

## 21 Getötete und mehr als 650 Verletzte bei der Loveparade Duisburg 2010 – eine Folge von Sicherheitsdefiziten in Verkehrsplanungsprozessen?

Liebe Leserinnen und Leser,

meine Sachverständigentätigkeit für die Staatsanwaltschaft und das Landgericht Duisburg im Rahmen des Gerichtsverfahrens zur Loveparade 2010 hat mich nachhaltig geprägt und zusätzlich sensibilisiert. Bei den 183 Hauptverhandlungstagen und in den knapp vier Jahren, in denen ich mich mit meinem Team der Planung, Genehmigung und Durchführung des einen Tages, des 24. Juli 2010, beschäftigt habe, habe ich das Leid der betroffenen Menschen und die Dimension der Auswirkungen der bei Planung, Genehmigung und Durchführung der Veranstaltung zu verzeichnenden Fehler erahnen können.

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

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

Fatal dabei aus meiner verkehrsplanerischen Sicht: Bei Anwendung des Kapitels „Anlagen des Fußgängerverkehrs“ des damals vorliegenden „HBS-Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ hätte erkannt werden können, dass das Zugangssystem nicht geeignet war. Aber es handelte sich um Anlagen einer zu dem Zeitpunkt nicht öffentlichen Fläche, um Anlagen eines Veranstaltungsraums und nicht um Straßenverkehrsanlagen. Es gibt bis dato keine Vorgaben für Anlagen in Einlasssituationen bei Veranstaltungen, sondern nur für Anlagen, die als Notausgänge der Entfluchtung dienen.

Gleichwohl ist die Bemessung von Fußverkehrsanlagen zweifelsfrei eine verkehrsplanerische Aufgabe – kein anderes Ressort hätte das Know-how, um sich mit notwendigen Kapazitäten für Fußverkehrsströme zu beschäftigen. Im vorliegenden Fall wurde für die Einlasssituation keine diesbezügliche Expertise herangezogen und auch heute ist dies noch – mit Ausnahme von zur Anwendung kommenden Simulationsmodellen in komplexen Einzelfällen – nicht durchgängig der Standard. Meines Erach-

Univ.-Prof. Dr.-Ing.  
Jürgen Gerlach

Fakultät für Architektur und  
Bauingenieurwesen

Bergische Universität  
Wuppertal



tens können wir Verkehrsplanenden uns mit unserem Fachwissen einbringen, wenn es um die äußere und innere Erschließung von Veranstaltungen mit oder ohne 1,50-m-Abstandsregel und Hygienekonzept geht und wir sollten die Bemessung von Einlass- und Kontrollstellen, Vereinzelungsanlagen und Engstellen als sicherheitsrelevante Aufgabe von Verkehrsplanungsprozessen ansehen.

Dabei ist ein weiterer Aspekt zutage gekommen: Der Veranstaltungsbranche fehlt „eine Art FGSV“. Wir leben und arbeiten erfreulicherweise in einer Community, in der Behörden, Wirtschaft, Wissenschaft und Büros zusammenkommen, die Erfahrungen sammeln und veröffentlicht, Forschungen initiiert und Wissenslücken füllt, sich selbst Regeln erstellt und anerkannte Regeln der Technik abstimmt, nach denen bundesweit sicherheitsorientierte Planungen erstellt werden können. Den Wert dieser „Kultur“ habe ich in diesem Fall nochmal so richtig schätzen gelernt. Zum Beispiel in dem Moment, als ich vergeblich nach Vorgaben, Handbüchern oder zumindest Fachbeiträgen gesucht habe, mit deren Hilfe ich hätte einschätzen können, ob die im Rahmen der Planung angesetzten Durchflussmengen bei Glaskontrollen an den Einlässen angemessen waren.

Im Verkehrswesen haben wir aufgrund dieser „Planungskultur“ beste Voraussetzungen, Situationen zu schaffen, die weitgehend sicher sind. Dennoch kommen trotz momentan reduzierter Verkehrsleistungen auf deutschen Straßen viel zu viele Menschen zu Tode und viel zu viele Menschen werden verletzt. Dies zu ändern, ist eine Kernaufgabe in Verkehrsplanungsprozessen.

Insofern möchte ich mich recht herzlich bei Ihnen bedanken, dass Sie dazu beitragen, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Das vorliegende Themenheft zur Verkehrssicherheit soll Ihnen dabei helfen und aktuelle Erkenntnisse aus der Unfall- und Verkehrsforschung vermitteln. Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen des Heftes sowie viel Spaß, Erfolg und Durchsetzungsvermögen bei fachlich anspruchsvollen Planungstätigkeiten.

Ihr

*J. Gerlach*