerten an Wochenenden (Abb. 6). Dies ist auf die überkompensierende Wirkung von Events zurückzuführen. Auch die Spitzenwerte der Parkplatzausnutzung auf der IGA 2003 Rostock wurden tagsüber an Samstagen im September und abends an Freitagen im Juli und August erreicht. Auch dies ist auf attraktive Abendveranstaltungen zurückzuführen (IGA Becker 2004).

Periodizität - Regelmäßig wiederholte Veranstaltungen erleichtern die verkehrliche Planung und rentable bauliche Veränderungen. Schwieriger sind einmalige Events mit dem Zwang zur Nachnutzung baulicher Veränderungen. Besonders risikoreich sind Events, die erstmalig überhaupt stattfinden und deshalb keine Vorerfahrungen nutzen können. Die IGA Rostock 2003 war eine Mischung davon: als Gartenschau eine Routineveranstaltung, als IGA ein Spitzenereignis alle 10 Jahre, aber die erste Bundesgartenschau in Mecklenburg-Vorpommern und Rostock. Das Personalkarussell der ersten Jahre deutet auf Planungs- und Finanzierungsprobleme hin.

Vergabemodus - Vor allem bei kleineren Events stehen Ort, Zeitpunkt und Veranstaltungsprofil vorher fest. Muß sich aber eine Stadt um eine Großveranstaltung wechselnder Veranstaltungsorte, wie von Landes- und Bundesgartenschauen, bewerben, erfordert dies bereits im Vorfeld erheblichen Planungsaufwand, um den Veranstalter zu überzeugen.⁴ Dazu gehört fast ausnahmslos ein Verkehrskonzept. Dafür kann sich der Veranstalter an detaillierten Vorgaben und Erfahrungen des Zentralverbandes Gartenbau (ZVG), der Deutschen Bundesgartenschau GmbH (DGB) und Vorgängerorten orientieren. Für eine Internationale Gartenschau gilt dies in besonderer Weise. Nicht selten werden Veranstaltungen zurückgegeben, ein anderer Ort springt ein und es steht weniger Zeit zur Verfügung als die Natur üblicherweise braucht. Auch deshalb bilden die BUGA 1995 Cottbus, die LAGA 2000 Luckau und die IGA 2003 Rostock besondere organisatorische Leistungen.

Lebensphase - In der Einführungs- und Wachstumsphase eines Events erleichtert die motivierende Aufbruchsstimmung Experimente. Vielfach wiederholte Events können zwar von Routinen profitieren, aber sind zugleich durch Risikoscheu gefährdet. Wie später gezeigt, entschärften Bundesgartenschauen bisher dieses Dilemma, indem sie sich als Lösungen brennender Fragen ihrer Zeit darstellten und massenwirksame Events als Füllveranstaltungen nutzen. Dazu gehörten auch neue Chancen verkehrsmäßig attraktiver Gestaltung, wie Seilbahnen, Velotaxen, Schiffe und Kleinbahnen.

Thema – Obwohl das Veranstaltungsmotiv zu den wichtigsten Kriterien der Eventplanung gehört, stehen für den Verkehrsplaner Mengen, Orte und Zeiten im Vordergrund. Weil aber das Thema die Teilnehmerstruktur, Sicherheitsfragen, Finanzierung und Genehmigung des einzelnen Events prägt, beeinflusst es damit wesentliche Randbedingungen der Verkehrsplanung. Durch ihr charakteristisches Profil gilt dies in besonderer Weise für eine Gartenschau.

Teilnehmerstruktur - Vor allem unter Sicherheitsaspekten und im Hinblick auf ihre Bündlungsfähigkeit durch ÖPNV bilden Gruppenstruktur und Gewaltbereitschaft wichtige Kriterien der Teilnehmer. Obwohl die IGA Rostock 2003 eine wachsende Heterogenität der Besucherstruktur zeigte, blieb auch hier der Charakter eines Gartenschau-Publikums gewahrt: motiviert, älter, konservativ und bürgerlich, ÖPNV-freundlich und friedlich. Man kam in Gruppen zur IGA: 61% mit dem (Ehe-)Partner, 41% mit Verwandten und Bekannten, 17% mit Kindern, 7% mit einer Reisegesellschaft und 5% mit Arbeitskollegen (Doppelzählungen möglich). 62% der IGA-Besucher hatten bereits eine oder mehrere BUGAs besucht. Mehr als ein Drittel kannte bereits den Veranstaltungsort der nächsten großen Gartenschau. Eine Verjüngung des Publikums war unverkennbar: 54% waren jünger als 50 Jahre (Cottbus 1995 und Potsdam 2001 50%). 17% waren Schüler, Studenten und Auszubildende und nur 27% Rentner. Hinzu kamen die Kinder, die nicht befragt wurden. Die knappe Hälfte der Besucher kam aus Mecklenburg-Vorpommern und ein knappes Viertel aus Rostock einschl. Warnemünde (IFT 2003:38, 75-102).

Sicherheitseinstufung - Mit der Größe des Events wächst erfahrungsgemäß seine Komplexität und damit der erforderliche Sicherheitsaufwand. Kleinere Events sind überschaubar und beschränken den Sicherheitsaufwand auf den Ordner- und Sanitätereinsatz. Weil es sich bei der IGA Rostock 2003 um kein polarisierendes Events handelte, war auch keine Eskalati-

⁴ So stellt beispielsweise jetzt im Jahre 2004 Hannover Haushaltsmittel ein, um die BUGA 2017 auszurichten.

onsstrategie erforderlich. Trotzdem gilt für internationale Events gerade wegen ihrer Ausstrahlung und Teilnehmer, auf Eventualitäten vorbereitet zu sein.

Verkehrsinfrastruktur für die An- und Abreise – Vorhandene oder nicht vorhandene Verkehrsinfrastruktur kann Planung und Verlauf eines Events nachhaltig beeinflussen, behindern und auch verhindern oder überhaupt erst ermöglichen. Leistungsfähige Infrastruktur erleichtert die Planung von besonderen Angeboten. Unzureichende Infrastruktur hingegen erfordert die vorrangige Sicherstellung der notwendigen Funktionalitäten. Die Frage nach der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Infrastruktur ist auch eine eventstrategische Frage: Wie müssen Verkehrsanlagen und Betrieb dimensioniert werden, um eine bestimmte Besucherzahl hin- und wegbringen zu können oder wie groß darf die Besucherzahl werden, wenn von einer gegebenen Verkehrsinfrastruktur ausgegangen werden muss oder wie hoch muß die politische Besucherzahl werden, damit sich bestimmte Verkehrsprojekte mithilfe dieses Events endlich realisieren lassen? Rostock entschied sich für einen kreativen Kompromiß. Infrastrukturprojekte wurden beschleunigt und angestoßen, obwohl sich die IGA wegen ihrer Außenlage, Größe und Dauer in das allgemeine Verkehrsbild Rostocks einfügte, ohne zu stören.

Infrastruktur intern – Die Dezentralität der Veranstaltungsorte, die Besucherzahl und der interne Verkehr der IGA Rostock 2003 erforderten besondere Planungen zu internen Besucherströmen und Wegesystemen. Die – auch personelle - Entkoppelung von internen und externen Verkehrsströmen erleichterte die Planung und Realisierung.

An- und Abreise - Gerade weil die Verkehrsmittelwahl und Organisationsformen der An- und Abreise vom Veranstalter noch immer kaum gestaltet werden und viele Events Familienereignisse bilden und mit Erlebnismobilität verbunden sind, gehörte dies zu den innovativen Planungs- und Forschungsaktivitäten der IGA Rostock 2003. Ziel war ein ausgewogener, erlebnisreicher Mischverkehr aller Verkehrsmittel. Darüber hinaus ist mit dem Modalsplit die Parkplatzfrage verknüpft, die interne Verluste oder Gewinne erwirtschaften kann. Obwohl nur als Drittelanteil erhofft, kamen – offiziell - doch 48% der IGA-Gäste mit dem Pkw. Dafür benutzten nur 29% der Rostocker Besucher den Pkw für den Weg zur IGA.

Event-Binnenverkehr – Mischverkehr herrschte auch auf der IGA selbst. Dies begann mit dem ÖPNV zur IGA, der Fähre für die Fußgänger vom Busparkplatz oder dem Fußweg vom geparkten Pkw. Wegweisung und Information auf dem IGA-Gelände selbst wurden von den Besuchern als hervorragend bewertet. Auf dem IGA-Hauptgelände war die Seilbahn als mechanisches Fortbewegungsmittel eine besondere Bereicherung für Fußgänger. Der Wiederaufbau der Anlage auf der BUGA München 2004 weist auf die Attraktivität dieses Binnenverkehrsmittel hin.

Planungsdauer - Events auf privatem Grund ohne beteiligte Behörden, Events mit Genehmigungsverfahren, jährliche Events mit gleichem Veranstalter und Mega-Events mit erheblichen baulichen Veränderungen (wie Expo, Olympische Spiele) benötigen alle unterschiedlich lange Vorlauf- und Planungsfristen. Für Gartenschauen gelten 5-10 Jahre Vorbereitung und ein Minimum von drei Vegetationsperioden als Normal.

In diesem verkehrsplanerisch orientierten morphologischen Kasten aber kommt das Entscheidende von Gartenschauen zu kurz - die **Nachnutzung des Geländes**. Sie gehört zur Charakteristik der „Gartenschau“ als Gestaltungsevent und ist in unserer Klassifikation von Events im Handbuch „Eventverkehr“ ausdrücklich enthalten.

Nach unserer Klassifikation gehören Gartenschauen zum Strukturtyp „Gestaltungsschau“. Meist findet eine solche Veranstaltung auf bis dahin verwahrlosten oder landwirtschaftlich genutzten Flächen, in Trabantsiedlungen oder alten Wohnvierteln statt und wird gezielt mit Elementen der Stadterneuerung und guter ÖPNV-Erreichbarkeit verknüpft. Die Besucherstruktur ist ausgesprochen homogen und besteht aus Senioren, Familien und sonstigen Gartenfreunden. Standardbeispiele bilden die Bundesgartenschauen (BUGA), die Landesgartenschauen (LAGA), die Internationale Gartenbau-Ausstellung (IGA), aber auch (Internationale) Bauausstellungen, die Expo.02 der Schweiz und Schauen zur Industrie- und Landshaftsgeschichte.

Events bieten besondere Chancen nach außen und innen. Für eine Gartenschau ist es die Nachnutzung ihrer Einrichtungen.

Events bilden Problemlösungen ihrer Zeit. Dies gilt für deutsche Gartenschauen in besonderer Weise (Preisler-Holl 2002:16-17). Durch sie entstanden nicht nur ausgedehnte Grünflächen, sondern Antworten auf brennende Fragen ihrer Zeit. Nach dem 2. Weltkrieg waren dies der Wiederaufbau der Städte, die Beseitigung der Trümmerrmassen und die Wiederherstellung verwüsteter Stadtparks. Mit der BUGA Dortmund 1959 folgten Grünkonzepte als Frischluftschneisen und Erholungsräume in städtischen Wohngebieten sowie Spiel- und Erlebnisbereiche für Kinder und Jugendliche. Ende des 60er Jahre rückte die Kritik an der autogerechten Verkehrsplanung mit ihren Stadtschnellstraßen in den Mittelpunkt. Fußgängergerichte Verkehrslösungen und breite Grünstreifen mit Bäumen und Straßengrün entstanden. Mit den 80er Jahren begann die Diskussion über ökologische Zusammenhänge, Biotope und biologischen Gartenbau. Seit der Wende 1989/90 steht vor allem der Nachholbedarf der neuen Bundesländer im Vordergrund. Dazu kamen neue Probleme, wie die Sanierung und Renaturierung aufgelassener Industrie- und Militärfächen sowie die Sanierung von Plattensiedlungen durch Naherholungsräume mit Multifunktionseinrichtungen. Betrachten wir die letzten Bundesgartenschauen, so wurde in Gelsenkirchen 1997 ein ehemaliges Kohleabbaugebiet umgenutzt, in Magdeburg 1999 eine Auenlandschaft mit militärischen Übungsplätzen und einer Mülldeponie und in Potsdam 2001 ein Militärgelände mit Truppenübungsplätzen und Schutzwällen. Das Ergebnis bildeten Parkanlagen und Wohnsiedlungen (Gelsenkirchen, Potsdam) sowie zentrale Einrichtungen (wie Messegelände, Halle, Fachhochschule, Sportzentrum, Pferderennbahn und Erlebnisbad in Magdeburg, vgl. Gütschow 2001).

Die IGA Rostock 2003 fügte sich in diese Veranstaltungslogik ein. Sie integrierte die Sanierung der angrenzenden Wohnstandorte und Plattenbaugebiete Schmarl, Lütten Klein und Groß Klein (Wohnungssanierung, Fassaden, Grünflächen, Stellplätze, Fahrbahn, Beleuchtung u.a.), das neue Messezentrum von Rostock und die Idee eines Schifffahrtsmuseums und eines Hotels im Dorf Schmal (für den sich allerdings bisher kein Investor fand). Hinzu kam, daß Rostock-Lichtenhagen als unmittelbares Einzugsgebiet dieses Naherholungsgebietes 1992 Schauplatz ausländischer Krawalle gewesen war.

Events sind Sympathieträger, erhöhen die Bekanntheit von Städten und prägen deshalb das Image von Städten nach innen und außen. Events verstärken die sog. weichen Standortfaktoren von Destinationen (wie Bekanntheitsgrad, Attraktivität, Freizeitwert). Dies wird besonders sichtbar, wenn sich Events als Referenzgrößen des Stadtimages verändern: wenn sich also das Ost-Berlin der Weltjugendfestspiele 1951 und das West-Berlin der Grünen Woche zum liberalen, innovativen, weltoffenen Berlin des Berlin Marathon, des Christopher Street Day und der Love Parade wandelt. Olympische Spiele können eine Stadt für immer verändern. Drei Wochen im Mittelpunkt der Weltöffentlichkeit verschaffen der Stadt ein neues internationales Image und eine Infrastruktur auf höchstem Niveau, vor allem im Bereich Information und Kommunikation. München wurde als Weltstadt mit Herz bekannt und wandelte sich von einer Industrie- und Dienstleistungsstadt zur Medienmetropole. Aus der Hafen- und Industriestadt Barcelona wurde die europäische Kulturstadt 2000. Dabei handelte es sich zwar um bereits laufende langfristige Prozesse, aber Olympia sorgte für den extremen Schub mit bleibender Wirkung (Kleinwächter 2004:17).

In Rostock überstrahlte das internationale Flair und die Offenheit einer Weltausstellung die Erinnerung an die Ausschreitungen in Lichtenhagen 1992, ließ sie weiter verblassen und trug damit in kaum zu überschätzender Weise zur Imagepflege der Hansestadt bei. Zudem wurde der größte deutsche Ostseehafen durch die IGA auch Garten- und Messestadt. Ostseestadion und Stadthalle boten bisher Platz für sportliche Massenveranstaltungen und auch die

Schutower Messe existierte als Bezirksmesse des Bezirks Rostock und der Ostseewochen, doch ein Messezentrum im engeren Sinne entstand erst jetzt.⁵

Zugleich erweiterte die IGA das Profil einer Gartenbauausstellung durch eine „IGA am Meer“ mit dem Traditionsschiff „Dresden“, einem schwimmenden Schullandheim und Freizeitstätte (Schiff „Likedeeler“), durch Schwimmende Gärten, die nördlichste Seilbahn Deutschlands und den Weidendom als größtes lebendes Bauwerk der Welt. Die Besucherzufriedenheit mit diesen Attraktionen (Besuchsmotivation, Bewertung, besondere Positiv-Beurteilungen) erreichte höhere Werte als Attraktionen früherer BUGAs (IFT 2003).

Events schaffen Unterhaltung, Lebensfreude und Toleranz. Städte sind Kreuzungen von Verkehrsströmen, Marktplätze, Informationsbörsen, Integrationsmaschinen und Orte drangvoller Bewegung. Neue Ideen strömen herein, viele fremde Menschen müssen zur Kenntnis genommen werden und der Veranstalter steht in der Vorbereitungs-, Veranstaltungs- und Schlußphase im Scheinwerferlicht der Öffentlichkeit. Wie die IGA 2003 Rostock zeigt, kann dies in extremer Weise auch noch für die Ergebnis- oder Nachbereitungsphase mit Besucherzahlen und Finanzierung zutreffen.

Großstädte sind aber auch Orte für Machtlose, die Massen bilden, unterhalten werden müssen und leicht zu unterhalten sind. Deshalb halten vor allem Großstädte für Events Zuschauer, Infrastruktur und Toleranz bereit. Mit fröhlichen und vergnügten Besuchern und Festumzügen bringen Events Leben in die Städte und wirken somit der Monotonie und Erlebnisarmut unserer bebauten Strukturen entgegen. Events werten öffentliche Räume auf, denn für sie sind Plätze von besonderer Bedeutung: der Marktplatz, der Kirchplatz, der Bahnhofsvorplatz und Parks. Ihre Erneuerung ist touristisch von besonderer Bedeutung, indem sie „das Gefühl von Urbanität in die Stadtzentren zurückbringt“ (Appel 2000:4). Damit schaffen Events Urbanität, gerade weil die Gäste Gebietsfremde sind.

Großveranstaltungen integrieren und werten die Region dauerhaft auf. Als Gegenbewegung zur Globalisierung kommen „Ort und Nachbarschaft“ zurück. Diese neuen Gemeinschaftserfahrung wird allerdings weniger territorial vom Wohngebiet bestimmt sein als funktional durch Interessen und Freizeitbeschäftigung. Großveranstaltungen sind Feiern, an denen fast alle Bevölkerungsgruppen beteiligt sind: als Aktive, Zuschauer, Beschäftigte, Arbeitgeber, Planer und Sponsoren. Indem man zusammen feiert, integrieren Events soziale und ethnische Gruppen, verbessern die Stadtkennntnis und erhöhen die Identifikation mit ihr. Seit IGA-Ende wird die Kulturbringer-Funktion dieser Weltausstellung noch deutlicher. Während der 171 IGA-Tage fanden auf dem IGA-Gelände tagsüber und abends etwa 1.400 Veranstaltungen statt, die Pop, Klassik, Theater, Filmfeste, Sport, Kinderthemen, Mitmach-Veranstaltungen, Künstler-Happenings, Tanzveranstaltungen und Folklore-Festivals umfassten. Durch diese Programmvielfalt wurden Mehrfachbesuche und Dauerkartenerwerb in unerwarteter Höhe angeregt, die lokale Bevölkerung durch die Einbeziehung von Laiendarstellern integriert und durch Sponsorentage eine Kommunikationsplattform für Sponsoren geschaffen.

Nach IGA-Ende bleibt das IGA-Gelände Messegelände, Naherholungsraum und Festplatz. Auch die Außenstandorte betonen nun ihre Identität mit der Region Rostock und verständigen sich – wie Presseäußerungen von Bürgermeisterinnen belegen – auf eine gemeinsame Außendarstellung. Einer der nächsten Schritte gilt der Restauration der über 2.000 Schlösser, Gutshäuser und Herrensitze mit ihren Parkanlagen und Gärten.

Durch hohe Zuschüsse (Fördermittel) verschiedenster Seiten kostet diese Imagewerbung die gastgebende Stadt wenig. IGAs und BUGAs werden vom jeweiligen Austragungsort und vom Zentralverband der Gartenschauen (ZVG) organisiert. Dafür gründen beide Seiten eine GmbH und beteiligen sich an ihrem Stammkapital meist im Verhältnis 2:1. Diese IGA Rostock 2003 GmbH wurde in das Rostocker Handelsregister als „Gemeinnützige

⁵ Wegen der schlechten Akustik der Messehalle und damit verbundener langer Vorbereitungszeiten werden Konzerte auch künftig auf die Stadthalle angewiesen sein.

Gesellschaft öffentlichen Rechts“ eingetragen und hatte bis zur Eröffnung eine Vorbereitungszeit von 5 Jahren (Gütschow 2001:8). Die Durchführungskosten der Gartenschau, die sich vorerst auf etwa 30 Mill. Euro beliefen, bilden jedoch nur einen Bruchteil der Gesamtausgaben im Umfeld solcher Ereignisse. Neben Bundes- und Landesmitteln sind Infrastrukturinvestitionen von besonderer Bedeutung. Im Zusammenhang mit der IGA wurden Investitionen getätigt und Fördermittel nach Rostock eingeworben, die sonst gar nicht, später oder nur teilweise möglich gewesen wären. Das Investitionsvolumen, das im Umfeld der IGA umgesetzt wurde, wird auf mehr als 500 Mill. Euro geschätzt. Dazu zählen u.a. das Messegelände, der Warnow-Tunnel, der westliche Autobahnezubringer A20, Wohnumfeldverbesserungen, der Umbau des Hauptbahnhofs und des S-Bahnhofs Lütten Klein. (Presse-Informationen 7-8-2003). Investoren wurde eine langfristige Sicherung von Grund und Boden (wie Kauf oder Erbbaurecht), Höchstförderung der Hansestadt Rostock (wie durch Mittel der Gemeinschaftsaufgabe) und die dauerhafte Verfügbarkeit der Infrastruktur angeboten. Das Gesamtinvestitionsvolumen für die IGA selbst wurde vorerst auf etwa 135 Mill. Euro beziffert. Bund und Land haben die IGA mit rund 38 Mill. Euro gefördert. Als Ergänzung der Fördermittel von Land, Bund und EU wurden davon 50 Mill. Euro von der Hansestadt Rostock als Eigenmittel eingebracht.

Neun von zehn Aufträgen an die Bauwirtschaft und den Gartenbau blieben in Rostock und Mecklenburg-Vorpommern (Presse-Informationen 7-8-03). Während der IGA waren täglich rund 1.000 Kräfte (IGA-Mitarbeiter, Wachdienst, Kassenpersonal, Gärtner und Gastronomen, die Betreuer der Nationengärten) im Einsatz.

Events bringen Kaufkraft und dies auf Dauer. Von den einkommensschaffenden Wirkungen der Investitionen abgesehen, erzeugen die Ausgaben auswärtiger Tagesbesucher und Übernachtungsgäste von Events zusätzliche Einkommen. So wurde der durch touristische Nachfrage zur IGA 2003 in Rostock ausgelöste Einkommenszuwachs auf das 1,27-fache der Ausgaben der extra angereisten Gäste geschätzt (Gütschow 2001).

Befragungen von IGA-Besuchern zeigten, dass die Hälfte aller Nicht-Rostocker und Nicht-Warnemünder Besucher die IGA 2003 mit einer mehrtägigen Übernachtungsreise in Rostock, Warnemünde oder Mecklenburg-Vorpommern verbanden. 52% dieser Reisen dauerten bis zu 4 Tagen und 34% 7 Tage und länger. Fast die Hälfte der Urlauber übernachtete in Rostock oder Warnemünde. 34% der Übernachtungsgäste wohnten in Hotels, 25% in Ferienwohnungen, Ferienhäusern oder Ferienappartements und nur 24% übernachteten bei Freunden und Bekannten. Dabei handelte es sich sowohl um „normale“ Sommerferiengäste von Mecklenburg-Vorpommern, die die IGA in ihrem Ferienaufenthalt besuchten als auch um IGA-Besucher, die dabei auch andere Ziele in Mecklenburg-Vorpommern besuchten. 64% der Urlauber möchten in den nächsten 3 Jahren nochmals zu einem Aufenthalt nach Mecklenburg-Vorpommern kommen (IFT 2003:87-99).

Mit Gesamtbruttoerlösen in Höhe von 25 Mill. Euro wird durch den Verkauf von Eintrittskarten gerechnet. Sie dienen zur Finanzierung des Veranstaltungsprogramms und der Blumenattraktionen. Erfahrungsgemäß geben die Besucher nochmals einen eben so hohen Betrag auf dem Gelände aus. Davon entfallen allein 6 Mill. Euro auf Tickets für die IGA-Seilbahn. Fast die Hälfte der befragten IGA-Gäste gab neben dem Eintritt über 15 Euro pro Person während ihres IGA-Besuches aus (IFT 2003:84).

Wieviel Kaufkraft floß nun durch die IGA-Übernachtungsgäste nach Mecklenburg-Vorpommern?⁶

⁶ Abschätzungen dieser Art können (1) in ihren Zielorten oder (2) bei den Touristen selbst ansetzen. (1) Ist das Aufenthaltsgebiet abgrenzbar, ließe sich feststellen, wie viele Übernachtungsgäste im IGA-Jahr mehr kamen als im Vorjahr (und dies wegen der IGA und nicht wegen eines Super-Sommers). Je nachdem, wie viele Übernachtungsgäste davon der IGA zugerechnet werden, ließe sich dann ihre Zahl mit dem mittleren Tagessatz der Ausgaben von touristischen Übernachtungsgästen multiplizieren. (2) Die hier benutzte Methode setzt bei den Touristen selbst an. Aus der IFT (2003)-Befragung der IGA-Besucher lässt sich ermitteln, wie viele von ihnen auswärtige Übernachtungsgäste waren, die nur wegen der IGA nach Mecklenburg-Vorpommern kamen und wie viele Tage sie im Lande verbrach-

57% der befragten IGA-Besucher kamen nicht aus Mecklenburg-Vorpommern, d.h. rund 1,5 der 2,6 Mill. Gäste. 50% davon waren Übernachtungsgäste und für 50% von ihnen bildete – eigenen Angaben zufolge – die IGA den Hauptreisegrund (IFT 2003:91). Gehen wir mit der IFT-Befragung davon aus, dass von diesen 370.500 Übernachtungsgästen 11% in Mecklenburg-Vorpommern 2 Tage blieben, 23% 3 Tage, 18% 4 Tage, 10% 5 Tage, 12% zwischen 6 und 7 Tage (also 6,5) und 26 8 Tage und mehr (8 Tage), ergibt dies eine Gesamtzahl von 1,8 Mill. IGA-induzierten zusätzlichen Gästeübernachtungen. Multipliziert mit Tagesausgaben in Höhe von 53 Euro pro Kopf und Tag (Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock 2004), ergibt eine solche erste Näherungsrechnung – ohne Multiplikatoreffekte – für diese Übernachtungsgäste rund 95,4 Mill. Euro.⁷ Wird das Defizit der IGA 2003 Rostock mit 14 Mill. Euro angenommen, würde es sich danach lediglich in der Größenordnung von knapp 15% des Kaufkraftzustromes bewegen, der allein durch IGA-Übernachtungsgäste im Jahre 2003 in das Land Mecklenburg-Vorpommern geflossen war.

Als „Politik der großen Ereignisse“ (Häussermann, Siebel 1993:8) ersetzen Events zunehmend Stadtentwicklungspolitik. „Dabei werden kampagnenartig Gelder, Menschen und Medien auf ein möglichst klar umrissenes Ziel hin mobilisiert ... Stadtentwicklungspolitik zieht sich gleichermaßen auf einen Punkt zusammen, auf ein großes Vorhaben, auf das alle Kräfte konzentriert werden, und dessen Modellhaftigkeit, Einmaligkeit und schiere Größe das Projekt zugleich medienwirksam spektakulär und stadtentwicklungspolitisch effektiv machen. ... Das Projekt ist nicht eingebunden in eine das gesamte Stadtgebiet umfassende, alle Politikbereiche langfristig auf ein Zielsystem hin koordinierende, comprehensive Planung. Die Zielsetzungen heutiger Großprojekte müssen daher sehr breit formuliert werden, auch um möglichst viele Interessen unter einen Hut zu bringen... Als kleinsten gemeinsamen Nenner der Begründungen könnte man formulieren: Hauptsache, es passiert überhaupt etwas“ (ebenda). Die bundesweite Aufmerksamkeit dieser großen Gartenschauen nutzend, werden deshalb begleitende Investitionsvorhaben (wie „Wohnen und Arbeiten am BUGA-Park“) im Vorfeld und während der halbjährigen Durchführung systematisch vermarktet.

Charakteristische Beispiele bilden Lissabon mit der Expo 1998 und Luckau mit der Landesgartenschau 2000. Die Expo 98 verwandelte Lissabon in eine moderne Metropole des Westens (auch wenn sie damit viel von ihrem melancholischen Zauber verlor). In Luckau nutzte ein armes Brandenburgisches Städtchen von 6.000 Einwohnern mit einem dynamischen Bürgermeister 54 Mill. DM Fördermittel und mobilisierte doppelt so viele private Investitionen, um die Gesamtstadt in bewunderungswürdiger Weise zu erneuern. Zum Schaffen von Grünzonen als öffentlichem Raum dienten im Haushalt der Landesgartenschau lediglich 9,5 Mill. DM kommunale Eigenmittel (davon 2,3 Mill. DM Lottomittel). Entscheidend war, dass der historische Kern der Stadt in das Konzept miteinbezogen und entlang der Stadtmauer 20 interessante Themengärten gestaltet wurden.

Deshalb sind es die Bruttowertschöpfung (und nicht das betriebswirtschaftliche Defizit), die erweiterte Infrastruktur mit ihrer Nachnutzung und die Aufwertung der Gesamtstadt, die letztlich zählen. Die IGA Rostock 2003 beschleunigte eine Reihe geplanter Infrastrukturprojekte und gab den Anstoß zu weiteren. Hierzu zählten vor allem der Umbau des Hauptbahnhofes,

ten. Wird diese Zahl mit dem mittleren Tagessatz der Ausgaben von touristischen Übernachtungsgästen multipliziert, ergibt sich die IGA-induzierte Kaufkraft auswärtiger Übernachtungsgäste (ohne Multiplikatoreffekte). Auf die Ermittlung von Ausgaben der Tagesgäste wurde hier verzichtet, da der Großteil aus Mecklenburg-Vorpommern gekommen sein dürfte, der den Großteil seiner Ausgaben auf dem IGA-Gelände getätigt haben dürfte, wobei es sich zum Großteil um Ausgaben gehandelt haben dürfte, die auch zuhause – wenn auch für andere Zwecke – getätigt worden wären.

⁷ Zwei Gästebefragungen Urlaubs- und Tagesgästen zu ihrem Ausgabeverhalten als in Mecklenburg-Vorpommern im Sommer und Herbst 2003 durch das Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock 2003 ergab für Übernachtungsgäste Beherbergungsausgaben von 31 Euro im Sommer und 35 Euro im Herbst sowie Tagesausgaben von 20,3 Euro im Sommer und 20,5 Euro im Herbst. Die Tagesausgaben gelten auch für Tagesgäste. Insofern ist ein Mittelwert von 53 Euro pro Übernachtungsgast und Tag realistisch.

die Messehalle, die Verlängerung der Straßenbahn nach Lütten Klein und Lichtenberg, der Umbau des S-Bahn-Haltepunktes und Busbahnhofes Lütten Klein, die feste Warnow-Querung, die Hafenanbindung und Verkehrslösung am östlichen Warnow-Ufer sowie die Umfahrung Rostocks über die A19 und die Anbindung der A20 an die B103 (auch wenn für den Reisenden damit immer stärker der Kontakt zur historischen Stadt verloren geht).

Events lassen sich systematisch einsetzen. Gartenschauen gibt es in Deutschland bereits seit 150 Jahren. Einige Bundesländer, wie Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Bayern, haben diese Tradition von Landes- und Bundesgartenschauen in einer Weise gepflegt, dass ihre Landesregelungen Ziele, Träger und Veranstalter, die Voraussetzungen einer Bewerbung, die Realisierung, das Auswahlverfahren, die Finanzierung, die Organisation und den Zeitplan enthalten und zur Übernahme anbieten.

Events können Verluste kompensieren. So entschloß sich Luckau 1996, die Landesgartenschau 2000 auszurichten, um dem Verlust des Kreissitzes, des Bahnanschlusses und der schrumpfenden Einwohnerzahl etwas Positives entgegenzusetzen. Angeregt wurde sie dazu von der BUGA 1995 in Cottbus. Mit diesem Ereignis waren dort Investitionen in Höhe von 4 Mill. DM, die Sanierung des Bahnhofs, der Bau zweier Großhotels, die Altstadtsanierung, der Ausbau der A15 und eine Zunahme des Bekanntheitsgrades verbunden (Lopitz 2000b:10, 54f.). Bisher höchstens durch ihr Gefängnis überregional bekannt, bleibt Luckau inzwischen als Blumen- und Orgelstadt in Erinnerung.

Events sind auch Lückenbüsser. Mit einer Bummelmeile „Silvester in Berlin“ ließ sich das etwas traurig stimmende Bild der nach-weihnachtlichen Leere in einer Großstadt überbrücken und dies zugunsten der Hotellerie. Eine Galaveranstaltung hätte aber nur maximal 1.000 Leute in die Stadt gebracht. Das Ergebnis bildete schließlich die größte Open-Air-Party (Kausch 2000:11). Gerade für traditionelle Ferienorte, wie Warnemünde vor den Toren Rostocks, sind Events Gelegenheiten, um neue Zielgruppen für sich zu gewinnen und die Saison zu verlängern.

Gartenschauen müssen nicht defizitär sein. Nicht jede erreicht ihre prognostizierte Besucherzahl, aber manche übertreffen sie bei weitem. Zur ersten niedersächsischen Landesgartenschau (LAGA) in Bad Zwischenahn 2002 wurde mit 550.000 Besuchern gerechnet, aber es kamen 980.000. Die Gesamtausgaben des Durchführungshaushaltes betragen 5,95 Mill. Euro, wobei mit 3,94 Mill. Euro LAGA-Einnahmen gerechnet wurden. Durch die höheren Besucherzahlen stiegen die Einnahmen jedoch auf 6,1 Mill. Euro. Auch die BUGA 2001 Potsdam benötigte nicht in vollem Umfang die vorher eingestellten Mittel für den Durchführungshaushalt. Auch die LAGA Kronach 2002 (Bayern) hat mit 630.000 Gästen ihre Prognosewerte um 30.000 überschritten und mit 4 Mill. Euro Einnahmen die Erwartungen erfüllt (www.thalacker-medien.de/news/archiv/2002/oktober.html).

Eine Großstadt kennt kein Wetter. Dies gilt besonders dann, wenn sich – wie auf einer Gartenbauausstellung – Freiflächen und Hallen als Alternativen anbieten und eine Altstadt und Meeresstrände vor der Tür liegen. Finden in diesen Hallen weitere Veranstaltungen als Füllevents und Attraktionen statt, sind auch Gartenschauen relativ sichere Freizeitgroßereignisse. So wiesen alle Bundesgartenschauen der letzten Jahre etwa jeweils 2.000 Veranstaltungen mit Eventcharakter und Spitzenwerten an Besucherzahlen auf (Gütschow 2001). In Rostock wurde die große Messe-Halle - im Wissen der kommenden IGA 2003 – schon zwei Jahre vorher fertiggestellt und vorgeutzt.

Großveranstaltungen lasten vorhandene Infrastruktur aus. In Großstädten weiß man nicht nur, dass man zu derartigen Massenveranstaltungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln fährt, sondern verhält sich auch so. Auch deshalb lasten Events vorhandene Infrastruktur aus, sind besonders bündelungsfähig und stützen damit ÖPNV-Systeme. Indem Gartenschauen Naherholungsräume schaffen, halten sie „Städter“ in „Städten“ und wirken durch diese Ausgleichstendenz der Entwicklung monofunktionaler Arbeits- und Schlafstädte entgegen. Vielleicht erhöhen Events mit ihren Sanierungs- und Kultivierungserfolgen sogar die Sicherheit in Städten und auf Freiflächen, wie im Rostocker Nordwesten.

Events, die bauliche Änderungen mit sich bringen, fordern zu umweltverträglicher Ausgestaltung heraus. Ein Beispiel bilden Bundesgartenschauen. So wurde ihre Umweltverträglichkeit insofern bestritten, als sich die Pflanzengemeinschaften ihrer Monokulturen nur mit hohem Aufwand an Chemie und Technik erhalten lassen. Das Ergebnis bildeten neue Leitlinien für die Durchführung von Bundesgartenschauen (1983/84). Ihr Ziel besteht nun in der verstärkten Integration der Gartenbauausstellung in die Stadtentwicklung. Aus Ausstellungsgelände auf Zeit wurden Stadtparks (Ritter 2000:10).

Events schaffen besondere Herausforderungen. Als Event muß jede Bundesgartenschau mit besonderen, neuartigen, möglichst einmaligen Attraktionen aufwarten. Bei der IGA Rostock 2003 bildeten dies die Außenstandorte, die Seilbahn, die Schwimmenden Gärten, der Weidendom, die Nationengärten und der IGA-Express. Dazu kommen Sanierungsmaßnahmen benachbarter Vororte oder der Gesamtstadt, wie in Luckau. Extreme, aber gar nicht so seltene Herausforderungen ergeben sich dann, wenn Fördermittel überraschend frei werden, aber nur noch wenig Zeit bleibt (wie vor der LAGA in Luckau mit zwei Vegetationsperioden statt mindestens drei oder bei der BUGA 1995 in Cottbus, nachdem Berlin abgesagt hatte). Dann kommt es zur Bewährungsprobe für Bürgerschaft und Stadtverwaltung.

Großveranstaltungen dynamisieren. Indem Events viele städtischen Systeme kurz, aber extrem belasten, bringen Dinge sie in Bewegung. Dadurch bieten sie die Chance zu Experimenten, die – wenn erfolgreich – dann zu Dauerlösungen werden.

Zur Reichstagsverhüllung 1995 in Berlin wurden die Theaterferien verschoben und wichtige Berliner Museen verlängerten ihre Öffnungszeiten. Diese Aktion gab den Anstoß für das später so erfolgreiche Bus-Event der „Langen Nacht der Berliner Museen“. Der Senat wagte sich an das Ladenschlussgesetz und wendete den „bisher schlummernden §23 Abs.1 des Ladenschlussgesetzes“ großzügig an. Diese Lockerung des Ladenschlußgesetzes erleichterte fünf Jahre später die allgemeine Ausweitung der Ladenschlusszeiten. Alle Aktivitäten in Berlin wurden zur Reichstagsverhüllung in einem Veranstaltungskalender der Kulturverwaltung zusammengetragen und ins Internet gestellt. Damit war der Berliner Veranstaltungskalender geboren. Der rückläufige Berlin-Tourismus erhielt durch die Reichstagsverhüllung entscheidende Anstöße. Seine Vermarktung wurde professionalisiert. Der Integrationszwang dieses Mega-Events führte zu einer Planerrunde, die zur Dauereinrichtung wurde, auch wenn die beteiligten Institutionen und Personen wechselten. Die – aus der Not geborene - Durchfahrregelung durch das Brandenburger Tor in Ost-West-Richtung wurde als Dauerlösung von der Koalition übernommen und bis zur endgültigen Umfahrungslösung 2003 beibehalten. Das preisgünstige Christo-Ticket der Verkehrsgemeinschaft Berlin-Brandenburg für den ÖPNV von Berlin und seinem Umland verstärkte die Spillover-Effekte dieses Events.

In Rostock wiederum trug die IGA 2003 dazu bei, die Schaffung einer koordinierenden Dienstleistungsbehörde für Veranstaltungen in Angriff zu nehmen. Mit der 10.000 m² großen Messehalle und der angeschlossenen Tagungsrotunde verfolgt Rostock das Ziel, die bedeutendste Messestadt im Ostseeraum zu werden.⁸ Auch sieht sie ihre Bewerbung um die olympischen Segelwettbewerbe 2012 in gleicher Weise als Stadtentwicklungsprojekt, wie es die IGA 2003 war (Tagesspiegel, 16.11.2003:19).

Eventverkehr kann umweltfreundlich sein. Freizeitverkehr ist dispers, denn auf der Suche nach Kontrast zum Alltag passen seine Quellen und Zielen kaum zu den bekannten Zentralitätsmustern des Berufs- und Versorgungsverkehrs. Gerade deshalb ist der Eventverkehr ein wichtiger Korrekturfaktor, denn er erlaubt wieder stärkere Bündelung, wie durch das IGA-Gelände in Rostock auf der Achse zwischen Altstadt und Warnemünde. Die Stärkung des ÖPNV ist städtebaulich angezeigt, aber gerade außerhalb der Spitzenzeiten am schwierigsten. Die Zeitfenster für Events aber liegen außerhalb dieser Spitzenzeiten. Dasselbe gilt für die räumliche Konzentrationstendenz von Events in Städten. Beides trifft auf die IGA 2003 Rostock zu. Standardprobleme des Freizeitverkehrs und des ÖPNV im besonderen (wie das

⁸ Um die Messehallen auszulasten, sind besondere Anstrengungen, vor allem im Marketing, erforderlich. Doch entstehen damit Chancen überhaupt.

Gepäckproblem, Schnittstellen, Wartezeiten, einfache Tarife, Kontraste, Terminbindung, ökologische Überlastungen, Nachfragespitzen) bilden besondere Herausforderungen und erlauben aber auch beispielhafte Lösungen.

Events bringen die Verkehrsnöte unserer Städte auf den Punkt: Je kollektiver der Verkehr organisiert ist, desto zentrumnäher sollte man ihn heran- und wegführen, je individueller aber, desto weiträumiger sollte man ihn abfangen und ihn die Stadt umfahren lassen. Events bilden heute die einzigen Fälle, in denen nachfragebeschränkende Maßnahmen wegen Übernachfrage selbstverständlich sind.

Touristische Großeinrichtungen und -veranstaltungen fordern zum Einsatz unkonventioneller und historischer Verkehrsformen auf. Gartenschauen kennen Panoramabahnen, Seilbahnen, Elektrofahrzeuge, Museumsbahnen, Schiffe, Velotaxen u.a. Fortbewegung als Selbstzweck (Bummeln, Wandern, Fahrten ins Blaue) gilt in Planerkreisen gern als nicht planbar. Deshalb kommt in Events der Selbstorganisation besondere Bedeutung zu (Schieffbusch 1995:50). Selbstorganisation aber funktioniert nur, wenn die Rahmenbedingungen (wie Ge- und Verbote, Kontrollen, sichtbare Ordnungsmacht) stimmen. Dieser ordnungspolitische Rahmen aber erfordert wieder sorgfältige Planung.

Events sind Symbole der Wirtschafts-, Kultur- und Erlebnisgesellschaft unserer Zeit. Zu faszinierenden Großveranstaltungen gehört ihr bleibender Gesamteindruck, die Erinnerung an etwas Einmaliges, Besonderes, die großartige Stimmung, das Gefühl, bei etwas dabei gewesen zu sein, was man ein Leben lang nicht mehr vergisst. Sie demonstrieren Gastlichkeit für Massen und bilden zugleich Gesamtkunstwerke. Die IGA Rostock 2003 als Parklandschaft zwischen drei Plattensiedlungen, mit Schilffeldern, Zugang zum Meer, Schwimmbädern, Nationengärten, einem Weidendom, Kunstwerken und einer – in 25 Metern maximaler Höhe - alles überquerenden Seilbahn bildet ein derartiges Gesamtkunstwerk.

Die Nachnutzung des Eventgeländes hat positive und negative Seiten (Tabelle 5). Zu Beginn werden Kaufkraft- und Imagegewinne und die verbesserte Infrastruktur durch Mega-Events (wie Olympische Spiele) betont. Im nachhinein müssen aber auch sehr oft Verkehrswachstum, Preissteigerungen, hochspekulative Immobiliengeschäfte, soziale Verdrängungsprozesse, Abfallprobleme und zerstörte Grünflächen zur Kenntnis genommen werden. Im Eifer, den Zuschlag zum Sanieren eines schwierigen oder ungenutzten Areals zu erhalten, sind Nachnutzungsprobleme und Folgekosten häufig vorprogrammiert. Was aus dem Gelände und seinen Infrastrukturbauten anschließend werden soll, wird gern auf die nächste Wahlperiode verschoben, Duplizitäten entstehen, schließlich drängen sich nur noch Verlegenheitslösungen auf und Aktionismus begünstigt dann auch noch kostensenkenden Rückbau anstelle pfiffiger Auffanglösungen. Deshalb rücken dann wieder neue Events als Füllveranstaltungen und Geldbringer in den Mittelpunkt.

Zur Expo 1998 in Lissabon wurde beispielsweise ein ehemaliges Öllager entsorgt, der Boden abgetragen und der Fluß gereinigt. Damit wurde ein Industriegelände erschlossen, rekultiviert und umgenutzt. Zur Nachnutzung blieben viele Einrichtungen übrig: darunter 4 Riesenaquarien für die 4 Ozeane, Hallen, Theater, ein Wissenschaftsmuseum, ein Park, ein Krankenhaus, Hotels, Studentenheime, ein Olympisches Dorf, Verkehrssysteme und Wohnungen für VIPs. Deshalb genügt es nicht, ein Verkehrssystem zu errichten, ebenso wichtig sind Langfristperspektiven der Stadtentwicklung und Umwelt. So sind durch die Expo 1998 in Lissabon die Preise von Wohnungen in solchen Lagen auf 1 Million Euro gestiegen, in denen mittlere Monatseinkommen von 300 Euro üblich sind (Nunes da Silva auf dem ECMT/Cemt-Round Table 2002 in Paris).

Auch deshalb bleiben gigantische Mega-Events – wie Olympische Spiele – für ihre Gastgeber eine „hochriskante Investition“ (Wagner 2003). Der Saldo ihrer unmittelbaren Nutzen und Kosten fällt meist negativ aus, wenn die Investitionen in das Verkehrssystem und die Sportstätten nicht auch ohne die Spiele vorgenommen worden wären. Die große Hoffnung bilden langfristige indirekte Effekte, die aber erst anschließend feststehen und schwer zu prognostizieren sind. Die Gefahr von Preissteigerungen für Bauland und Wohnungen wird in Rostock nicht gesehen, obwohl der Rostocker Flächennutzungsplan in IGA-Nähe westlich des Dorfes

Schmarl Baufelder gemäß B-Plan 06.SO.48.2 „Uferkante Schmarl“ ausweist. Sollten Mietpreissteigerungen erfolgen, so heißt es, sei dies eher auf die Sanierung der Wohngebiete zurückzuführen, die allerdings im Zusammenhang mit der IGA erfolgte.

Trotzdem scheint die Nachnutzung des Geländes und seiner Infrastruktur ein häufiger Schwachpunkt von Gartenschauen zu sein.

Öffentliche Parks sind grundsätzlich unrentabel und viele Städte haben schon mehrere Parks. Angesichts der Bevölkerungsdichte, Wirtschaftskraft und allgemeinen Entwicklungsproblematik ist die Nachnutzung in strukturschwachen Gebieten der neuen Bundesländer zudem wesentlich ungünstiger als in Ballungsräumen der alten Bundesländer. Deshalb ist es hier erheblich schwieriger, Investoren und Sponsoren zu finden. Auch werden eine geringe Auslastung des IGA-Geländes durch die Bevölkerung von Schmarl, Lütten Klein (18.000 Einwohner, stabil) und Groß Klein (12.000, seit 1992 halbiert) und erhebliche Folgekosten befürchtet. Um die geförderten Erschließungskosten durch Land und nicht zurückzahlen zu müssen, ist Eigenwirtschaftlichkeit der Messehalle erforderlich. Die damit verbundene hohe Auslastung erfordert die verstärkte Ausrichtung von Konzerten, Messen, Tagungen und Kongressen der Ostseeregion auf Rostock. Dabei steht das IGA-Gelände in gewisser Konkurrenz zur Stadthalle als zweitem Messestandort Rockstocks und höherwertiger Konzert-Location sowie zum Ostsee-Stadion. Deshalb wurden Bedenken laut, „ein Blumenmeer zu finanzieren, deren positive Folgewirkungen nur vage sind“ (Kluger, Oswald, Stolle 2000:12). Angesichts einer Größenordnung von etwa einer Million Euro jährlicher Unterhaltungskosten für BUGA-Parks von einer „unkalkulierbaren Größe auf Jahre hinaus (zu sprechen), die den ohnehin schon überstrapazierten städtischen Haushalt belastet“, spiegelt aber eher das Unbehagen einer vom Stadtbau überforderten und in Grundsatzdiskussionen ungenügend eingebundenen Bevölkerung wider (ebenda).

Vom NDR getragen, bot die IGA 171 Tage Kultur auf hohem Niveau. Nun befürchtet die Bevölkerung ein tiefes Kulturloch. Ideen sind vorhanden, aber es fehlt eine Entscheidung der Bürgerschaft. Weil die Überlegungen zur Nachnutzung bei IGA-Ende unklar und unkoordiniert erscheinen, schneiden sich bereits viele Interessenten aus dem IGA-Gelände und ihren Werten passende Stücke heraus. Auf Grund der finanziellen Erfahrungen mit der Landesgartenschau Wismar 2002 und der IGA Rostock 2003 hat deshalb die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern – nach Aussage ihres Umweltministers Methling am 9.12.2003 – beschlossen, keine Gartenschauen im Land mehr zu fördern (Ostsee-Zeitung, 10.12.2003).⁹

Denn neue Grünanlagen müssen gepflegt und finanziert werden. In einer Zeit leerer öffentlicher Kassen werden deshalb Eintrittsparks (mit Eintrittsgebühren) interessant, die aber vielfältige und auch außergewöhnliche Nutzungsangebote voraussetzen, um touristisch überregional attraktiv zu sein. Für ein ausreichendes Nachfragepotential ist ihre Erreichbarkeit (Fahrzeit) in Verbindung mit der Verweildauer eine wichtige Größe, die wiederum von der Attraktivität und Qualität der Anlage abhängt. Zusatzangebote können Naturerlebnisse umfassen, ein Haus mit tropischen Schmetterlingen (wie auf dem Britzer Garten in Berlin), Spiel und Sport (vom Bungee Jumping bis zum Golf), einen Turm oder einen Fesselballon als Aussichtsplattform, Messe- und Kongressaktivitäten, gute und preiswerte Gastronomie und Events. Solche Nutzungsangebote, Betreiberkonzeptionen und Vermarktungsstrategien müssen in Wirtschaftlichkeitsberechnungen einfließen und tragfähige Nutzungskonzepte begründen. Dabei ist eine Orientierung an Referenzanlagen anderer Städte hilfreich.

Prinzipiell wird auf dem IGA-Gelände bis zum Frühjahr abgebaut und vieles meistbietend verkauft. Die Seilbahn wird 2005 auf der BUGA München genutzt. Offizielle Wiedereröffnung des IGA-Parks ist zu Ostern 2004 geplant. Während des Rückbaus blieb der Park mit zwei Eingängen (Messebrücke, Hallenhaus) nur wenige Wochen geöffnet. Viele Nationengärten sollen bleiben und durch Patenschaften mit Unternehmen erhalten werden. Mehrere Nationen schenken ihre Gärten der Hansestadt Rostock, weil dies für sie billiger als ihr Abbau ist,

⁹ Vermutlich soll dies nur für Landesgartenschauen gelten, denn der offizielle Spatenstich für die BUGA 2009 Schwerin ist bereits erfolgt.

und verschieben damit die Unterhaltungskosten auf die Gastgeberin. Die Schwimmenden Gärten werden abgebaut und ihr Liegeplatz wird künftig von Museumsschiffen genutzt. Der provisorische Bauzaun, der zur Zeit die Uferpromenade, das Traditionsschiff und Likedeeler ebenso trennt wie das Beach Volleyball Feld, löste bereits erste Widerstände von Anwohnern und Gastwirten aus, da von der Integration in den Bürgerpark drastische Nachfrageverluste befürchtet werden (Ostsee-Zeitung, 24.11.2003, S.14).

Die Vergabe von Fördermitteln für die IGA Rostock 2003 war an den Nachweis einer Nachnutzung für die Dauer von insgesamt 25 Jahren gebunden. Die Bürgerschaft der Hansestadt Rostock war von diesem Konzept jedoch nicht überzeugt und vertagte 2002 den Beschluss darüber mehrfach. Die Meinungen der Fraktionen lagen weit auseinander und reichten von anspruchsvollen Auffanglösungen bis zu grundsätzlichen Sorgen über die Belastbarkeit des kommunalen Haushalts. Am 3. März 2004 wurde das vorgelegte IGA-Nachnutzungskonzept durch die Bürgerschaft als Arbeitsgrundlage zahlreicher Änderungsanträge bestätigt (Bürgerschaftsbeschluss Nr. 0815/03-BV vom 03.03.04). Bis zum 31. Dezember 2004 wird der Bürgerschaft ein fortgeschriebenes mittelfristiges Nachnutzungskonzept zur Beschlussfassung vorgelegt.

Danach wird fast das Gelände nordöstlich der Messe weiterhin eingezäunt bleiben und als „IGA-Park“ von einer Park- und Museumsgesellschaft (GmbH) betrieben. Sie ist damit Rechtsnachfolgerin der IGA Rostock 2003 GmbH. Andere Teilflächen werden an andere Nutzer vergeben oder durch die Hansestadt Rostock verwaltet und unterhalten. So bleibt das Messegelände frei zugänglich. Der neue IGA-Park erhält drei allgemein zugängliche Eingänge: am Mecklenburger Hallenhaus (Eingang Nord), über die Messebrücke 2 und im Bereich Uferpromenade/Dorf Schmarl. Die Uferpromenade mit Pier, dem Traditionsschiff als Schwerpunkt und dem Mecklenburger Hallenhaus als Schiffsmuseum wird zu einem musealen und maritimen Technikbereich integriert. Kulturelle Freiluftveranstaltungen im Bereich der Parkbühne und umliegenden Freiflächen finden auch künftig statt. Die landschaftsgestalterische Qualität soll erhalten bleiben, zusätzliche touristische Attraktionen geschaffen und der Park in die Olympiabewerbung intensiv einbezogen werden. Der Eintrittspreis in den Park soll künftig 2 Euro und die Dauerkarte 25 Euro kosten. Für die Kinderspielplätze ist der Eintritt frei. Museumsbesucher und Besucher von Großveranstaltungen zahlen Extra-Eintritt. Die jährlichen Aufwendungen von 2,3 Mill. Euro (740.000 Euro Personalkosten, 700.000 Euro Parkpflege) sollen durch 1,3 Mill. Euro Eintrittsgelder und 1,4 Mill. Euro als städtischem Zuschuß gedeckt werden. In der Hoffnung, dass dieser Park als wohnungsnahes Erholungsgebiet angenommen wird, wird mit jährlich 100.000 Besuchern gerechnet. Eine Winterpause soll es künftig nicht mehr geben (Ostsee-Zeitung, 16.1.2004:14, 19.02.2004:14).

Wegen ihrer hohen Investitions- und Unterhaltungskosten sind Verkehrskonzepte immer Nachnutzungskonzepte. Abgesehen von den großen Infrastrukturbauten wurde z.B. der temporäre Parkplatz P1 so gebaut, dass er nach der IGA 2003 problemlos zurückgebaut werden konnte, damit die Fläche – durch das geplante Gesundheitszentrum/Ärztelhaus – künftig bebaut werden kann. Die Parkplätze am Busbahnhof Lütten Klein (P2), am Hamburger Tor und an der Messehalle stehen der Messegesellschaft und anderen zukünftigen Nutzern der Flächen zur Verfügung. IGA-Stimmen halten diesen Rückbau von Parkplätzen für falsch und regen an, stattdessen Events zur Hanse Sail auf das IGA-Gelände zu legen. Auch die Hinweisschilder auf die IGA und ihre Pfähle, die zur Zeit abmontiert werden, ließen sich für die Hanse Sail nutzen. Auch wären generell Klappschilder oder beklebbare Schilder zweckmäßiger gewesen, um ihre weitere Verwendung an Ort und Stelle zu sichern.

Tabelle 5: Mögliche Wirkungen von Großveranstaltungen auf gastgebende Gemeinschaften

Wirkung	Positiv	Negativ
Wirtschaft	Erhöhtes Ausgabenvolumen Schaffung von Beschäftigung Erhöhtes Arbeitskräfteangebot Erhöhter Lebensstandard	Erhöhte Preise während des Events Immobilienpekulation Attraktivitätsverlust für Touristen Bessere Investitionsalternativen Unzureichendes Kapital Fehlschätzung der Eventkosten
Tourismus/ Handel	Gestärktes Bewußtsein der Region als Reise- und Tourismusziel Verbesserte Kenntnis der Investitionschancen und geschäftlichen Aktivitätspotentiale in der Region Neue Kapazitäten und touristische Attraktionen Erhöhte Erreichbarkeit	Imageverlust durch mangelhafte Anlagen, unsaubere Praktiken und überhöhte Preise Negative Reaktionen vorhandener Unternehmen wegen verschärften Wettbewerbs um örtliche Arbeitskräfte und staatliche Fördermittel
Bauten/ Umwelt	Bau neuer Anlagen Verbesserung der örtlichen Infrastruktur Bewahren ererbter Werte	Ökologische Schäden Veränderungen natürlicher Prozesse Architektonische Verschandelung Zerstörung ererbter Werte Überfüllung
Soziales/ Kultur	Bleibende Zunahme des örtlichen Interesses und der Teilnahme an Tätigkeiten, die mit dem Event verbunden sind Stärkung regionaler Werte und Traditionen	Kommerzialisierung von Tätigkeiten persönlicher oder privater Natur Tourismugerechte Anpassung des Eventcharakters Wandel der Gemeinschaftsstruktur Soziale Verwerfungen
Psychologie	Erhöhter Lokalstolz und Gemeinschaftsgeist Geschärftes Bewußtsein Gemeindegrenzen überschreitende Wahrnehmung	Tendenz zu defensiven Einstellungen als gastgebende Region Kulturschock Mißverständnisse, die in unterschiedlichem Ausmaß zu Kritik an Gastgeber und Gästen führen
Politik/ Verwaltung	Erhöhte internationale Anerkennung von Region und Werten Erwerb planerischer Erfahrung	Wirtschaftliche Ausnutzung lokaler Bevölkerung zur Befriedigung von Ansprüchen der politischen Elite Zerstörung der wahren Natur des Events, um Wertvorstellungen der politischen Elite zu entsprechen Dem Event nicht gewachsen zu sein Unfähigkeit, die gesetzten Ziele zu erreichen Zunahme der Verwaltungskosten Benutzung des Events, um unpopuläre Entscheidungen zu rechtfertigen Rechtfertigung von Ideologie und soziokultureller Realität

Quelle: Getz 1977, Ritchie 1984, Hall 1989a, zusammengestellt in Hall 2000:8

Dieser Nachnutzungsdruck der großen Gartenschauen bildet eine wachsende Herausforderung. Am günstigsten dürften Gartenschauen in dicht besiedelten Wirtschaftszentren (wie München, Frankfurt/Main oder Mannheim) sein oder in Städten (wie Luckau), die eine umfassende Stadtsanierung und Stadtgärten einbeziehen. Flächenländer, wie Brandenburg oder Mecklenburg-Vorpommern, werden dabei in besonderer Weise gezwungen, den demographischen Wandel und Einnahmerückgänge der Kommunalfinanzen in Rechnung zu stellen. Insofern bilden Gartenschauen auch ein wirkungsvolles Instrument, um Schrumpfung als Chance zu begreifen, Städte zu stärken, deren Aufenthalts- und Lebensqualität zu verbessern, Wohnungen zu modernisieren, Stadtbilder zu verschönern und stadinterne Konkurrenzen zu vermeiden, indem gemeinsame Programme entwickelt werden.

Wie gezeigt, wird die Bewerbung Rostocks um die olympischen Segelwettbewerbe 2012 in gleicher Weise als Stadtentwicklungsprojekt gesehen, wie es die IGA 2003 war (Tagesspiegel, 16.11.2003:19). Ziel Rostocks ist es, auch die wichtigste Hafenstadt im Ostseeraum und die Segelstadt Deutschlands zu werden. Die IGA 2003 läßt sich als wichtiger Schritt in diese Richtung interpretieren: als Stadtverschönerung und als Trainingsaufgabe der Planer. Die neue Bewerbung setzt einen neuen Jachthafen voraus und dieser eine neue Hotelanlage im Jachthafen. Ihr Bau beginnt im Frühjahr 2004. Sie gehört zu den 77 Projekten des Rostocker Masterplans, von denen – laut Oberbürgermeister Arno Pöker – zwei Drittel auch ohne Olympia verwirklicht werden. Als wichtig wird die Aufrechterhaltung dieser Dynamik angesehen und vorgeschlagen, überall die Zeichen der IGA Rostock 2003 durch Zeichen der Bewerbungskampagne zu ersetzen (Hansjörg Kunze, Präsident des Olympia-Clubs im Tagesspiegel, 16.11.2003:19). Damit schließt sich der Kreis zur Nachnutzung der IGA 2003.

Lassen sich also Berliner Mega-Events und IGA Rostock 2003 miteinander vergleichen?

Events sind „Massenspektakel“: kurzzeitige, geplante, von ihrer Idee her gewaltfreie Massentreffen, an denen ihre Gäste gern teilnehmen. Dementsprechend unterschiedlich können Events sein: vom Straßenfest eines Stadtteils oder Volksfest einer kleinen Stadt bis hin zum Millionentreffen in einer Großstadt.

- Beim Straßen- oder Volksfest werden die Geschäfte geschlossen, Umzug und Zuschauerrolle bestreiten vor allem Einheimische, die Lustbarkeiten finden im Wohnbezirk oder vor den Toren der Stadt statt, alles ist eine Sache von Einheimischen und läßt sich weitestgehend fußläufig bewältigen. Obwohl auch Gäste von außerhalb kommen, ist der organisatorische Aufwand für An- und Abreise, Binnenverkehr, Übernachtungen und Nachlese entsprechend beschränkt. Statt Wertschöpfung findet vor allem lokale Umverteilung von Kaufkraft statt. Deshalb sind weder die Kosten noch das öffentliche Interesse so groß, dass ein Großteil oder sogar alles öffentlich finanziert werden muß.
- Beim Mega-Event liegen die Dinge umgekehrt. Die Teilnehmer sind in der Mehrzahl Auswärtige, wegen ihrer großen Zahl rücken An- und Abreise sowie Übernachtungen in den Vordergrund. Obwohl (fast) alle auf dem Festgelände oder dezentralen Veranstaltungsorten zu Fuß gehen, werden Massenverkehrsmittel dahin unumgänglich und die An- und Abreise vollzieht sich mit dem Pkw, Zug oder Flugzeug. Weil die Stadt von derartigen Ereignissen zu leben beginnt, gehört der störungsfreie Ablauf dieser Events zur Imagepflege der Politik. Da die externen Einnahmen und die Kosten ungewöhnliche Größenordnungen erreichen, ist das öffentliche Interesse so groß, dass ein Großteil oder sogar alles öffentlich finanziert wird.

Gartenschauen liegen zwischen diesen Extremen. Die IGA Rostock war kein Mega-Event, sondern ein Medium-Event, eine geschlossene Großveranstaltung von überregionaler Ausstrahlung. Weil sich die Gesamtbesucherzahl von 2,6 Millionen Besucher auf 171 Veranstal-

tungstage in 6 Monaten (April bis Oktober 2003) verteilte, lag die Spitzenbelastung lediglich im Bereich eines Medium-Events von 10.000-100.000 Besucher pro Spitzentag (Maximalwert 40.287 Besucher am letzten Tag, dem 12.10.2003). Entsprechend niedriger lag auch der Quotient aus Besucherzahl und Einwohnerzahl der zugrunde gelegten Gebietskörperschaft. Da die Gäste den IGA-Besuch mit einem Besuch der Innenstadt verbanden, wäre die Einwohnerzahl Rostocks als Nenner erlaubt.

Berliner Mega-Events sind offene, kurze und räumlich meist auf die Innenstadt konzentrierte Großveranstaltungen. Love Parade, Blade Night, Karneval der Kulturen und andere Hauptveranstaltungen sind zudem Bewegungsevents. Deshalb besteht ihre pragmatische Verkehrslösung in schierer Verkehrsbewältigung. Deshalb kommt Strassensperrungen eine Schlüsselrolle zu und damit dem Verkehrszeichenplan als Nagelprobe der Polizei für den Veranstalter.¹⁰ Die IGA Rostock 2003 hingegen war ein geschlossenes multilokales Dauerevent, dessen Hauptgelände am Rande des alten Stadtzentrums lag. Als Veranstaltung auf eingezäunter Privatfläche (im Eigentum der Stadt), zu der auch die angrenzenden Pkw-Parkflächen gehörten, wurde kein öffentliches Straßenland als Veranstaltungsfläche genutzt, eine Genehmigung nach STVO war nicht erforderlich und Sicherheitsfragen ließen sich mithilfe des Hausrechts lösen. Weil kaum mit Staus gerechnet wurde, gab es auch keine größeren Strassensperrungen. Deshalb waren Verkehrszeichenpläne nur im Hinblick auf zusätzliche Schilder zur IGA sinnvoll, wichtiger waren sinnvoll strukturierte Übersichten und Nachweise (Pläne, Tabellen u.a.), wie das integrierte Verkehrskonzept für alle Verkehrsteilnehmer und Entscheidungsträger (Verkehrsplaner, Beschilderungspläne, ÖPNV-Unternehmen, Führung der Fußgänger, unvermeidbare Konfliktpunkte und Reaktionsmöglichkeiten u.a.).

Zudem war die IGA Rostock 2003 als Super-BUGA ein etabliertes gelerntes Event, dessen Lösungsstruktur lediglich auf eine spezielle Topographie angewandt wird und gesellschaftlich-kulturellen Trends entsprechen muß. Insofern läßt sich die Verkehrs- und Sicherheitsplanung dieser Gartenbau-Weltausstellung trotz der rund 2.000 Events auf dem Eventgelände nur sehr eingeschränkt mit der Love Parade oder der Silvestermeile am Brandenburger Tor vergleichen.

Trotzdem ist die IGA Rostock 2003 nur auf den ersten Blick eine gemächliche Routineangelegenheit freundlicher älterer Besucher. Diese Weltausstellung fand erstmalig in einem Neuen Bundesland, in Mecklenburg-Vorpommern und in Rostock statt. Wie fast bei jedem Eventthema, befinden sich auch bei einer Großgartenschau immer einige Parameter – wie Außenwirkung, Besucherzahl, Wetter, Marketing - im Grenzbereich. Wie die Expo 2000 in Hannover zeigte, entstehen dann leicht Schieflagen mit kumulativer Tendenz. Deshalb bleiben erfahrene Planer, Manager, Controller und Ordner hellwach, auch wenn es sich „nur“ um finanzielle und technische Fragen einer Gartenschau handelt.

Vor allem zeigte sich auch in Rostock ein verstärkter Strukturwandel von Gartenschauen: die Hälfte der Besucher war unter 50 Jahre alt, die andere Hälfte über 50. Zudem wurden die Spitzenwerte an täglichen Besuchern immer im Zusammenhang mit Veranstaltungen des NDR erreicht. Dies zeigt die wachsende Bedeutung von Events auf Events. Auch die moderate tägliche Spitzenbelastung liegt im Trend der Eventszene hin zu kleineren Veranstaltungen eher familiären Charakters. Schließlich gelten für Berliner Mega-Events und für die IGA Rostock 2003 aber dieselben Grundregeln der Verkehrsplanung.

Eventplanung, Tourismusplanung und Verkehrsplanung haben viele Gemeinsamkeiten. Es ist nicht nur die hohe Kapitalintensität der Infrastruktur, die nach detaillierter Planung ruft. Vielmehr stehen die Veranstalter und Planer von Events vor der Tagesaufgabe eines Tourismusunternehmers: Der Kunde sehnt sich in seiner Freizeit zwar nach möglichst großer Freiheit, aber soll sich doch für das Produkt entscheiden, das der Anbieter für ihn bereit hält. Die Lösung dieses inneren Widerspruchs besteht im Marketing von Illusionen. Deshalb ist

¹⁰ Auch für die IGA 2003 existierten Verkehrszeichenpläne, aber beschränkten sich auf die Beschilderung der Verkehrslenkung für Bus und Pkw zu Parkierungseinrichtungen oder Zufahrten zum IGA-Gelände.

ein Event zuerst ein ökonomisches Ereignis, eine Unternehmung, die Geldkapital in Dienstleistungen und Ausstattung umwandelt, um daraus für seine Veranstalter und Städte – vor allem langfristig - mehr Geld zu erzielen. Um welche Größenordnungen es dabei geht, zeigt sich an den Großstadien, die sich die Bundesligaclubs errichten und ausschließlich über Events finanzieren. So manches Messegelände leistet sich sogar ein eigenes Eisenbahngleis.

Wie die IGA Rostock 2003 gezeigt hat, sind Events komplexe Ereignisse mit vielen Gestaltungselementen (wie dem Ort und seiner Atmosphäre, dem Catering, der Erreichbarkeit und der Logistik, den Medien, der Technik mit Licht, Ton und Effekten). Sie verlangen die fachübergreifende Perspektive (wie Geschichte, Finanzierung, Gesellschaft, Umwelt) und dies auf mehreren Ebenen zugleich (global, international, national, regional, lokal). Alles das bringt langfristige und großräumige Veränderungen, Erwartungen und Befürchtungen mit sich. Schließlich sind es Veranstaltungen von enormer Größenordnung für sehr kurze Zeit. Die damit verbundene Eigendynamik schafft sich ihre eigenen Spielregeln, aber zugleich ist der Lerneffekt der Akteure um so ausgeprägter, je häufiger Events stattfinden und je größer sie werden.

Vor allem dynamisieren Events durch Rückkopplungen. Für die gastgebenden Institutionen (Verwaltungen, Städte, Länder) wie für ihre Teilnehmer bilden sie außergewöhnliche Ereignisse und damit Gelegenheiten für Identität, Anregungen und Erneuerung. Auf lange Sicht strahlen alle Großveranstaltungen aus, regen Wiederholungen an und halten dafür neue Kapazitäten bereit. Auch dies gehört zum Erfolg der IGA Rostock 2003 im Schnittpunkt wachsender Verkehrsströme zwischen Skandinavien, Deutschland, Polen, dem Baltikum und Rußland.

IGA-Akteure und ihre Interessen

Großveranstaltungen sind Gemeinschaftserfolge

Gartenschauen verdanken ihren Erfolg dem Zusammenspiel vieler Akteure. Aufgaben und Ziele der einzelnen Akteure zu kennen und ihre Interessenunterschiede aufeinander abzustimmen, gehört deshalb zu den Stärken professioneller Eventmanager und Planer. Weil diese Zielkonflikte rollen- und funktionsbedingt sind, bilden sie **geborene Schwachstellen** und lassen sich durch besondere Aufmerksamkeit für bestimmte Akteursbeziehungen entschärfen.¹¹ Die Motivation, etwas Besonderes gestalten zu können, und das wirtschaftliche Interesse der professionellen Akteure erleichtern den zielführenden Ausgleich. Angesichts der kommunalen Besonderheiten beschränkt sich der folgende Überblick auf die wichtigsten verkehrsrelevanten Akteure und ihre Beziehungen und orientiert sich allgemein an Gartenschauen und den Rostocker Verhältnissen.

Veranstalter (Produzenten, Manager) sind nicht nur hochspezialisierte Insider mit langjähriger intimer Kenntnis der Szene, ihrer Entwicklung und laufender Trends, sondern auch ideologiefreie, moderne, kostenorientierte Technokraten. Sie sind die Gesamtanbieter nach außen und beschäftigen deshalb Caterer, Logistiker, Ordner und Verkehrsplaner als Subunternehmer. Eine Weltausstellung ist nicht nur ihre Kreation, sondern das Ergebnis intensiver Abstimmungsprozesse. Die Vielzahl der beteiligten Finanziere und Firmen, Behörden und Teilgenehmigungen, Informationen und Einzelpläne erfordern den Einsatz des professionellen Eventmanagers. Große Events sind finanziell auf **Sponsoren** und deren Werbewünsche angewiesen. Deshalb gilt es, ihre Vorstellungen zu berücksichtigen, ohne Sicherheits- und Verkehrserfordernisse zu gefährden. Auch deshalb läßt sich die Bedeutung des Akteurs **Medien** kaum überschätzen. Um erfolgreich zu sein, sind Veranstalter und Medien aufeinander angewiesen. Vor allem bei geschlossenen Mega-Events bilden „Events auf dem Event-Gelände“ einen entscheidenden Besuchsgrund und eine wichtige Einnahmequelle. Darüber

¹¹ Bei manchen Akteursbeziehungen ist die Bezeichnung „Konfliktpartei“ sicherlich zu scharf. Ist beispielsweise ein Event stadtpolitisch gewollt, kann ein Amt nur sehr eingeschränkt Konfliktpartei spielen.

hinaus bilden die Medien ein zentrales Instrument des Sicherheitsbereichs und der Verkehrslenkung.

Genehmigung und Planung des Events bilden einen mehrstufigen, vielfach rückgekoppelten Entscheidungsprozeß. Auch wenn die IGA als Veranstaltung auf Privatgelände (im Eigentum der Stadt) keiner Genehmigung durch die Verkehrsabteilung des Stadtamtes (Ordnungsamt) bedurfte, bestand eine Koordinierungsrunde insbesondere aus Planern der IGA 2003 GmbH, des Tiefbauamtes, des Sachgebietes Verkehrsbehördliche Aufgaben des Stadtamtes als Untere Verkehrsbehörde, des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr, des Amtes für Wirtschaftsförderung, der Polizei, des Nahverkehrs, des Amtes für Umweltschutz, der GPP und der Warnowquerungsgesellschaft.

Die **Politiker** verkörpern den politischen Willen zum Event, legen dafür Rahmenbedingungen (wie Rechtsstatus, staatliche Hilfen, Zuständigkeiten) fest und treffen Grundsatzentscheidungen (wie die Bewerbung für IGAs, BUGAs und LAGAs und ihre Förderung). Im Hinblick auf die langfristigen Wirkungen einer Gartenschau durch Nachnutzung ist die Entscheidung über ihren Standort von zentraler Bedeutung. Damit verbundene Gewinner und Verlierer und ihr Ausgleich bilden politische Aufgaben. Darüber hinaus kommt dem Abwägen zwischen Verkehrsbeeinträchtigung und öffentlichem Interesse besondere Bedeutung zu. Welche politische Ebene in einer mehrstufigen Verwaltung gefordert ist (Bund, Land, Kommune, Stadtbezirk), hängt vor allem von der Bedeutung der Veranstaltung und der Baulastträgerschaft der Location ab und sorgt für Dauerkonflikte. Angesichts der zahlreichen Außenstandorte der IGA Rostock ist hier besondere Kooperation erforderlich. Die entsprechenden **Politbürokraten** müssen Rahmenentscheidungen für das Event vorbereiten, begründen, genehmigen und kontrollieren. Weil Großveranstaltungen meist auf Großstädte beschränkt sind, handelt es sich um Beamte der Gesamtebene der Kommunalverwaltung, den Leiter des Tiefbauamtes als Fachplanung oder um die Leitung von Arbeitsgemeinschaften zur Koordination eventrelevanter Planungen, wie die GPP-Runde „Bau- und Schnittstellenkoordination“ zur Koordination der Planung und baulichen Realisierung der drei Projekte IGA, Messe und Warnemünde unter Teilnahme einiger Fachämter der Hansestadt Rostock.

Jedes Event hat sein besonderes Klientel. Die **Teilnehmerstruktur** wird vor allem von der Art, Größe, Dauer und Ort des Events geprägt. Erfahrene Veranstalter müssen und können im Vorfeld des Events eine gute Kenntnis der Teilnehmerstruktur haben, um ein Event auf diese Zielgruppe inhaltlich und konzeptionell ausrichten zu können. Diese Informationen zur Zielgruppe und ihrem Wandel sind für das Gelingen der Veranstaltung von entscheidender Bedeutung. Hiernach richten sich auch Investoren, Werbepartner, Sponsoren, Caterer u.a.. Die **Anwohner** bilden Gastgeber der Teilnehmer, aber auch Begünstigte oder Verlierer im Nachnutzungskonzept wie auch von aktuellen Nebenwirkungen der Veranstaltung (wie Arbeitsplätzen und Kulturveranstaltungen, aber auch Lärm, Parkproblemen, Umleitungen und Staus). Um unnötigen Widerstand zu vermeiden, sind deshalb ihre Interessen zu berücksichtigen. Dies ist erfahrungsgemäß nur ein Organisationsproblem.

Hauptziele der **Polizei** bilden Unfallverhütung, Gefahrenabwehr und Strafverfolgung. Im Verkehrsbereich schließt dies alle verkehrspolizeilichen Maßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Events und zur Sicherung des funktionsfähigen Stadtverkehrs ein. Der hohe Spezialisierungsgrad der Polizei einer Großstadt schafft die Möglichkeit, jeden Aspekt eines Events durch Profis beurteilen und betreuen zu lassen. Vor allem ist es möglich, dies bereits personell in den Planungsprozeß und die entsprechenden Runden einfließen zu lassen. Nicht zuletzt bieten Events der Polizei die Möglichkeit, sich positiv darstellen zu können. Die Rolle der Polizei bei der Planung und Durchführung von Events ist örtlich verschieden und in der Regel historisch gewachsen, wie in Berlin.

Für den traditionellen **Verkehrsplaner** stellen Events noch immer besondere Herausforderungen dar. Vom täglichen Normalverkehr, seinen Verhaltensregelmäßigkeiten und hohen Ansprüchen geprägt, konfrontiert ihn Eventverkehr mit dem Kontrastprogramm. Prinzipiell nicht prognostizierbar, stehen bei der Bewältigung extremer Spitzennachfrage Sicherheit und Massenleistungsfähigkeit im Mittelpunkt. An der Kapazitätsgrenze operierend, wird auf dieser Gratwanderung zwischen gesuchter lustvoller Enge und Panikgefahr Lehrbuchwissen

grau, Praktikerwissen entscheidend und Fehlerfreundlichkeit zum Optimierungskriterium. Auf Gartenbauausstellungen wird zwar vieles durch die lange Planungsdauer, ihre mehrmonatige Dauer, die moderaten Nachfragespitzen und das geduldige Publikum entschärft, doch lebt gerade eine solche Dauerveranstaltung von vielen Höhepunkten auf ihrem Gelände: von Open Air Konzerten mit Pop, Jazz und Klassik, Filmfestivals, Theateraufführungen und vielen anderen täglichen Kulturveranstaltungen. Solche Events auf dem Event aber bringen die klassischen Herausforderungen an den Verkehrsplaner mit sich: durch Nachfragespitzen, Dunkelheit, Alkohol und emotionalisierte Jugendliche. Weil LAGAs, BUGAs und IGAs „Geh-Events“ bilden, schafft das Wetter erhebliche Unsicherheit und tägliche Nachfrageschwankungen. Darüber hinaus entsteht auf einer IGA am Meer in einem besonders heißen Sommer die Konkurrenzsituation zwischen Baden und Laufen und legt Auffanglösungen durch längere Öffnungszeiten abends und günstige 17-Uhr-Tickets nahe.

Um Überkapazitäten und ihre Folgekosten zu vermeiden, legen Events wegen ihrer kurzen Dauer zuerst zeitlich begrenzte Anpassungslösungen im Infrastrukturbereich nahe. Bauliche Dauerlösungen (wie Straßen, Bahntrassen oder Bahnhöfe) lohnen sich in der Regel nur im lokalen Bereich. Als Eventverkehr ändern Verkehrssysteme sogar ihren Charakter, indem der MIV hier durch vollbesetzte Pkws zu einem Massenverkehrssystem von Einzelfahrzeugen mutiert und selbst zu extremen Massenveranstaltungen, wie zur Love Parade, traditionell die Hälfte der Teilnehmer mit dem Auto kommt. Diese Vielfalt und Grenzsituation des Eventverkehrs erhöht die Komplexität der Verkehrsplanung. Literatur existiert noch immer kaum. Zählwerte offener Events gelten als systematisch manipuliert, wie die gewaltigen Abweichungen zwischen Veranstalter- und Polizeiangaben demonstrieren. Bei geschlossenen Veranstaltungen, wie Gartenschauen, ist die Datengrundlage im allgemeinen solider.

Wegen ihres Massencharakters sind Events auf **Massenverkehrsmittel** angewiesen. Gerade wegen seines gesetzlichen Beförderungsauftrages sind Veranstaltungsverkehre des **ÖPNV** mit erheblichen Mehrkosten verbunden, deren fairer Ausgleich die besondere Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit erfordert. Nahezu jedes Event berührt die Interessen der kommunalen Verkehrsbetriebe, da Ampelschaltungen verändert und Straßen gesperrt werden. Zudem ist der An- und Abreiseverkehr mit erhöhten Kapazitätsanforderungen verbunden. Dies wird durch Veranstalterwünsche (wie Halteflächen für Reisebusse, schwierige Veranstaltungsorte, Terminänderungen) verschärft. Deshalb kommt der Attraktivitätssteigerung von **Fernverkehrsunternehmen** des Eisenbahn-, Reisebus- und Luftverkehrs wachsende verkehrspolitische Bedeutung zu. Obwohl die gemeinsame An- und Abreise einen spannenden Teil des Events bilden kann, konzentrieren sich die Veranstalter auf das Event vor Ort. Soll dann aber eine attraktive regelmäßige Sonderfahrt mit der Bahn eingerichtet werden, entstehen Kooperationsprobleme mit einem Großanbieter.

Reisebüros, die sich als Verkehrsvermittler zwischen Veranstaltern und Teilnehmern anbieten, spielen - zumindest in Berlin – als Akteure keine Rolle. Zu Eigenwirtschaftlichkeit verpflichtet, scheuen sie das Risiko eigener Veranstaltungen und Verkehrsangebote. Um Rabatte zu erhalten, müssten sie größere Kontingente abnehmen. So buchen sie erst auf ausdrücklichen Kundenwunsch oder überlassen es dem Teilnehmer, die Buchung von Veranstaltungen und/oder ihrer An- und Abreise beim Veranstalter und den Fernverkehrsunternehmen selbst vorzunehmen.

Betreiber von Infrastruktur produzieren Leistungen, ohne die das Event nicht stattfinden könnte. Dazu gehört die Versorgung mit **Strom und Wasser, Müllabfuhr, Sicherheit, Katastrophenschutz, Erste Hilfe, Verkehrsmobilität und Kommunikation**. Meist öffentlich verpflichtet, können sich diese Produzenten kaum verweigern, aber fordern die Erfüllung von Lastenheften und einen entsprechenden Planungsvorlauf. Aus der Perspektive der Polizei bilden **Sanitäts- und Rettungsdienste, Feuerwehr und Technisches Hilfswerk** sog. benachbarte Dienste. So ist die Feuerwehr meist Gesamträger aller Not- und Rettungsmaßnahmen und integriert die einzelnen Dienste. Sanitätspunkte, Hubschrauberlandeplätze, das Freihalten festgelegter Not- und Rettungswege und die Einsatzkoordination bilden Eckpunkte der Verkehrsplanung.

Auch bei einer Gartenschau ist das Spektrum der Akteure durch **ungleichgewichtige Partner** geprägt. Eventpolitisch starke Gruppen sind konfliktfähig, indem sie mit der Verweigerung juristischer und finanzieller Funktionsvoraussetzungen drohen können. Dazu gehören Politiker, Planer, die Polizei, Investoren, Sponsoren und Bürgerinitiativen. Zu den eventpolitisch schwachen Gruppen gehört der abhängige konkursgefährdete Veranstalter einer Einzelveranstaltung, aber auch seine potentiellen Gäste, die kommen sollen und mit den Füßen abstimmen, oder Anwohner, die kein Einspruchsrecht haben, das Event akzeptieren müssen und sich deshalb in einer Bürgerinitiative als eventpolitisch starker Gruppe zusammenschließen. Von privaten Reisebusunternehmen abgesehen, dürften auch der ÖPNV und die Fernverkehrsunternehmen aus extremen Verkehrsspitzen der Veranstaltungsverkehre selten hohe Gewinne erwirtschaften. In der Öffentlichkeit werden meist die internen Probleme der Verwaltung unterschätzt und die Probleme mit dem Veranstalter überschätzt.

Von besonderer Bedeutung sind die **politischen Randbedingungen**. Großveranstaltungen sind stadtkonomisch außerordentlich wichtig, aber – vielleicht auch gerade deshalb - von Kompetenzgerangel, Finanznöten und unklaren Nachnutzungskonzepten gekennzeichnet. Forderungen nach integrierter Planung und Kritik an bürokratischen Strukturen und Abläufen liegen deshalb nahe. Dabei wird gern übersehen, daß Improvisation und Selbstorganisation normale Elemente der Eventplanung darstellen (wenn sie auch das Fehlen einer grundsoliden Vorausplanung nicht ersetzen können). Die Realität deutscher LAGAs, BUGAs und IGAs zeigt, dass das gegenwärtige System funktioniert und durch ihre Selbstverständlichkeit als Beispiel von Ordnung und guter Eventplanung angesehen werden kann. Wie die EXPO 2000 in Hannover gezeigt hat, ist minutiöse Planung allein keine hinreichende Bedingung eines mitreißenden Events, sondern kann durch Überregulierung sogar Nachfrageausfälle mithilfe der Medien noch verstärken. Dieser Hintergrund läßt die Frage aufkommen, ob solche Erscheinungsformen von **Überlastung, Unübersichtlichkeit und Hektik** (und deren Beherrschbarkeit auf Veranstalterseite) nicht gerade zu den Kennzeichen erfolgreicher Verkehrsplanung von Events gehören.

Die nachstehenden Übersichten über Akteure und ihre Interessen zeigen wichtige Schwachstellen ihrer Integration am Beispiel von Gartenschauen. Dies ist von besonderer Bedeutung, weil sich bei Großveranstaltungen aller Art - wie bei jedem Fließgleichgewicht - **stets einige Parameter im Grenzbereich** befinden. Deshalb müssen – wie schon an anderer Stelle betont - Planer, Manager, Controller und Ordner auch bei vertrauten und friedlichen Events hellwach bleiben. In solchen Grenzsituationen können spontane Schwankungen oder geringe äußere Anstöße mit Signalwirkung das Fließgleichgewicht auf ein neues Niveau springen lassen oder Chaos auslösen. Stromausfall oder Feuerwerkskörper im Gedränge oder die wachsende Aggressivität erschöpfter alkoholierter Jugendlicher oder unbeleuchtete Parkwege für Massenmärsche nach Ausfall der S-Bahn können dann destabilisieren. Diese kritischen Bereiche zu kennen, im Auge zu behalten und zu beeinflussen, ist eine Sache von Erfahrung und Planung. Denn Planen heißt vorbereitet sein. Deshalb sind Events vor allem **kollektive Erfolge erfahrener Praktiker**.

Worin bestehen also die Konfliktpotentiale der wichtigsten Akteure von Gartenbauausstellungen, mit welchen Konfliktparteien ist vorausschauend zu rechnen und welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die Verkehrsplanung? Worin bestanden Besonderheiten der IGA Rostock 2003?

Verkehrsrelevanter Akteur: **Veranstalter**
 Konkreter Partner: **Veranstalter i.e.S., Eventagentur, Eventmanager**

<p>Aufgabenbereich Idee, Vorbereitung, Planung und Durchführung einer Gartenbauausstellung.</p>
<p>Ziele Oberziel: Erfolgreiche, beliebte, wiederholbare Veranstaltung. Kostendeckung, Imagepflege der Stadt, Impuls für regionale Wirtschafts- und Tourismusförderung.</p>
<p>Häufige Konfliktpotentiale bei Gartenbauausstellungen Grundkonflikt zwischen Wollen, Können und Dürfen. Deshalb sind Konfliktpotentiale meist ökonomisch bedingt: durch Besucherzahlen und teilnehmende Nationen, Kostensenkung, Erlössteigerung, die Suche nach Wegen der Förderfähigkeit durch Land und Bund und das gewählte Abrechnungssystem öffentlicher Mittel, durch Attraktivitätserhöhung, Planungssicherheit, -vereinfachung, -dauer, Sonderwünsche und Schadensersatz. Veranstalter wollen im Markt bleiben und professionelle Anerkennung. Wichtig ist die Wahl der Veranstaltungs- und Organisationsform mit ihren juristischen, steuerlichen und finanziellen Konsequenzen. Kritisch ist die Entscheidung zwischen finanziell reizvollem Selbermachen (wie Verkehrsplanung, Parkraumbewirtschaftung) oder der sicheren Entlastung durch professionelle kommunale Fachplanungen und Subunternehmer. Veranstalter sind daran interessiert, die eigene Verkehrsplanung auf den Veranstaltungsbereich zu beschränken.</p>
<p>Potentielle Konfliktparteien Viele Akteure, wie Stadtverwaltung u. Behörden aller Art (insbes. Tiefbauamt), Polizei, Feuerwehr, Versorgungsunternehmen, ÖPNV-Betreiber, Medien, Anwohner und Bürgerinitiativen (Einzelheiten s. betreffenden Akteur). Zusammenarbeit mit dem Zentralverband Gartenbau e.V. und der Deutschen Bundesgartenschau GmbH.</p>
<p>Konsequenzen für die Verkehrsplanung Art, Ausmaß und Dauer der Veranstaltung bei allen Überlegungen und Maßnahmen berücksichtigen. Tragfähige Location, verkehrsgünstiger Zeitpunkt, realistische Prognosen und – soweit bekannt - Informationen zur Teilnehmerstruktur fordern. Wann immer nötig, den Veranstalter in Planerrunden und bilaterale Gespräche mit allen Akteuren und Planern einbinden und dies über den gesamten Zeitraum von den Voruntersuchungen bis zur nachträglichen Erfolgskontrolle. Einen Verbindungsbeamten der Polizei dem Veranstalter oder der Koordinierungsstelle zuordnen. Verkehrsplanung (Strategie, taktisches Konzept, Umsetzung) durch einen anerkannten professionellen Verkehrsplaner begünstigen. An- und Abreise als Teil des Events ordnen und bündeln (Leitsystem, Buskonzept, Eisenbahn). Wenn durch erwartete Staus, Umleitungen und Sperrungen erforderlich, einen Verkehrszeichenplan fordern und ihn mit der Polizei abstimmen. Tiefenwirkungen aus dem Veranstaltungsraum auf das Umfeld berücksichtigen. Verkehrstafeln rechtzeitig und großräumig aufstellen. Öffentlichkeitsarbeit über Medien und Internet, Handzettel und Reisebüro betreiben. Beantragte Veranstaltungen bei erfahrener Unzuverlässigkeit versagen. Die Möglichkeit von Ersatzvornahme durch die öffentliche Hand vorsehen.</p>

Besonderheiten der IGA Rostock 2003:

Veranstalter der IGA war die IGA Rostock 2003 GmbH, deren Geschäftsführung mehrfach wechselte (Dr. Bernhard Spies, Rüscher, Wilhelm Fax). Auch Abteilungsleiter (Kaufmännische Leitung, Marketing/Vertrieb, Presse/Öffentlichkeitsarbeit) wechselten oft. Wilhelm Fax, der seit Juni 2002 der Geschäftsführung angehörte, ist seit Mai 2003 alleiniger Geschäftsführer.

Demgegenüber gab es in der Technik kaum Wechsel. In Gestalt des technisch-künstlerischen Leiters Dr. Ernst-Herrmann Kubitz (Prokurist) lagen Planung und Durchführung in einer Hand und sorgten für Kontinuität. Diese Konstruktion eines technisch-künstlerischen Leiters erwies sich als günstig. Im Gegensatz zu externen Subunternehmern war er ständig greifbar und handlungsfähig. Wilhelm Fax wurde im Juni 2002 als weiterer Geschäftsführer der IGA Rostock 2003 GmbH bestellt. Er war vorher leitender Angestellter der STRABAG bei der BUGA Gelsenkirchen 1997 und wirkte auch an der BUGA Magdeburg 1999 mit. Als Geschäftsführer der GPP Projektentwicklung und Projektmanagement GmbH wurde er im Juni 2000 vom Rostocker Oberbürgermeister Pöker zum Koordinator der Großprojekte IGA, Messeneubau und Warnowquerung bestellt, um diese zeitlich und räumlich voneinander abhängigen Vorhaben miteinander zu vernetzen. Als Gesamtkoordinator der Hansestadt Rostock und Projektsteuerer der IGA Rostock 2003 GmbH war er somit mit zahlreichen IGA-bedeutsamen Parallelplanungen vertraut. Wegen ihrer internationalen Ausrichtung orientierte sich die IGA 2003 Rostock nicht nur an früheren BUGAs und IGAs, sondern auch an der Expo 2000 in Hannover.

Weil sämtliche Prüf- und Genehmigungsvorgänge des Stadtamtes (Ordnungsamtes) u.a. auf dem IGA-Gelände über die **IGA Rostock 2003 GmbH** liefen, war sie faktische Herrin des Planungs- und Genehmigungsverfahrens. Als Gesellschaft mit Hausrecht informierte und koordinierte sie für diese Fragen auf IGA-Gelände sämtliche relevanten Polizeidienststellen, Ämter, die Feuerwehr und Verkehrsdienstleister.

Die verkehrsplanerische Arbeitsteilung zwischen der **IGA Rostock 2003 GmbH** für alle Vorgänge auf ihrem Gelände einschließlich Pkw-Parkplätzen und dem **Tiefbauamt** für alles im öffentlichen Raum begründete klare Verhältnisse, aber auch eine Grundspannung durch unterschiedliche fachliche Kompetenz, Prüfpflicht und Zuständigkeit.

Die schwierige Finanzsituation von Veranstaltern, die Vergabep Praxis an Subunternehmer und die Bedeutung eines funktionierenden Controlling zeigte sich auch nach Ende der IGA Rostock 2003. Von IGA-Angestellten wurde von einem permanenten Kostendruck - zumindest ab Mitte 2002 - berichtet. Es ist anzunehmen, dass die – auf die IGA und die Person des Oberbürgermeisters zugespitzte - Forderung nach einem Bürgerentscheid im Umfeld der Kommunalwahlen am 13. Juni 2004 eher Unsicherheiten einer ostdeutschen Großstadt widerspiegelt als eine öffentliche Bewertung der IGA.

Verkehrsrelevanter Akteur: **Veranstalter**
 Konkreter Partner: **Caterer** (meist Subunternehmer des Veranstalters)

<p>Aufgabenbereich Versorgung der Veranstaltung mit Speisen und Getränken sowie Toiletten.</p>
<p>Ziele Gewinnerorientierung unter Auflagen (Catering-Konzept).</p>
<p>Häufige Konfliktpotentiale bei Gartenbauausstellungen Wegen Gemeinnützigkeitsstatus der Gartenbauausstellung als Veranstalter Vergabe an festen Caterer einer Location als Monopolisten oder an mobilen Caterer. Ausschreibung mit Wettbewerb oder freie Vergabe. Vermarktungsgesellschaft oder Generalunternehmer. Preisgestaltung. Catering-Konzept (Müll- und Verkehrsvermeidung, Sicherheit, Wasserversorgung, Liefer- und Entsorgungszeiten).</p>
<p>Potentielle Konfliktparteien Gäste. Kontrollbehörden. Verkehrsplaner.</p>
<p>Konsequenzen für die Verkehrsplanung von Events allgemein Verkehrsvermeidendes Catering-Konzept. Verkehrsoptimierung bei Auf- und Abbau sowie Belieferung durch Standortwahl, Zeitfenster und Zwangswege. Sofortiges Durchgreifen bei Schwarzhändlern im und vor Ausstellungsgelände. Sicherheitspolizeiliche Aspekte berücksichtigen (Not- und Rettungswege).</p>

Besonderheiten der IGA Rostock 2003: Das Catering auf der IGA wird auf Besucher- wie Veranstalterseite als größter Schwachpunkt angesehen. Dies gilt für das gastronomische Angebot wie für das überhöhte Preisniveau (IFT 2003). Die Wahl eines ausländischen Generalunternehmers ohne Wettbewerb, mit Exklusivrecht und besucherabhängiger Pacht gilt als unglücklich. Nachdem dieser die Kaufkraftverhältnisse neuer Bundesländer und die Attraktivität hoher Preise überschätzt hatte, verweigerte er Zahlungen an Lieferanten, so dass am letzten Tag der IGA Polizei sowie Steuer- und Zollfahnder in den Büroräumen seiner deutschen GmbH ermittelten. An- und Abfahrstrecken sowie Zeitfenster bildeten kein Problem. Durch die Umfahrung Rostocks auf Tangenten entstanden keine Staus mit entsprechenden Rückwirkungen auf den Versorgungsverkehr der IGA. Die Ver- und Entsorgung fand früh bis 8.30 Uhr und abends nach IGA-Schluß statt. Der hintere Bereich der Messehalle diente als Lagerraum. Auch Schwarzhändler bildeten kein Problem. Durch sofortiges Eingreifen von Ordnungskräften blieb es bei einem Versuch vor dem IGA-Eingang.

Verkehrsrelevanter Akteur: **Veranstalter**
 Konkreter Partner: **Logistik** (meist Subunternehmer des Veranstalters)

Aufgabenbereich Zeitgerechter Auf- und Abbau der Veranstaltungseinrichtungen.
Ziele Gewinnerorientierung unter Auflagen (Logistik-Konzept).
Häufige Konfliktpotentiale bei Gartenbauausstellungen Vermeidung von Verkehrsspitzen und Staus. Sicherheitskontrollen.
Potentielle Konfliktparteien Behörden (Bauaufsicht, Tiefbauamt). Verkehrsplaner, ÖPNV. Polizei/Feuerwehr.
Konsequenzen für die Verkehrsplanung Professionelle Planung durch einen übersichtlichen Kreis von Entscheidungsträgern mit Kompetenzen. Kapazitätsreserven des Verkehrssystems nutzen (wie Leerzeiten, Industrie-gleise, Binnenschiffahrt). Ein- und Auslaßstellen zum Veranstaltungsgelände festlegen. Kraftfahrzeuge, die einfahren dürfen, kennzeichnen. Pflichten und Rechte aus Hausrecht des Veranstalters für Verkehrsplanung nutzen.

Besonderheiten der IGA Rostock 2003:

In einer europaweiten Ausschreibung der Deutschen Bundesgartenschau-Gesellschaft wurde die gesamte Logistik für die IGA von an die Schenker Deutschland AG vergeben. Dabei handelt es sich um einen führenden Dienstleister für integrierte Logistik. Schenker hatte bereits die Logistik für andere Bundesgartenschauen übernommen, aber hier betont, dass eine internationale Gartenschauausstellung zusätzliche Anforderungen stelle. Das umfassende Logistikkonzept beinhaltet die komplette Beschaffungslogistik für Freilandpflanzen, die Betreuung der Ausstellungen in den Blumen- und Pflanzenhallenschauen und die Logistik für internationale Aussteller. Dazu wurde an der Warnow-Flußniederung gegenüber dem Warnemünder Fährhafen ein etwa 100ha großer attraktiver Messestandort in Verbindung mit einem Freizeitpark errichtet. Die innerdeutsche Beschaffung umfasst Arbeitsgeräte, Pflanzen und Baumaterial sowie die gesamte Lager- und Umschlagslogistik. Dabei werden auch Thermo-Fahrzeuge für sensible Pflanzen eingesetzt. Bei importierter Ware werden die Zollformalitäten übernommen. Nach IGA-Ende müssen die Exponate deutschlandweit rückgeführt oder verteilt werden, so dass dieser Auftrag erst im Frühjahr abgeschlossen sein wird. Es gab keine besonderen Vorkommnisse.

Die Firma Loewe Logistik übernahm die Beschaffung und Verteilung des Informationsmaterials und der Tickets.

Wegen der nahen Entnahmestellen von Sand und Kies wurden nur Lkw eingesetzt und damit Umladekosten von Eisenbahn und Binnenschiff vermieden.

Die Veranstaltungstechnik auf der IGA wurde von dem Bühnenmeister Nico Asmus (München) übernommen. Auch hier wurde die störungsfreie Ablauf seiner professionellen Erfahrung mit Großveranstaltungen zugeschrieben.

Verkehrsrelevanter Akteur: **Landespolitiker**
 Konkreter Partner: **Landwirtschaftsminister, Wirtschafts- und Verkehrsminister, Innenminister, Kultusminister, Staatskanzlei**

<p>Aufgabenbereich Entscheidung, ob eine Gartenbauausstellung politisch gewollt ist. Schaffung günstiger Rahmenbedingungen.</p>
<p>Ziele Sicherung ihrer Wiederwahl. Abwägen zwischen Nutzen und Kosten für das Land, insbes. Förderung von Image, Wirtschaftskraft und Tourismus. Durch sozial- und umweltverträglichen Ablauf Minimierung von Störungen.</p>
<p>Häufige Konfliktpotentiale bei Gartenbauausstellungen Zuständigkeiten und Präsentationsbedürfnis in der Öffentlichkeit. Rechtlicher, steuerlicher und finanzieller Status der Großveranstaltung ab Gründungszeitpunkt. Einbindung dezentraler Standorte im gesamten Land. Mischfinanzierung nationaler und internationaler sowie öffentlicher und privater Mittel und ihre Einwerbung. Koordination anderer Planungsvorhaben mit IGA-, BUGA- oder LAGA-Konzept.</p>
<p>Potentielle Konfliktparteien Politiker anderer Ressorts und nachgeordneter Verwaltungsebenen. Anwohner und Bürgerinitiativen. ÖPNV. Veranstalter.</p>
<p>Konsequenzen für die Verkehrsplanung Schaffung klarer Zuständigkeiten und ihre Straffung. Bildung einer interministeriellen Arbeitsgruppe. Schaffung eines verbindlichen Ordnungsrahmens für diese und andere Großveranstaltungen (Pflichtenkatalog, Checkliste). Kein Unterlaufen von Verkehrsplanung und Polizei durch Veranstalter und Politiker zulassen. Maßgeschneiderte Genehmigungen aus einer Hand durch eine Koordinations- und Genehmigungsbehörde für Antragsteller (Ordnungsamt).</p>

Besonderheiten der IGA Rostock 2003:

Verkehrsvorhaben Rostocks und IGA 2003 wurden auf der Landesebene vom Wirtschaftsminister koordiniert, zu dessen Ressort der Verkehr gehört. Angesichts massiver Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverlusten stand die Stärkung der Infrastruktur Rostocks als größter Stadt des Landes, Wirtschaftszentrum des Landes und wichtigstem deutschem Ostseehafen im Vordergrund. Viele Bauvorhaben wurden etwa seit 1997 auf die IGA ausgerichtet. Diese Verkehrsmaßnahmen spiegeln jedoch Kontinuität wider. Seit den 60er Jahren wurden – vor allem durch den späteren Rostocker Stadtarchitekt Prof. Laasch - bereits viele dieser Maßnahmen gefordert, um die Bandstruktur der Stadt durch querende Maßnahmen aufzulockern. Trotz erheblicher Widerstände wurden sie schließlich in diverse Verkehrspläne für Stadt und Bezirk aufgenommen. Verschiedene Mitarbeiter des Ministeriums standen in der Tradition dieser Denkschule und setzten nach der Wende viele dieser Maßnahmen um, wie die B103n, die Untertunnelung der Warnow und die Straßenbahn im Norden.

Verkehrsrelevanter Akteur: **Kommunalpolitiker**
 Konkreter Partner: **Oberbürgermeister, Bürgerschaft**

<p>Aufgabenbereich Entscheidung, ob eine Gartenbauausstellung politisch gewollt ist. Schaffung günstiger Rahmenbedingungen auf kommunaler Ebene. Verantwortung vor Ort als Gastgeber.</p>
<p>Ziele Sicherung ihrer Wiederwahl. Förderung von Image, Wirtschaftskraft und Tourismus von Stadt und Region. Einwerbung von öffentlichen Förder- und Projektmitteln und privaten Investitionen. Bereitstellung eigener Mittel. Grundsatzentscheidungen (wie Standort, Nachnutzung, Erstellung von Konzepten, Auswahl von Planungsbüros, Abrechnungsmodus öffentlicher Mittel, steuerliche Effekte). Gartenbauausstellung als Anstoß baulicher und anderer Maßnahmen. Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Stadt und sozial- und umweltverträglicher Ablauf der Großveranstaltung.</p>
<p>Häufige Konfliktpotentiale bei Gartenbauausstellungen Standort und Ausstellungstermin. Kollision verkehrspolitischer Konzepte mit konkreten Umsetzungsfolgen für die Stadt. Kompetenzstreitigkeiten zwischen Politik, Stadtverwaltung und Veranstalter bei der Koordination von Planung und Durchführung. Rechtsstatus und Organisation des Veranstalters. Abstimmung zwischen Bund, Land, Kommune und Stadtbezirken über Veranstaltungsflächen unterschiedlicher Baulastträgerschaft sowie über das Leitsystem ab Bundesautobahnen. Unentgeltliche Nebenleistungen der Stadt für Veranstalter (ÖPNV, Planung, Polizei u.a.). Finanzausgleich zwischen politischen Ebenen (Gebühren, Schadensausgleich).</p>
<p>Potentielle Konfliktparteien Politiker aller Ressorts, Parteien und Ebenen. Anwohner und Bürgerinitiativen. ÖPNV. Veranstalter.</p>
<p>Konsequenzen für die Verkehrsplanung Schaffung klarer Zuständigkeiten und ihre Straffung. Dynamische Führungspersönlichkeiten mit Verwaltungserfahrung. Schaffung eines verbindlichen Ordnungsrahmens kommunaler Großveranstaltungen (Pflichtenkatalog, Checkliste). Kein Unterlaufen von Polizei und Verkehrsplanung durch Veranstalter und Politiker. Maßgeschneiderte Genehmigungen aus einer Hand durch eine Koordinations- und Genehmigungsbehörde für Antragsteller (Ordnungsamt).</p>

Besonderheiten der IGA Rostock 2003: Die Bewerbung der Hansestadt Rostock um die IGA 2003 war eine Idee des Oberbürgermeisters und seiner Ersten Beigeordneten. Es war eine konsequente Maßnahme, das beschlossene Integrierte Verkehrskonzept der Hansestadt Rostock durch Bund und Land abzusichern und zu ergänzen. Damit gehört die IGA zu einem ehrgeizigen Infrastrukturprogramm, das durch Vollfinanzierung, Eigenanteile und Folgekosten den finanziellen Handlungsspielraum der Stadtverwaltung erheblich einschränkt. Im Mittelpunkt der Verkehrsströme zwischen Skandinavien, Süd-, Ost- und Westeuropa gelegen, ist Rostock jedoch potentielle Wachstumsregion. Angesichts der schwierigen Randbedingungen hoher Arbeitslosigkeit, niedriger Einkommen und bevorstehender EU-Integration Polens (mit verschärfter Hafen-Konkurrenz im Ostseeraum) galt es vor allem, Infrastruktur und Image von Stadt, Hafen und Region zu verbessern. Da die Landwirtschaft Wirtschaftsgrundlage weiter Landesteile bleiben wird, lag eine Gartenbauausstellung noch näher. Eine zusätzliche politische Dimension kam mit der Olympiabewerbung Rostocks im Zusammenhang mit Leipzig ins Spiel. Neun von zehn Aufträgen an die Bauwirtschaft und den Gartenbau blieben in Rostock und Mecklenburg-Vorpommern und schufen Arbeitsplätze. Zu dieser Ausgabeneffizienz gehörte es auch, Planungsaufgaben durch Behörden erledigen zu lassen, wenn dies organisatorisch vorteilhaft und vom Arbeitsumfang her möglich war. Dies erleichterte zugleich die Straffung der Zuständigkeiten für die Verkehrsplanung der

IGA zugunsten des Tiefbauamtes. Die Schlüsselrolle des Oberbürgermeisters und der Stadtverwaltung wurde durch das Personalkarussell der IGA Rostock 2003 GmbH noch gestärkt.

Verkehrsrelevanter Akteur: **Genehmigungsbehörden**
 Konkreter Partner: **Tiefbauamt, Grünflächenamt, Ordnungsamt, Wirtschaftsamt und Umweltamt u.a. (stadtabhängig)**

<p>Aufgabenbereich Prüfung aller verkehrspolitischen und –planerischen Vorhaben im öffentlichen Verkehrsreich mit dem Ziel ihrer entgelt- und gebührenpflichtigen Genehmigung, Gestattung und Erlaubnis für Veranstalter (auch Kompletterlaubnis). Prüfung erwarteter Wirkungen auf Verkehr, Gewerbe, Umfeld (Lärm, Müll, Anwohner, Flora, Fauna, Stadtbild, Denkmalschutz). Vorherige Begehung der Location und Schadensaufnahme (Pflaster-, Strauchprotokoll). Ausführer der Aufbau der Verkehrsregelung durch Straßenbaulastträger nach Anordnung der örtlich zuständigen Behörde. Kontrolle der Auflagen während der Gartenbauausstellung.</p>
<p>Ziele Veranstaltungserfolg und Sicherheit. Nachnutzung baulicher und organisatorischer Veränderungen. Minimierung von Umfeldbelastungen und Folgeschäden. Finanzieller Ausgleich der Genehmigungs-, Kontroll- und Folgekosten.</p>
<p>Häufige Konfliktpotentiale bei Gartenbauausstellungen Abstimmung von öffentlichen Straßen, Schienen- und Wasserwegen mit einer geschlossenen Veranstaltung auf Privatgelände. Mehrfachprüfungen. Grundkonflikt zwischen schnellem lokal angepasstem Selbermachen durch Veranstalter und Fachkompetenz der zuständigen Behörde. Fehlende Vorausinvestitionen aus Mittelknappheit von Baulastträgern (z.B. Verkehrsmanagementsystem mit Mobilitätszentrale und Leitsystem, Belastbarkeit von Plätzen durch Massenveranstaltungen).</p>
<p>Potentielle Konfliktparteien Veranstalter. Behördenvielfalt einer Großstadt. Andere Baulastträger.</p>
<p>Konsequenzen für die Verkehrsplanung Klare Zuständigkeiten und Arbeitsteilung bei Schnittstellen schaffen. Personelle Kontinuität und kurzer Dienstweg auf Arbeitsebene sicherstellen. Eindeutige Antrags- und Genehmigungswege fordern. Durchführbarkeit von Events als Kriterium bei Planung und Bau von Straßen und Plätzen berücksichtigen. Prioritätenliste für Locations und Nutzungszeiten nach der Bedeutung der Veranstaltungen mitgestalten. Regelmäßiger Erfahrungsaustausch zwischen Akteuren der verschiedenen Ebenen und Ressorts unter besonderer Berücksichtigung der Polizei. Arbeitsfähige Planerrunden und kurzen Dienstweg fördern.</p>

Besonderheiten der IGA Rostock 2003:

Als Veranstaltung auf Privatgelände (im Eigentum der Stadt) benötigte die IGA keine Genehmigung durch die Verkehrsabteilung des Stadtamtes. Mit Ausnahme der IGA-Hinweisschilder gab es keine veranstaltungsbezogene Beschilderung. Von der Verkehrsabteilung des Stadtamtes (Ordnungsamtes) wurde die Ausweisung der Brandschutzwege und z.T. die Vorwegweisung übernommen. Die Prüfung erwarteter Wirkungen auf Verkehr, Gewerbe, Umfeld (Lärm, Müll, Anwohner, Flora, Fauna, Stadtbild, Denkmalschutz) erfolgte durch die zuständigen Behörden. Das Tiefbauamt wirkte als zentrale Koordinationsstelle für bauliche Verkehrsfragen der IGA. Wegen ihrer hohen Priorität gehörte die IGA zu den Rostocker Projekten, deren Prüfprozeß bei der Stadtverwaltung beschleunigt wurde. Dem gemeinsamen Ziel verpflichtet, war der Dialog zwischen dem Veranstalter und dem Tiefbauamt durch Meinungsunterschiede über fachplanerische Lösungen (Leitsystem, Parkkonzept) und Terminvorstellungen geprägt. Sie führten dazu, dass die Verkehrsplanung des Außenbereichs vom Tiefbauamt übernommen und koordiniert wurde. Auch später erwies sich die Frage, wie viel Fach-

fremdes ein Veranstalter selber machen und was er Fachplanern überlassen sollte, als schwierige Schnittstelle.

Verkehrsrelevanter Akteur: **Medien**
 Konkreter Partner: **Presse, Radio, Film, Fernsehen, Internet**

<p>Aufgabenbereich Information der Öffentlichkeit.</p>
<p>Ziele Gewinnerorientierte Berichterstattung. Symbiose zwischen Veranstalter und Medien: Steigende Einschaltquote oder Auflagenzahl und steigende Besucherzahlen durch Ansprechen von neuen Zielgruppen und Mehrfachbesuchern. Suche nach Erstinformation und Sensationen. Weltweite Publizität.</p>
<p>Häufige Konfliktpotentiale bei Gartenbauausstellungen Verkehrsüberlastungen, hier insbes. Beeinträchtigung des Urlaubs- und Freizeitverkehrs eines Küstenlandes in der Hochsaison. Zeitliche Zwänge von Live-Übertragungen. Ungleichbehandlung von Medien. Sonderwünsche mit Zusatzkosten für Dritte. Entgelte für Standplätze. Kollision öffentlicher Übertragungspflichten mit Veranstalterrechten.</p>
<p>Potentielle Konfliktparteien Veranstalter. Behörden. Polizei/Feuerwehr. Teilnehmer.</p>
<p>Konsequenzen für die Verkehrsplanung Offensive und vertrauensbildende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Chancen zur Verkehrsentslastung durch Medien nutzen. Vorabinformationen der Medien über Sperrmaßnahmen (Umfang, Dauer). Aktualisierung während der Veranstaltung. Vorrang von Sicherheitsbedenken vor Informationspflicht.</p>

Besonderheiten der IGA Rostock 2003:

Alle Zeitungen Mecklenburg-Vorpommerns berichteten fast täglich von der IGA. Die regelmäßige Berichterstattung erfolgte auch durch die Rostocker Gratis-Zeitungen (Rostocker Blitz, Warnow Kurier), die an alle Haushalte verteilt werden. Als zentrale Medienpartner gehörten NDR und Ostsee-Zeitung zu den Hauptakteuren der IGA. Der NDR führte 24 große Veranstaltungen durch und berichtete im Fernsehen in 2.000 Sendeminuten über die IGA. Die Tagesschau des Fernsehens berichtete bundesweit über die Eröffnungs- und Abschlussveranstaltung. VOM NDR-Fernsehen wurde die Eröffnungs- und Schlussveranstaltung live übertragen. Im Radioprogramm berichtete der NDR ständig über Verkehrsstörungen und überfüllte Parkplätze und empfahl Ausweichlösungen. Die fünf Open-Air-Veranstaltungen des NDR auf dem IGA-Gelände waren Publikumsmagnete und erzielten ausnahmslos Spitzenwerte an Tagesbesuchern.

Verkehrsrelevanter Akteur: **Sponsoren**

<p>Aufgabenbereich Mitfinanzierung von Events als Investitions- oder Durchführungssponsoren. Errichten und Nutzen geeigneter Werbeträger, -flächen, -objekte.</p>
<p>Ziele Imagetransfer der Veranstaltung auf ihr Unternehmen. Gewinnmaximierung durch Werbung.</p>
<p>Häufige Konfliktpotentiale bei Gartenbauausstellungen Mitsprache an Eventplanung. Interessenkollision mit anderen Ausstellern. Gewinnen öffentlicher Dienststellen für Unternehmungsziele. Sachleistungen statt Geldspenden.</p>
<p>Potentielle Konfliktparteien Veranstalter. Behörden (insbes. Denkmalschutz). Polizei/Feuerwehr. Verkehrsplaner.</p>
<p>Konsequenzen für die Verkehrsplanung Anhören und Berücksichtigen von Sponsorenwünschen, aber keine Entscheidungskompetenz einräumen.</p>

Besonderheiten der IGA Rostock 2003:

Da sich alle Sponsoren auf dem IGA-Gelände befanden, erfolgte keine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. In der Finanzkrise der IGA Rostock 2003 GmbH nach IGA-Ende wurden zu niedrige Sponsor-Leistungen (und noch dazu als Sachleistungen) zu den Fehlplanungen gerechnet. Folgt man jedoch den Ergebnissen der IFT-Befragungen zur IGA 2003 Rostock (und BUGA 2001), ist die Wahrnehmung der Sponsoren auf dem Gelände durch Gartenschau-Besucher erschreckend schlecht. 55% der befragten IGA-Gäste (Potsdam 63%) konnten oder wollten auf Anhieb keine IGA-Sponsoren nennen. Erst nach Vorgabe der IGA-Partner durch die Interviewer waren die Besucher zu Nennung weiterer Firmen fähig oder bereit (IFT 2003:70-74, IFT 2001:61-65).

Verkehrsrelevanter Akteur: **Besucher**

<p>Aufgabenbereich Erfolgsindikator von Events. Publikum und Fachbesucher.</p>
<p>Ziele Freizeitspaß und Familienausflug (Publikum). Brancheninformationen und Kontakte (Fachbesucher).</p>
<p>Häufige Konfliktpotentiale bei Gartenbauausstellungen Verkehrsmittelwahl. Besucherleitsysteme. Parkraummanagement. Öffnungszeiten. Räumliche und zeitliche Entzerrung. Zugangsmodalitäten vom Kauf der Eintrittskarten bis zum Eintritt als häufige Stauursache. Toiletten. Preisgestaltung des Catering. Vandalismus und Kriminalität.</p>
<p>Potentielle Konfliktparteien Veranstalter. Anwohner. Polizei.</p>
<p>Konsequenzen für die Verkehrsplanung Informationen zur Teilnehmerstruktur fordern. Öffentlichkeitsarbeit vorab und während der Veranstaltung betreiben. Pkw-Benutzung zur Anreise parkraumabhängig steuern und Ideologie vermeiden. Flexibles Parkraummanagement. Kanalisierung und Entzerrung durch Leitsystem und Herdentrieb (An- und Abmarschwege). Lebendige Events sind sichere Events (Stimmung und Vielfalt erhalten. Sonderbusse, -linien, -züge, -flüge).</p>

Besonderheiten der IGA Rostock 2003:

Die IGA-Parkplätze wurden flexibel verwaltet: So wurden auf Abendveranstaltungen nur noch 2 statt 5 Euro pro Parkplatz verlangt und die Ausstellerparkplätze umgewidmet.

Verkehrsrelevanter Akteur: **Anwohner, Bürgerinitiativen**

<p>Aufgabenbereich Gastgeber und Betroffene.</p>
<p>Ziele Gastfreundschaft bei erträglicher Belastung. Schutz der Wohnquartiere.</p>
<p>Häufige Konfliktpotentiale bei Gartenbauausstellungen Verkehrsbeeinträchtigungen im MIV und ÖPNV (Staus, Umleitungen, Sperrungen, Parkverbote, Abschleppen von Fahrzeugen). Lärmbelästigung bei Open-Air-Konzerten. Müll. Belieferungsschwierigkeiten von Geschäften und Betrieben im Veranstaltungsbereich. Langfristige Preissteigerungen, besonders für Immobilien nach Sanierung von Häusern und Flächen.</p>
<p>Potentielle Konfliktparteien Besucher. Veranstalter. Politiker.</p>
<p>Konsequenzen für die Verkehrsplanung Verpflichtung des Veranstalters, Anlieger umfassend und rechtzeitig zu informieren (Flugblätter, Medien, Internet). Enge Absprache mit Polizei über Anliegerinteressen. Einbeziehen von Ideenpotential vor Ort (Polizeirevier, Bürgertelefon). Regelungspflicht des Anliegerverkehr.</p>

Besonderheiten der IGA Rostock 2003:

Zwar gab es nach dem ersten Open Air-Konzert eine Unterschriftenaktion, die jedoch im Sande verlief. Parkprobleme wurden entschärft, indem Aussteller-Parkplätze für Besucher als Ausweichlösung genutzt wurden und auf Abendveranstaltungen nur noch 2 statt 5 Euro pro Parkplatz verlangt wurde. Es gab eine Hotline als Bürgertelefon.

Verkehrsrelevanter Akteur: **Polizei**
 Konkreter Partner: **Örtlich zuständige Polizeidienststelle**

<p>Aufgabenbereich Errichten und Freihalten von Katastrophen- und Rettungswegen sowie Wegen für Prominenz. Leitzentrale. Zentraler Eventkalender der Polizei.</p>
<p>Ziele Kontrolle und Schutz während der Großveranstaltung.</p>
<p>Häufige Konfliktpotentiale bei Gartenbauausstellungen Umwege. Parkende Fahrzeuge</p>
<p>Potentielle Konfliktparteien Politiker. Veranstalter. ÖPNV. Besucher. Anwohner/Verkehrsteilnehmer.</p>
<p>Konsequenzen für die Verkehrsplanung Enge Abstimmung mit Verkehrsplanung.</p>

Besonderheiten der IGA Rostock 2003:

Bei der IGA reduzierte sich die Aufgabe der Polizei auf ihre ursprünglichen Vollzugsaufgaben. Im Verkehrsbereich zählte hierzu der fließende und ruhende Verkehr. Die schutzpolizeilichen Aufgaben übernahmen auf der IGA 8 Schutzpolizisten und 40 BGS-Leute. Von IGA-Planern wird die vorbildliche Zusammenarbeit mit der Polizei betont. Wenn es erforderlich war, wurde das Personal aufgestockt, wurden Strecken von Motorradfahrern abgefahren und die Anwesenheit bis nach Mitternacht verlängert. Von Diebstählen abgesehen, gab es kaum besondere Vorkommnisse. Am Schluß wurde der Wachschatz angewiesen, jedes ausfahrende Auto am Tor zu kontrollieren. Im Zusammenhang mit offenen Rechnungen versuchten vor allem Gastronomen, Vermögenswerte aus dem Gelände zu schaffen.

Verkehrsrelevanter Akteur: **ÖPNV**
 Konkreter Partner: **Verkehrsverbund Warnow GmbH (VWV), Rostocker Straßenbahn AG (RSAG), Weiße Flotte**

<p>Aufgabenbereich Gesetzlicher Beförderungsauftrag. Zentrale Leitstelle zur Koordinierung der Unternehmensbereiche. Führung eines eigenen Veranstaltungskalenders.</p>
<p>Ziele Sicherheit durch kontinuierlichen und störungsfreien Betrieb. Mobilitätssicherung durch Massenleistungsfähigkeit. Imagepflege. Deckung eventbedingter Mehrkosten. Wenig Linienänderungen bei kurzen Events. Planungssicherheit.</p>
<p>Häufige Konfliktpotentiale bei Gartenbauausstellungen Sandwich-Position zwischen Veranstalter und Genehmigungsbehörde. Einnahmeausgleich bei Linienänderungen und Sonderverkehren. Kombi- und Sondertickets mit Erlösminderung. Planungssicherheit durch langfristigen Veranstaltungstermin. Beschränktes ÖPNV-Planerwissen (insb. Fahrzeugumläufe) bei anderen Akteuren. Mangelnde Kooperationsbereitschaft von Veranstaltern und Erwartung eines funktionierenden ÖPNV als öffentliche Gratisleistung. Baustellenmanagement. Abstimmung mit Taxigewerbe und unterschiedliche Leit- und Führungssysteme. Verweigerung von Busspuren und Busparkplätzen am Veranstaltungsbereich. Vandalismus.</p>
<p>Potentielle Konfliktparteien Veranstalter als Besteller. Straßenverkehrsbehörde. Politiker. Fahrgäste.</p>
<p>Konsequenzen für die Verkehrsplanung Pflichtgemäße Beteiligung des ÖPNV am Genehmigungsverfahren. Soweit möglich und erforderlich im Veranstaltungsbereich ÖPNV bevorzugen (z.B. Busspuren). Fairer finanzieller Ausgleich für Mehraufwand durch Veranstaltungsverkehr. Planungssicherheit durch frühzeitige Genehmigung der Veranstaltung.</p>

Besonderheiten der IGA Rostock 2003:

Als Veranstaltung auf Privatgelände (im Eigentum der Stadt) benötigte die IGA keine Genehmigung durch die Verkehrsabteilung des Stadtamtes. Linienänderungen betrafen nur zwei Buslinien und den Schiffsverkehr (Warnow-Querung). Der lange Veranstaltungszeitraum reduzierte die Nachfragespitzen der IGA auf eine Größenordnung, die ohne Probleme vom ÖPNV bewältigt werden konnte. Dementsprechend deckten die Einnahmen durch das Kombiticket die eventbedingten Mehrkosten. Nach der IFT-Befragung nutzten 39% der mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisenden Besucher die IGA-Eintrittskarte als Fahrschein und weitere 8% die IGA-Eintrittskarte mit einem Anschlussfahrschein. Die Einrichtung von Shuttle-Verkehren zwischen den Parkplätzen und der IGA scheiterte am Besteller IGA Rostock 2003 GmbH. Das ÖPNV-Konzept wurde von der RSAG gemacht, die Verhandlungen über das Kombiticket führte der VWV. Da die IGA Rostock 2003 GmbH für sämtliche Verkehrsvorgänge auf dem IGA-Gelände (einschl. Parkplätzen) zuständig war, bildete sie den potentiellen Konfliktpartner bei Schnittstellenproblemen mit dem ÖPNV. Meinungsunterschiede betrafen Kostenfragen. So war strittig, ob das Übersetzen der Busgäste über die Warnow auf der allgemeinen Fähre erfolgt und damit in den Ausgleichszahlungen der IGA Rostock 2003 GmbH an den ÖPNV für das Kombiticket bereits enthalten ist oder ob die IGA eine eigene Fährverbindung finanzieren muß. Trotzdem wird die IGA Rostock 2003 vom VWV im Rückblick als unproblematisch bezeichnet.

Verkehrsrelevanter Akteur: **Verkehrsplanungsunternehmen**

<p>Aufgabenbereich Verkehrsplanung für den Außen- und Innenbereich. Prognose des entstehenden Verkehrs, seiner Herkunft, der benutzten Verkehrsmittel und seine Umlegung auf MIV- und ÖPNV-Netze. Verkehrslösungen und Nachweis funktionsfähiger Stadt und Stadtverkehrssysteme mit IGA. Optimale Steuerung des Besucherstroms. Entwicklung eines Verkehrsleitsystems zur IGA und der Wege auf dem IGA-Gelände</p>
<p>Ziele Gewinnorientierte Erarbeitung von Verkehrslösungen und ihre Umsetzung.</p>
<p>Häufige Konfliktpotentiale bei Gartenbauausstellungen Sandwich-Position zwischen Veranstalter und Politik. Kurzfristige Änderungswünsche des Veranstalters versus häufig längere „Reaktionszeiten“ der Behörden.</p>
<p>Potentielle Konfliktparteien Veranstalter. Politiker. Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (Tiefbauamt). Verkehrsdienst der Polizei.</p>
<p>Konsequenzen für die Verkehrsplanung Enge Zusammenarbeit mit Tiefbauamt und Polizei und Nutzung deren Erfahrungswissens. Zeitgerechte Vorlage von integrierten Verkehrskonzepten und von Verkehrszeichenplänen. Minimierung kurzfristiger Änderungswünsche. Nutzung von Erfahrungen anderer Städte und Veranstalter.</p>

Besonderheiten der IGA Rostock 2003:

Die Außenplanung wurde zuerst durch das Büro von Prof. Dr.-Ing. Martin Stolz (Rostock) im Auftrag der Hansestadt Rostock (Fertigstellung Oktober 1997) und die Innenplanung durch Bruno Hovadik (Fa. Smart solutions) durchgeführt. Später übernahm das Tiefbauamt die führende Position bei der Koordinierung des Verkehrsplanungsprozesses.

Die IGA Rostock 2003 war ein geschlossenes multilokales Dauerevent, dessen Hauptgelände am Rande des alten Stadtzentrums lag. Als Veranstaltung auf eingezäunter Privatfläche (im Eigentum der Stadt), zu der auch die angrenzenden Pkw-Parkflächen gehörten, wurde kein öffentliches Straßenland als Veranstaltungsfläche genutzt, eine Genehmigung nach STVO war nicht erforderlich und Sicherheitsfragen ließen sich mithilfe des Hausrechts lösen. Weil kaum mit Staus gerechnet wurde, gab es auch keine größeren Straßensperrungen. Deshalb konnten sich Verkehrszeichenpläne auf die Beschilderung der Verkehrslenkung für Bus und Pkw zu Parkierungseinrichtungen oder Zufahrten zum IGA-Gelände beschränken. Wichtiger waren sinnvoll strukturierte Übersichten und Nachweise (Pläne, Tabellen u.a.), wie das integrierte Verkehrskonzept für alle Verkehrsteilnehmer und Entscheidungsträger (Verkehrsplaner, Beschilderungspläne, ÖPNV-Unternehmen, Führung der Fußgänger, unvermeidbare Konfliktpunkte und Reaktionsmöglichkeiten u.a.).

Verkehrsrelevanter Akteur: **Fernverkehrsunternehmen**
 Konkreter Partner: **Deutsche Bahn AG, Reisebusunternehmen**

<p>Aufgabenbereich Transport von Besuchern zum und vom Ort der Veranstaltung.</p>
<p>Ziele Sicherheit. Gewinnerzielung. Massenleistungsfähigkeit. Imagepflege.</p>
<p>Häufige Konfliktpotentiale bei Gartenbauausstellungen Kooperationsbereitschaft der Veranstalter. Flexibilitätsgrenzen ehemaliger Staatsunternehmen. Unklare Ansprechpartner und Kompetenzen. Nachrangigkeit von Sonderzügen. Schnittstellenprobleme (Übergang zwischen Fern- und Nahverkehr, Sicherheit in Fahrzeugen und lokal in Stationen). Qualität der Busparkplätze. Vandalismus.</p>
<p>Potentielle Konfliktparteien Veranstalter. Teilnehmer.</p>
<p>Konsequenzen für die Verkehrsplanung Planungssicherheit. Ansprechpartner mit Kompetenzen. Lösung von Schnittstellenproblemen. Bekanntgabe von Sonderanreise (Züge, Busse).</p>

Besonderheiten der IGA Rostock 2003:

Große Veranstaltungen praktizieren Kartenvorverkauf und Kombitickets für Eintritt und ÖPNV-Benutzung. Das IGA-Ticket kombinierte Eintritt und ÖPNV-Benutzung im gesamten Stadtgebiet von Rostock, d.h. im VVB-Gebiet. Es galt jedoch nicht für Dauerkartenbesitzer und die Außenstandorte. Dies wurde dadurch begründet, dass viele Einrichtungen von den Einnahmen lebten und es schwierig sei, die Erlösaufteilung zu rechnen. Schließlich wollte man, das Preissystem so einfach und überschaubar wie möglich halten. Die IGA 2003 praktizierte ein weiteres interessantes Verfahren: Der Busunternehmer erhielt Tickets, die er an die Gäste weitergab. Am Eingang wurden die benutzten Tickets entwertet und mit dem Veranstalter abgerechnet. Die unbenutzten Tickets gab der Busunternehmer zurück (B.Hovadik 2001). Nach gewissen Anlaufschwierigkeiten (s. Lerneffekte) machte die Mehrheit der Busfahrer davon Gebrauch.

Der Busparkplatz auf der östlichen Warnowseite war nicht befestigt. Damit verbundener Ärger der Busunternehmer wurde durch seine Gebührenfreiheit aufgefangen.

Verkehrsrelevanter Akteur: **Touristische Dienstleister**
 Konkreter Partner: **Hotels, Reiseveranstalter**

Aufgabenbereich Vermittlung von Reisen als Pauschal- und Teilangeboten.
Ziele Gewinnorientierte Auslastungssteuerung. Langfristige Bindung zufriedener Kunden.
Häufige Konfliktpotentiale bei Gartenbauausstellungen: Provisionen und ihre Mengenstaffelung. Abrechnungsmodalitäten.
Potentielle Konfliktparteien Veranstalter
Konsequenzen für die Verkehrsplanung Kartenvorverkauf fördern. Einrichtung von Extrakassen für Wiederverkäufer. Kartenverkauf an Parkplätzen und in Hotels.

Besonderheiten der IGA Rostock 2003:

Der Ticketverkauf durch Reisebüros, Bahn und Bus war mit Mengenprovisionen versehen. Große Dienstleister erhielten Festprovisionen und kleine Dienstleister Anreizprovisionen. Es wurde monatlich abgerechnet.

Verkehrsrelevanter Akteur: **Versorgungsdienste**

Konkreter Partner: **Sanitäts- und Rettungsdienste, Feuerwehr, Technisches Hilfswerk**

<p>Aufgabenbereich Not- und Rettungsmaßnahmen (Gesamträger: Feuerwehr). Integration der einzelnen Dienste (Deutsches Rotes Kreuz, Arbeiter-Samariter-Bund, Johanniter-Unfallhilfe, Malteser Hilfsdienst, Technisches Hilfswerk).</p>
<p>Ziele Katastrophenschutz und Unfallversorgung. Erstellung und Überprüfung von Sicherheitskonzepten.</p>
<p>Häufige Konfliktpotentiale bei Gartenbauausstellungen Personelle Überforderung durch gleichzeitige Versorgungspflicht für Stadt. Baustellenmanagement. Standortwahl von Einsatzfahrzeugen. Mindestbreite von Rettungswegen. Integration professioneller und ehrenamtlicher Dienste unter besonderer Berücksichtigung finanziell interessanter Sanitätsleistungen.</p>
<p>Potentielle Konfliktparteien Veranstalter. Teilnehmer. Publikum/Schaulustige. Verkehrsteilnehmer.</p>
<p>Konsequenzen für die Verkehrsplanung Festlegung der Standorte von Sanitätspunkten und Hubschrauberlandeplätzen. Freihalten festgelegter Not- und Rettungswege. Teilnahme an Vorgesprächen und an Koordinierungsstelle.</p>

Besonderheiten der IGA Rostock 2003:

DRK, Rettungswagen und Polizei befanden sich in zentraler Lage auf dem IGA-Gelände gegenüber dem Funktionsgebäude. Es gab keine Klagen.

7 Literaturverzeichnis

- Appel, C. (2000): Vortrag zum Thema Städtetourismus im Land Brandenburg. In: Fachkonferenz des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg, Städtetourismus im Land Brandenburg, 27.6.2000 in Luckau (Redemanuskript)
- Badrow, Alexander (2000): Verkehrsentwicklung deutscher Städte im Spiegel des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen unter besonderer Berücksichtigung des Freizeitverkehrs; Dresden.
- Beckert, T. (2000): Duisburg an den Rhein. In: BDLA-Informationen NW 1/01, S. 19 ff. und Machbarkeitsstudie BUGA Duisburg 201, erstellt im Auftrag der Stadt Duisburg. Bochum 2000
- Beyer, E. (2002): Landesgartenschauen in Baden-Württemberg – Rückblick, aktuelle Situation, Ausblick. In: Gartenschauen – Motor für Landschaft, Städtebau und Wirtschaft. Difu-Materialien 6/2000
- Bernhardt, S. (2003): Planung und Konzeption von Großevents als Verkehrsbewältigungsereignissen in Großstädten – am Beispiel des Ballungsraums Berlin, Schriftenreihe des Instituts für Land- und Seeverkehr. Band 40. Technische Universität Berlin. Berlin
- Beschorner, C., Schewe, F. (2001): Logistische Planung von Groß-Events unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrs- und Sicherheitsplanung. Diplomarbeit Technische Universität Berlin (Prof. Heinze)
- Bonert, M. (2002): Großveranstaltungen als Verkehrsbewältigungsereignisse. Prinzipien und Methoden der verkehrsträgerübergreifenden Planung. Diplomarbeit Technische Universität Berlin (Prof. Heinze)
- BUGA 1995 Cottbus GmbH (o.J.): Abschlußbericht
- Bundesminister für Verkehr (Hrsg.) (1990): Richtlinien für den Lärmschutz an Strassen - RLS-90. Bonn.
- Bundesminister für Verkehr (Hrsg.) (1993): „Lärmschutz im Verkehr“. Bonn.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) (2001): Weiterentwicklung der Stadtmodellbausteine als Grundlage für die Abschätzungs- und

- Bewertungsaufgaben in der Verkehrsplanung, Projekt-Nr. 70.554/1998 + Anhang.
Bonn.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) (2000): Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs und Folgekostenrechnungen. Version 2000. Bonn.
- Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (BDO, ohne Jahr): Busfreundlicher Städtetourismus. Tips und Empfehlungen des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer (BDO) e.V. unter Mitwirkung der Konferenz Tourismus des Deutschen Städtetages und der Mitgliedsstädte des Deutschen Fremdenverkehrsverbandes (DFV) e.V. Bonn
- Der Oberbürgermeister der Hansestadt Rostock (2004): Bürgerschaftsbeschluss Nr. 0815/03-BV vom 03.03.04: Nachnutzungskonzept für das Gelände der Internationalen Gartenbauausstellung (IGA 2003) mit Begründung. 12 Seiten mit Karte
- Dienel, H.-L./Schmithals, J. (Hrsg.) (2004): Handbuch Eventverkehr. Planung, Gestaltung, Arbeitshilfen. Berlin
- European Conference of Ministers of Transport (ECMT/CEMT, 2003): Transport and Exceptional Public Events, Report of the 122th Round Table of Transport Economics Held in Paris on 7th.-8th March 2002. OECD: Paris
- Flaig, J./Kill, H. (2004): Eventbesucher – Verkehrsverhalten, Motivationen, Einstellungen. In: Martin Schiefelbusch (Hrsg.): Erfolgreiche Eventverkehre - Analysen und Fallstudien. (Band 7 der „Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung“, hrsg. v. M. Gather, A. Kagermeier, M. Lanzendorf). Mannheim
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (1997): Entwurf: Empfehlungen für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (EWS). Köln.
- Forschungsgesellschaft Strassen- und Verkehrswesen (2002): Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS-02). Köln.
- Forschungs- und Ingenieurbüro Verkehrslogistik & Regionalplanung GmbH (2001): Konzept zur Verkehrsführung bei Großveranstaltungen in der Hansestadt Rostock. Rostock.

- Frerichs, S. (2001a): Konzeption und Umsetzung verkehrslenkender Maßnahmen anlässlich der BUGA in Potsdam. Vortrag auf dem Expertentreffen 2001. Eine Gemeinschaftsveranstaltung des ADAC Berlin-Brandenburg und des VSVI Berlin. Thema „Verkehrsmanagement bei Großveranstaltungen“. 10.Mai 2001 in Potsdam
- Frerichs, S. (2001b): Vortrag „Verkehrslenkende Maßnahmen und Verkehrsverhalten anlässlich der Bundesgartenschau 2001 in Potsdam“ auf dem Workshop Events. Potsdam 21.06.2001
- Frerichs, S. (2004): Gartenschauen: Besucherverkehre zur Bundesgartenschau 2001 in Potsdam. In: Martin Schiefelbusch (Hrsg.): Erfolgreiche Eventverkehre - Analysen und Fallstudien. (Band 7 der „Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung“, hrsg. v. M. Gather, A. Kagermeier, M. Lanzendorf). Mannheim. S. 179 - 190
- Gottschalk, N. (2000): Event-Management. Checkliste, Zonierung und Konsequenzen für die Verkehrsplanung, dargestellt an drei ausgewählten Events. Diplomarbeit am Fachgebiet Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik (Prof. Heinze). Technische Universität Berlin
- Grundke, F., Lopitz, S. (2000): Landesgartenschauen als Mittel der Stadtentwicklung . In: Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin (Hrsg.): Neue Ansätze ereignis- und projektorientierter Regionalentwicklung. Berlin (Manuskript)
- Gütschow, K. (2001): Touristische Vermarktung und ökonomische Wirkungen von Internationalen und Bundesgartenschauen. Diplomarbeit, Wirtschafts- und sozialwissenschaftliche Fakultät, Universität Rostock (Prof. Breitzmann)
- Hall, C.M. (1997): Hallmark Tourist Events. Impacts, Management and Planning, John Wiley & Sons. Chichester
- Hamburg Consult (1999): Integriertes Gesamtverkehrskonzept für die Hansestadt Rostock. Bearbeiter: M. Hudaff (Hamburg Consult), S. Luft (urbanus), Teil A: Planungsgrundlagen, Teil B: Szenarien, Teil C: Verkehrliches Leitbild, Rostock, Lübeck, Hamburg 1999
- HÄUSSERMANN H., SIEBEL W. 1993: Die Politik der Festivalisierung und die Festivalisierung der Politik. Große Ereignisse in der Stadtpolitik. In: Dieselben (Hg.): Festivalisierung der Stadtpolitik, Leviathan. Zeitschrift für Sozialwissenschaft. Sonderheft 13

- Heinze, G. W., Kill, H. H. (1995): Das Auto von morgen in unseren Städten von morgen. In: H. Appel (Hrsg.): Stadtauto - Zielkonflikt von Mobilität, Ökologie, Ökonomie und Sicherheit. Wiesbaden. S. 41 - 69
- Heinze, G. W., Kill, H. H. (1997): Freizeit und Mobilität. Neue Lösungen im Freizeitverkehr. ARL. Hannover
- Heinze, G.W. (2000): Die Wiederentdeckung der Nähe im Stadt-Land-Verbund. In: ifmo. Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.): Freizeitverkehr. Aktuelle und künftige Herausforderungen und Chancen. Berlin u. a.. S. 111 - 120
- Heinze, G.W. (2003): Transport and Exceptional Public Events, in: European Conference of Ministers of Transport (ECMT/CEMT): Transport and Exceptional Public Events, Report of the 122th Round Table of Transport Economics Held in Paris on 7th.-8th March 2002, OECD:Paris). S. 7 - 60
- Heinze, G.W. (2004): Kapitel " Grundlagen der Verkehrsplanung von Events: Klassifikation von Events", „Der Status quo in der Eventverkehrsplanung“, „Akteure und ihre Interessen“. In: Dienel, H.-L, Schmithals, J. (Hrsg.): Handbuch Eventverkehr. Planung, Gestaltung, Arbeitshilfen. Berlin
- Holm, A. (2000): Großprojekte in der Stadtentwicklung. In: Stadtgespräche (Rostock), Jg. 6, H. 1, S. 4 - 7
- Hovadik, B. (2001): Vortrag „Planungsstand zum Besuchermanagement der IGA Rostock 2003“ auf dem Workshop Events. Potsdam 21.06.2001
- Ifeu (2002): Wissenschaftlicher Grundlagenbericht zum "UmweltMobilCheck" und zum Softwaretool "Reisen in Deutschland". Heidelberg.
- ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH (1995): Besucherbefragung BUGA 1995 Cottbus. Endbericht. Köln
- ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH (1997): Besucherbefragung BUGA 97 Gelsenkirchen. Endbericht. Köln
- ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH (1999): Besucherbefragung BUGA 99 Magdeburg. Endbericht. Köln/Potsdam
- ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH (2001): Besucherbefragung BUGA Potsdam 2001. Endbericht. Köln

- ift-Freizeit- und Tourismusberatung GmbH (2003): Besucherbefragung IGA Rostock 2003. Endbericht. Köln
- IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH: Verkehrskonzept IGA Rostock 2003 – Teil 1: Konkretisierung des Anforderungsprofils; Rostock. Oktober 1997
- INFRAS (1999): Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Datenbankversion 1.2, im Auftrag des Umweltbundesamtes. Berlin.
- IGA Rostock 2003 GmbH (2003): Sales Guide 2003. Anreise, Führungen, Gastronomie, Service, Seilbahn, Tickets. Rostock (IGA-Mappe)
- IGA Rostock 2003 GmbH (2003): IGA-Magazin zur grünen Weltausstellung am Meer. Rostock (IGA-Mappe)
- IGA Rostock 2003 GmbH (2003): Presse-Informationen 7-8-2003
- IGA Rostock 2003 GmbH (2004): IGA-Statistik-aktuell, Dipl.-Ing. Ludwig Becker (erste ausgewählte Daten, Januar 2004)
- Inden, T. (1993): Alles Event? Erfolg durch Erlebnismarketing. Landsberg/Lech
- Inden, T. (1998): Typische Probleme bei der Planung und Durchführung von Events. In: Nickel, O. (1998): Event-Marketing. Grundlagen und Erfolgsbeispiele. München. S. 107 - 119
- Ingenieurgesellschaft Stolz mbH (IGS, 1997): Verkehrskonzept IGA Rostock 2003, Teil 1: Konkretisierung des Anforderungsprofils, erstellt im Auftrag der Hansestadt Rostock, Bearbeiter: M. Stolz, B. Brückner, S. Scherz, E. Stolz, Rostock Oktober 1997, Teil 2: Rahmenkonzept, erstellt im Auftrag der Hansestadt Rostock, Bearbeiter: M. Stolz, B. Brückner, S. Scherz, Rostock Februar 1998
- Jain, A. (2002): Exposé für die Reisekette „Stationen auf dem Weg zur IGA 2003 Rostock“ (unveröffentlichte Studie)
- Kausch (2000): „Mister Silvester“ ist gar kein Party-Typ. Tagesspiegel-Interview mit Willy E. Kausch. In: Tagesspiegel, 27.12.2000, S. 11
- Kleinwächter, W. (2004): Der Wert der Spiele. In: Der Tagesspiegel, 11.1.2004, S. 17
- Kluger, B. (2003): Von der IGA zu Olympia: Rostock bleibt im Selbstdoping stecken. In: Stadtgespräche (Rostock), Jg.9, H.33, S. 10 - 12

- Kluger, B., Oschwald, C., Stolle, P. (2004): Blumen-Fantasie-Meer – Kommt die IGA wirklich?
In: Stadtgespräche (Rostock), Jg. 6, H. 1, S. 8 - 13, wieder abgedruckt in
http://www.likedeeler-online.de/ausgabe5/like_aus5_iga.hmt
- Konzept zur Weiterentwicklung und Optimierung des WanderBus - Systems im Naturpark
Eichsfeld-Hainich-Werratal am Beispiel der Region Eichsfeld. Fürstenhagen (Eichsfeld),
2003
- Lopitz, S. (2000a): Planung, Organisation und Durchführung eines Events am Beispiel der
Landesgartenschau Luckau, Hausarbeit am Fachgebiet Verkehrswirtschaft und Ver-
kehrspolitik, Technische Universität Berlin, Sommersemester 2000 (Prof. Heinze)
- Lopitz, S. (2000b): in: Landesgartenschau Luckau, Landesgartenschauen als Impuls für die
Entwicklung von Stadt und Region. Berlin. S. 54f.
- Maercker, T. (2003): Hauptsache Bewegung. In: Stadtgespräche (Rostock), Jg.9, H.32, S. 11 -
13
- Nickel, O. (1998): Event-Marketing. Grundlagen und Erfolgsbeispiele. München
- Norddeutscher Rundfunk (2003): Das war die IGA Rostock, Fernsehsendung
- Ostdeutscher Sparkassen- und Giroverband (Hrsg.)(2002): Tourismusbarometer Jahresbericht
2002. Berlin
- O. V. (2003): „Perlen“ am Wegrand wenig wahrgenommen. Nordkurier vom 13.11.2003
- Panen, H. (o.J.): Grünentwicklung im Spiegel von 30 Jahren Gartenschau, Sonderdruck aus
dem Bundesbaubuch, 17. Ausgabe, „30 Jahre Wiederaufbau der deutschen Stadt“,
Berlin und Bonn, ohne Erscheinungsjahr
- Preisler-Holl, L. (2002): Gartenschauen – Motor für Landschaft, Städtebau und Wirtschaft. In:
Stadt+Grün, Heft 11, S. 16 - 19
- Rahe, H. (2003): Wirtschaftsstandort Rostock – Oberzentrum oder Ostseemetropole? In: IHK-
Aktuell. Gastkommentare, 5.9.2003, wieder abgedruckt in
http://www.rostock.ihk24.de/HROIHK24/HROIHK24/servicemarken/aktuell/gastkommentare/Wirtschaftsstandort_Rostock_Oberzentrum_oder_Ostseemetropole.jsp
- Ritter, S. (2000): in: Landesgartenschau Luckau, Landesgartenschauen als Impuls für die Ent-
wicklung von Stadt und Region. Berlin. S. 9

Schäfer, T., Walther, C. (2004): Bewertung der Nachhaltigkeit von Eventverkehren. In: Dienel, H.-L., Schmithals, J.: Handbuch Eventverkehr. Planung, Gestaltung, Arbeitshilfen. Berlin

Schiefelbusch, M. (Hrsg.) (2004): Erfolgreiche Eventverkehre - Analysen und Fallstudien. Band 7 der „Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung“, hrsg. v. M. Gather, A. Kagermeier, M. Lanzendorf). Mannheim

Schiefelbusch, M./Schmithals, J. (2004): Ausblick: Künftige Wege im Eventverkehr? In: Martin Schiefelbusch (Hrsg.): Erfolgreiche Eventverkehre - Analysen und Fallstudien. (Band 7 der „Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung“, hrsg. v. M. Gather, A. Kagermeier, M. Lanzendorf). Mannheim

Schiefelbusch, M. (1995): Freizeitverkehre im ländlichen Raum. Ausgangslage, Probleme und Projekte, in: Der Nahverkehr 12/1995, S. 50 – 58

Technische Universität Dresden (Hrsg.) (1998): System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV) Ergebnisse der Stadt Rostock, Dresden (<http://www.tu-dresden.de/vkivs/vip/srvpage.htm>).

URL: <http://www.statistic-mv.de/doku/1-15.pdf> vom 25.11.2003

URL: http://www.tmv.de/_pdfarchiv/presse/p_verbn_9Nyct4ZT9VX16ZfoQ_DAT4.pdf vom 25.11.2003

URL: <http://www.tmv.de/fakten/index.html> vom 30.03.04

Verkehrsclub Österreich (1994): Wege zum Autofreien Tourismus. Wien. S. 78 - 79, 103 - 105

Wagner, G. (2003): Eine hochriskante Investition. In: Berliner Zeitung, 10.1.2003, S.32

Gespräche und Interviews zu Kapitel 5:

Der Verfasser hat das IGA-Gelände viermal besucht: zuerst am 29.-30.11.2001 mit einer Führung durch den Hamburger Gartenarchitekten Prof. Hopfenmüller (WES & Partner), dann am 30. November 2002 zu einem Projektkolloquium auf dem IGA-Gelände, sodann während der IGA am 16.05.2003 und schließlich nach IGA-Ende am 15.-16.10.2003 zu Gesprächen mit Planern der IGA 2003 GmbH.

Weitergehende oder zusätzliche Gespräche wurden mit folgenden Persönlichkeiten außerhalb des BMBF-Projektteams geführt:

- Interview mit Herrn Dipl.-Ing. Ludwig Becker (IGA Rostock 2003 GmbH, Strukturdaten) am 16.10.2003 von 14-15.30 Uhr, Funktionsgebäude, Haupteingang (Hamburger Tor), Raum 2.06 sowie telefonisch am 30.1.2004
- Telefongespräch mit Herrn S. Frerichs (BUGA Potsdam, IFT Potsdam) am 15. 01.2004, 23.01.2004 sowie 09.02.2004
- Telefongespräch mit Herrn Günter Gladisch (Verkehrsverbund Warnow GmbH) im Dezember 2003
- Telefongespräch mit Herrn Dipl.-Ing. Gramzow (Verkehrsplaner und IGA-Besucher) am 5.12.2003
- Gespräche mit Frau Dipl.-Geogr. Kristin Gütschow (IGA Rostock 2003 GmbH, Marketing und Kontaktperson für das Forschungsprojekt Events) in Rostock während der gesamten Projektlaufzeit
- Interview mit Herrn Dipl.-Ing. Bruno Hovadik (Fa. Smart solutions) am 06.07.2001 in Berlin-Tegel
- Interview mit Herrn Dipl.-Ing. Dieter Koßmehl (IGA Rostock 2003 GmbH, Technik, Verkehrsplanung) am 16.10.2003 von 14-15.30 Uhr, Funktionsgebäude, Haupteingang (Hamburger Tor), Raum 2.06 sowie telefonisch am 5.1.2004, 15.01.2004 und 16.01.2004
- Telefongespräch mit Frau Dipl.-Ing. Kreft (Verkehrsplanerin), Wirtschaftsministerium von Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin am 06.02.2004
- Interview mit Dr. Ulrich Rabe (Verkehrsplaner, Projektpartner und IGA-Besucher) am 4.12.2003 in Berlin

- Interview mit Herrn Dipl.-Ing. Rudek vom Tiefbauamt Rostock am 15.10.2003 von 11-12.30 Uhr Im Tiefbauamt, Rostock, Holbeinplatz sowie mehrere Telefongespräche und schriftliche Mitteilungen 2003 und 2004
- Interview mit Herrn Michael Langenstein (IGA Rostock 2003 GmbH, Öffentlichkeitsarbeit) am 16.10.2003 von 10-12 Uhr, Funktionsgebäude, Haupteingang (Hamburger Tor), Raum 2.06
- Interview mit Frau Margit Lehmann (IGA Rostock 2003 GmbH, Beraterin, Strategische Planung) am 16.10.2003 von 10-12 Uhr, Funktionsgebäude, Haupteingang (Hamburger Tor), Raum 2.06
- Telefongespräch mit Herrn Sandhoop (Abteilungsleiter Verkehr, Stadtamt Rostock, Charles-Darwin-Ring 6, 18059 Rostock) am 25.11. und 5.12.2003
- Telefongespräch mit Herrn Dr. Sperling, Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock, Rostock, am 2.2.2004
- Telefongespräch mit Herrn Prof. Dr.-Ing. Martin Stolz (Ingenieurgruppe Stolz, Wuppertal, Rostock) am 5.1.2004