

**SACHVERHALTSBERICHT
ZUM VERWALTUNGSHANDELN
DER STADT**



ANLÄSSLICH DER LOVEPARADE

STAND 01.09.2010

4	Anhaltspunkte zur Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen und -auflagen durch Dritte	84
	ANLAGENVERZEICHNIS	90

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abkürzung:	Bezeichnung
32	Stadt Duisburg, Ordnungsamt
61	Stadt Duisburg, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement
AG 1	Arbeitsgruppe 1 Verkehr / Transporte
AG 2	Arbeitsgruppe 2 Veranstaltungsadministration
AG 3	Arbeitsgruppe 3 Öffentlichkeitsarbeit / Betreuung
AG 4	Arbeitsgruppe 4 Sicherheit
ALBO-TEC	ALBO-TEC Technologie-Zentrum für Analytik und Bodenmechanik GmbH
AURELIS	AURELIS Real Estate GmbH & Co. KG
BAB 59	Bundesautobahn 59
BauO NRW	Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen
BOS	Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben
BP	Bundespolizei
Deutsche Bahn	Deutsche Bahn AG
DMG	Duisburg Marketing GmbH
DVV	Duisburger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH
Feuerwehr (37)	Feuerwehr Duisburg
LbStR (Straßen NRW NL Krefeld)	Landesbetrieb Straßenbau NRW
LImSchG	Landes-Immissionsschutzgesetz

Abkürzung:	Bezeichnung
OBG	Ordnungsbehördengesetz
ÖKOTEC	ÖKOTEC Fire & Risk
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Polizei (PP)	Polizeipräsidium Duisburg
PR	Stadt Duisburg, Dezernat des Oberbürgermeisters
SBauVO	Sonderbauverordnung
StrWG NRW	Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
TraffGo HT	TraffGo HT GmbH
Veranstalter	Lopavent GmbH
VRR AöR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
WiFö	Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr GmbH

Einleitung

Der vorliegende Sachverhaltsbericht ergänzt und präzisiert den bereits am 03. August 2010 vorgelegten Zwischenbericht. Er beruht auf den der Stadt Duisburg vorliegenden Unterlagen und den Berichten der städtischen Mitarbeiter zur Vorbereitung und Durchführung der Loveparade. Sämtliche Anlagen zum Zwischenbericht finden sich auch in diesem Bericht. Sie wurden allerdings aus Gründen der Übersichtlichkeit neu nummeriert. Selbstverständlich kann und soll der Bericht nicht die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft ersetzen, die sich auf weit umfangreicheres Beweismaterial (Tonbänder, Videos, Zeugen etc.) stützen können und voraussichtlich mehrere Monate in Anspruch nehmen werden.

Auch aus Sicht der Stadt Duisburg kann dieser Sachverhaltsbericht keinen absoluten Anspruch auf Vollständigkeit und Richtigkeit genügen. Er wurde nach bestem Wissen erstellt, der Stadt liegen aber nicht alle Verwaltungsvorgänge vollständig vor, da sich diese überwiegend bei den Ermittlungsbehörden befinden. Ferner konnten sich einzelne Mitarbeiter wegen Urlaubs noch nicht abschließend äußern.

Zum Schutz der städtischen Mitarbeiter und der übrigen beteiligten Personen enthalten dieser Bericht und seine Anlagen größtenteils weder Namen noch persönliche Daten. Diese werden ausschließlich den Ermittlungsbehörden zur Verfügung gestellt. Lediglich Namen, die bereits in der Presseberichterstattung genannt wurden, sind im Bericht und seinen Anlagen nicht geschwärzt.

Der Sachverhaltsbericht ist in vier Abschnitte gegliedert:

- Vorbereitung der Loveparade,
- Genehmigungen,
- Tag der Veranstaltung,
- Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen durch Dritte.

Der erste Abschnitt betrifft die Vorbereitung auf die Loveparade.

Er ist in fünf Unterpunkte unterteilt:

- Ratsbeschlüsse zur Loveparade,
- Entscheidung für das Gelände Güterbahnhof,
- allgemeine Vorbereitung der Loveparade,
- Vorbereitung der Veranstaltung insbesondere in Bezug auf die Eingangssituation im „Tunnel“ und auf der Rampe,
- Besucherzahlen.

Anlage 1, Gesamtplan Gelände (Bestandteil der Baugenehmigung) und Anlage 2, Luftbild

Der zweite Abschnitt des Sachverhaltsberichts stellt den Ablauf im Zusammenhang mit den bei der Stadt Duisburg beantragten Genehmigungen und der Erteilung dieser Genehmigungen dar. Gegenstand des dritten Abschnitts ist der Tag der Veranstaltung selbst. Der vierte Abschnitt berichtet über die Anhaltspunkte, die der Stadt Duisburg zur Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen und Auflagen durch Dritte vorliegen.

1 Vorbereitung auf die Loveparade

Die Vorbereitungen auf die Loveparade waren äußerst komplex und erstreckten sich zeitlich auf ca. ein Jahr. An den Vorbereitungen nahmen nicht nur der Veranstalter und die verschiedenen Ämter der Stadt Duisburg, sondern insbesondere auch die Landespolizei, die Bundespolizei, die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR) und die Deutsche Bahn AG (Deutsche Bahn) teil. Wie nachfolgend im Einzelnen dargestellt wird, fanden zahlreiche Besprechungen und Besichtigungen statt; Unterlagen wurden zwischen den Beteiligten regelmäßig ausgetauscht. Die Unterlagen wurden entweder direkt an die Beteiligten verteilt oder auf einen sogenannten Sharepoint, einer Datenbank, eingestellt, auf den die Beteiligten Zugriff hatten.

1.1 Ratsbeschlüsse

Die Entscheidung, die Loveparade durchzuführen, wurde im Rat der Stadt mit breiter Mehrheit gefasst und in der Öffentlichkeit sowie von Landespolitikern aller Parteien

unterstützt.

Mit Beschluss vom 11. Juni 2007 ermächtigte der Rat der Stadt Duisburg den Oberbürgermeister einstimmig (bei Enthaltung der Fraktion Die Linke/Offene Liste), die Rahmenvereinbarung mit der Lopavent GmbH als Veranstalterin der Loveparade (Veranstalter) abzuschließen sowie die Loveparade in Duisburg im Jahr 2010 durchzuführen. Mit Beschluss vom 20. Februar 2010 begrüßte der Rat der Stadt Duisburg einstimmig die Durchführung der Loveparade in Duisburg.

Anlage 3, Eckpunkte Rahmenvereinbarung, Beschlüsse vom 11.06.2007 und vom 20.02.2010

1.2 Entscheidung für das Gelände Güterbahnhof

Im Herbst 2008 begannen das Polizeipräsidium Duisburg und auf städtischer Seite die Duisburger Feuerwehr (Feuerwehr) sowie das Ordnungsamt mit Vorprüfungen für mögliche geeignete Strecken zur Durchführung der Loveparade in Duisburg 2010. Die Vorprüfungen dienten als Grundlage für die Diskussion mit dem Veranstalter. Ergebnis dieser Vorprüfungen war, dass eine Durchführung der Loveparade in Duisburg auf öffentlichen Verkehrsflächen nicht möglich war.

Die AURELIS Real Estate GmbH & Co. KG (AURELIS), der das Gelände des Güterbahnhofes damals gehörte, war daran interessiert, mit der Loveparade den Beginn der „Duisburger Freiheit“ zu feiern. Die Entwicklungsfläche „Duisburger Freiheit“ auf dem Gelände des alten Güterbahnhofes gehört zu den Bausteinen des Urbanisierungskonzeptes der Stadt Duisburg, dessen Basis der vom Büro Foster & Partner erstellte Masterplan für die Duisburger Innenstadt ist. AURELIS sagte eine Herrichtung des Geländes für die Großveranstaltung zu. Am 25. September 2009 fand ein erstes Gespräch zur möglichen Durchführung der Loveparade auf diesem Gelände statt. Teilnehmer waren die AURELIS, die Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr GmbH, der Veranstalter sowie die Vertreter des Dezernats Recht, Sicherheit und Ordnung und des Ordnungsamtes der Stadt Duisburg.

Anlage 4, Protokoll zur Besprechung am 25.09.2009

Am 02. Oktober 2009 stellte der Veranstalter den möglichen Beteiligten die Eckpunkte für die Durchführung der Loveparade erstmalig vor. Teilnehmer an der Besprechung waren neben diversen Ämtern der Stadt Duisburg einschließlich Feuerwehr und dem Veranstalter auch das Polizeipräsidium Duisburg und die Bundespolizei. Die Teilnehmer kamen darin überein, dass die Loveparade im kommenden Jahr 2010 in Duisburg auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs, dem zukünftigen Stadtteil „Duisburger Freiheit“ stattfinden könne. Zu diesem Zeitpunkt waren jedoch noch keine Einzelheiten der geplanten Veranstaltung bekannt. Die Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr GmbH (WiFö) forderte alle Beteiligten auf, die Sicherheitsvorkehrungen zu benennen, die vom Veranstalter zu fordern seien.

Anlage 5,
Protokoll zur
Besprechung am
02.10.2009

In der Ergebnisniederschrift zur Besprechung heißt es dazu wörtlich:

„Herr ... (WiFö) machte deutlich, dass eine Auflistung von allen Beteiligten notwendig ist, welche Sicherheitsvorkehrungen vom Veranstalter gefordert werden, um zu prüfen, ob diese erfüllt werden können.“

Im Protokoll wurden die wesentlichen Organisations-schritte und die an der Planung Beteiligten wie folgt festgehalten:

Anlage 5,
Protokoll zur
Besprechung am
02.10.2009

„Frau ... wird beim Ordnungsamt der Stadt Duisburg ein Team bilden und die Federführung für dieses Projekt übernehmen. Frau ... ist von allen Beteiligten zu jeder Zeit über den Sachstand zu informieren. Das Ordnungsamt hat dann die Aufgabe, diesen Sachstand an die Beteiligten weiterzuleiten.“

Die einzelnen Problematiken sollen in Arbeitsgruppen unter den Verantwortlichen besprochen werden; hierzu liegen bereits positive Erfahrungen aus Essen und Dortmund vor. Daraus soll sich

dann der spätere Gesamtablauf der Loveparade in Duisburg ergeben. Auf jeden Fall soll vor dem 23.10.2009 der Arbeitskreis Sicherheit / Verkehr im Stadtgebiet Duisburg zusammentreten.

Bis zum 23.10.2009 (Bekanntgabe der Lopavent an die Beteiligten über den geplanten Termin der Loveparade) sollen über das Ordnungsamt alle grundsätzlichen Aussagen zur Machbarkeit der Loveparade in Duisburg gemeldet werden. Die eingehenden Meldungen werden direkt hier erfasst und dann an alle Beteiligten zeitnah zur Kenntnis gegeben.

*Nächster Termin mit den heute anwesenden Beteiligten: **29.10.2009, 8.30 Uhr**. Dann sollen auch alle eingereichten Einwände/Anregungen angesprochen werden.*

Teilnehmende Institutionen

Stadt Duisburg, Dezernat für Sicherheit und Recht (Dez. II)

Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr GmbH (WiFö)

AURELIS - Real Estate GmbH & Co. KG (AU)

Deutsche Bahn AG (DB)

Bundespolizei (BP)

Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR)

Duisburger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (DVV)

Polizei Duisburg (PP)

Stadt Duisburg, Feuerwehr (37)

Duisburg Marketing GmbH (DMG)

Stadt Duisburg, Dezernat des Oberbürgermeisters (PR)

Lopavent GmbH (Lopa) (=Veranstalter)

Landesbetrieb Straßenbau NRW (LbStR)

Stadt Duisburg, Ordnungsamt (32)

Stadt Duisburg, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement (61)

Anlage 5,
Protokoll zur
Besprechung am
02.10.2009

Weitere notwendige Institutionen sollen ggfs. direkt dem Ordnungsamt gemeldet werden.“

In der Folge dieser Besprechung wurde eine Presseerklärung mit der erstmaligen Absichtserklärung zur eventuellen Durchführung der Loveparade 2010 in Duisburg veröffentlicht.

1.3 Organisation und Vorbereitung durch die beteiligten Behörden und Institutionen

Es gibt keine rechtlichen Regelungen, die einer einzigen mit übergeordneten Befugnissen ausgestatteten Behörde eine Gesamtverantwortung zuweisen oder ein übergreifendes Genehmigungsverfahren vorsehen, das sämtliche zu prüfenden und zu regelnden Aspekte umfasst. Deshalb waren zahlreiche unterschiedliche, für die Abwehr von Gefahren und für die Sicherheit und Ordnung zuständige Behörden in die Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung eingebunden. Dabei handelt es sich u.a. um die Bundespolizei, die Landespolizei sowie verschiedene Ämter der Stadt Duisburg, wie das Amt für Baurecht und Bauberatung, die Feuerwehr und das Ordnungsamt.

Die Behörden grenzten - wie nachfolgend dargelegt wird - die Zuständigkeiten für verschiedene Aufgaben mit Sicherheitsbezug im Vorfeld der Veranstaltung in zahlreichen Besprechungen und Workshops und in gemeinsamen Vorortbesichtigungen voneinander ab und hielten die Absprachen schriftlich fest.

In einem Gespräch am 20. Oktober 2009 diskutierten die Beteiligten die ersten Vorüberlegungen, unter anderem ein geteilter Bahnhof, das Busnotfallkonzept und mögliche Wegführungen in verschiedenen Varianten. Teilnehmer an der Besprechung vom 20. Oktober 2009 waren die Mitglieder der Arbeitsgruppe 1 Verkehr/Transporte. Dabei handelte es sich um:

- das Ordnungsamt,

Anlage 6,
Protokoll zur Besprechung der AG 1 am 20.10.2009 und Teilnehmerliste

- das Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement,
- die Duisburger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (DVG),
- die Feuerwehr,
- der Veranstalter,
- die Duisburg Marketing GmbH (DMG),
- der ständige Stab der Polizei in Düsseldorf, zuständig für besondere Lagen (ständiger Stab Polizei Düsseldorf),
- der VRR,
- die Deutsche Bahn,
- das Polizeipräsidium Duisburg,
- Straßen NRW.

Dabei entschieden sich die Beteiligten wegen der schlechten Erfahrungen mit der Loveparade in Essen und Dortmund gegen einen Zugang direkt vom Bahnhofsgelände. Denn in Essen und Dortmund hatten sich Besucherströme am Bahnhof gestaut, was zu Sicherheitsproblemen führte. Auch die Nutzung der Bundesautobahn 59 (BAB 59) als Zu- und Abmarschstrecke wurde nicht weiter geprüft, weil der Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen NRW) (NL Krefeld) keine Sperrung der BAB 59 in Aussicht stellte. In der Ergebnisniederschrift zur Besprechung vom 20. Oktober 2009 heißt es dazu:

- *„Nutzung der A 59 als Zu- oder Abmarschstrecke*

Ergebnis: Nicht möglich, weil der Landesbetrieb Straßen NRW (NL Krefeld) keine Sperrung der A 59 in Aussicht stellt. Herr ... weist darauf hin, dass es sich um eine Bundesfernstraße handelt, die für das geplante Ereignis (Nutzung) nicht gesperrt werden könne.

Zur Sperrung der A 59 im Rahmen eines Notfalles wird an dieser Stelle auf Ziffer 35 der Rückmelde-Liste verwiesen.

Anlage 6,
Protokoll zur Besprechung der AG 1 am 20.10.2009 und Teilnehmerliste

*Weiterhin verwies Herr ... auf den sechs-
spurigen Ausbau der A 59, der im kom-
menden Jahr auch den Bereich des heuti-
gen „Mercatorkreisels“ erfasst und damit
verbunden auch die Nutzung der Merca-
torstraße zwischen Kölner Straße und der
Kreuzung Düsseldorfer Straße beeinträch-
tigen würde.*

*Die gewünschte Sperrung könnte auch
deshalb nicht erlaubt werden, weil ansons-
ten Schadensersatzforderungen der Bau-
firma geltend gemacht werden könnten,
die im Bereich von 300 bis 800 TEUR lie-
gen könnten. Aus Sicherheitsgründen
muss ein Betreten des Baustellenbereichs
verhindert werden. Die Sperrung von Aus-
fahrten könnte jedoch in Betracht gezogen
werden.*

[...]

*Zu berücksichtigen bleibt aber ausdrück-
lich, dass es sich zum Zeitpunkt der ge-
planten Veranstaltung in diesem Abschnitt
der A 59 um einen Baustellenbereich han-
delt.*

*Da die A 59 für die Veranstaltung nicht
freigegeben werden darf (s.o.), ist aber -
unabhängig von einem Notfallkonzept - in
jedem Fall die Absicherung des Veranstal-
tungsgeländes zur A 59 erforderlich. Dies
dient zur Gewährleistung der Sicherheit
und Leichtigkeit des Verkehrs und auch
zum Schutz der Besucher vor dem Ver-
kehr.“*

Anlage 6,
Protokoll zur Be-
sprechung der AG 1
am 20.10.2009 und
Teilnehmerliste

Die Teilnehmer hielten die weitläufige Umgehung von
Hauptbahnhof zum Veranstaltungsgelände für vorzugs-

würdig, da sie davon ausgingen, auf diese Weise die Besucherströme am besten entzerren und kontrollieren zu können.

Am 29. Oktober 2009 präsentierte das Ordnungsamt den Sachstand zahlreichen Beteiligten von Feuerwehr, Polizei, Veranstalter und Stadt. Die Beteiligten diskutierten Einwendungen und Probleme.

Anlage 7,
Präsentation

Zwischen November 2009 und März 2010 wurden auf städtischer Seite die Finanzierungsgrundlagen geklärt. Die von der Stadt Duisburg aufzubringen Mittel in Höhe von € 840.000,- deckten die Kosten für den zusätzlichen Bahnverkehr, das Busnotfallkonzept und für die Sicherung der Zu- und Abwege.

Ab März 2010 fanden in den Arbeitsgruppen zahlreiche Besprechungen zwischen der Landes- und Bundespolizei, der Feuerwehr, den Ämtern der Stadt Duisburg, dem Veranstalter, dem VRR und der Deutschen Bahn zur Organisation und Gefahrenabwehr statt. Im Einzelnen:

Im April 2010 wurde durch Beschluss der Verwaltungsvorstandskonferenz eine Projektstruktur für die Loveparade verabschiedet. Zu diesem Zeitpunkt führten die an den Vorplanungen Beteiligten die Diskussion, ob die Loveparade tatsächlich stattfindet, noch ergebnisoffen. So heißt es in einem internen Vermerk des Ordnungsamtes:

Anlage 8,
Vermerk vom
12.04.2010

„Unabhängig von der noch ausstehenden endgültigen Entscheidung über die Durchführung der Loveparade am 24.07.2010 hat das Ordnungsamt der Stadt Duisburg bereits mit den Vorbereitungen begonnen.“

Die Beteiligten koordinierten ihre Zuständigkeiten für die Loveparade, ordneten ihre Verantwortungen und stimmten Maßnahmen in vier Arbeitsgruppen ab. Dabei handelte es sich um:

Anlage 9, Organisa-
tionstabelle

- **Arbeitsgruppe 1 Verkehr / Transporte**
mit den Aufgaben des Verkehrskonzeptes, der Verkehrslenkung, der Verkehrsüberwachung, des Parkens, des ÖPNV, des Notfallkonzeptes Busse, der Sperrung der BAB 59, der Fahrradparkplätze und der Erklärung der Erreichbarkeit Flughafen Düsseldorf.

An der Arbeitsgruppe Verkehr nahmen teil:

- das Ordnungsamt,
- das Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement,
- die DVG,
- die Feuerwehr,
- der Veranstalter,
- die DMG,
- der ständige Stab der Polizei Düsseldorf,
- der VRR,
- die Deutsche Bahn,
- das Polizeipräsidium Duisburg,
- Straßen NRW.

- **Arbeitsgruppe 2 Veranstaltungsadministration**
mit den Aufgaben der generellen Erlaubnis für den Veranstalter einschließlich Landesemissionsschutzgesetz für die Veranstaltungsfläche, der gewerberechtigten Erlaubnisse, des Glasverbots, der Sondernutzung, der Toilettenaufstellung, der Reinigung / Müllentsorgung, der Abnahmebestimmungen und der Zelte / Bühne.

Anlage 9, Organisationstabelle

An der Arbeitsgruppe nahmen teil:

- das Ordnungsamt (Leitung),
- das Bezirksamt Mitte,
- das Polizeipräsidium Duisburg,
- das Gesundheitsamt,
- das Institut für gesundheitlichen Verbraucherschutz

- das Umweltamt,
- der Veranstalter,
- die Wirtschaftsbetriebe Duisburg AöR.

- **Arbeitsgruppe 3 Öffentlichkeitsarbeit / Betreuung**

mit den Aufgaben der Gespräche mit Anwohnern, der Werbung, der Information im Internet, der Unterbringung / Hotels, der Gespräche mit dem Einzelhandel, der Kontakte zu Nachbarkommunen und Flughafen Düsseldorf, ggfs. Schadensansprüche abwickeln und Bürgerversammlungen zu organisieren,

Anlage 9, Organisationstabelle

An der Arbeitsgruppe nahmen teil:

- die DMG,
- das Büro OB7 (Referat für Kommunikation),
- der Veranstalter,
- das Bezirksamt Mitte,
- das Ordnungsamt,
- die Gesellschaft für Wirtschaftsförderung,
- das Rechtsamt.

- **Arbeitsgruppe 4 Sicherheit**

mit den Aufgaben der Betreuung von An- und Abreisenden, Rettungs- und Sanitätskonzept, Kontakte mit Krankenhäusern, Absicherung von Gebäuden und Grünflächen, zum Beispiel Kantpark, Ermittlung von Besucherzahl und Sicherheit.

Anlage 9, Organisationstabelle

An der Arbeitsgruppe nahmen teil:

- Feuerwehr,
- das Ordnungsamt,
- die Bundespolizei,
- das Polizeipräsidium Duisburg,
- der ständige Stab der Polizei Düsseldorf,
- der Veranstalter,
- die Untere Bauaufsicht (ab 22.März 2010),

- das Callcenter Duisburg,
- die DVG,
- die Deutsche Bahn,
- die DB Sicherheit

Ab dem 12. März 2010 fanden regelmäßig jeden Freitag Sitzungen der Arbeitsgruppe 4 (AG 4) (Sicherheit) statt. Die AG 4 tagte an insgesamt 16 Terminen. Ferner fanden mehrere Ortsbegehungen der Zu- und Abwege statt.

In Rahmen der Besprechungen wurde insbesondere festgelegt, wer für welche Aufgaben zuständig ist. Die Abstimmung der einzelnen Maßnahmen mit dem Veranstalter erfolgte direkt zwischen diesem und den zuständigen Mitgliedern der AG 4.

Insbesondere folgende Themen wurden im Rahmen der AG 4 besprochen:

- Veranstaltungsfläche,
- Zu- und Abwege,
- Beobachtung der Veranstaltung,
- Vorbehaltsflächen und Verpflegung,
- Einsatzleitungen,
- Parkplatzsituation,
- Busnotfallkonzept / Schienenersatzverkehr,
- Besprechung des Veranstaltungskonzeptes und des Sicherheitskonzeptes des Veranstalters,
- Rettungs- / Sanitätsdienst
- Schließung von Bahnhöfen,
- Sicherung der Gleise,
- Glasverbot,
- VRR-Konzept.

Der Veranstalter informierte die AG 4 auch über sein Veranstaltungs- und sein Sicherheitskonzept. Da die auf das Veranstaltungsgelände bezogenen Maßnahmen vom Veranstalter und der Landespolizei umgesetzt wurden, waren seitens der übrigen Mitglieder der AG 4 im Bezug auf das Veranstaltungsgelände lediglich Schnittstellen zu klären. Im Rahmen der Sitzungen der AG 4 wurden nach

den Protokollen die folgenden auf das Veranstaltungsgelände bezogenen Punkte besprochen:

- Einzäunung Veranstaltungsgelände,
- Vergrößerung der Veranstaltungsfläche um einen südlichen Bereich,
- Organisationsstruktur der Einsatzleitungen,
- Strategie Glasverbot (auch auf dem Gelände),
- Vorstellung Sicherheitskonzept durch die Firma Lopavent,
- Standardisierte Lautsprecherdurchsagetexte für bestimmte Situationen,
- Vorstellung der Lösung der Zufahrtswege für Polizei/Feuerwehr an der östlichen Seite des Veranstaltungsgeländes,
- Öffnung des südlichen Bereiches des Veranstaltungsgeländes ab 11.00 Uhr / lageangepasst ab 10.00 Uhr sowie Öffnung des Gesamtgeländes um 12.00 Uhr,
- Einrichtung „Löwengang“ auf der Westseite,
- Zaunkonzept Karl-Lehr-Straße, Veränderung Ostseite, Verlegung „Löwengang“,
- Vorstellung Ordnerkonzept Lopavent,
- Beobachtung Befüllung des Geländes / Telefonkonferenz,
- Entfluchtungskonzept.

Ferner war der Masterplan fester Bestandteil jeder Besprechung der AG 4. Bei dem Masterplan handelte es

sich um einen Plan, auf den alle Teilnehmer der AG 4 und der übrigen Arbeitsgruppen über sogenannte Planbevollmächtigte Zugriff hatten und in den jede Arbeitsgruppe ihre Ergebnisse einpflegte.

Nachfolgend werden nicht alle Vorbereitungen, Prüfungen und Besprechungen zu diesen Themen dargestellt, da beispielsweise Parkplätze oder Busnotfallkonzept im vorliegenden Fall nicht relevant sind. Der Sachverhaltsbericht konzentriert sich im folgenden Abschnitt daher auf die Eingangssituation, die Unterführungen, die nachfolgend zusammengefasst als Tunnel bezeichnet werden, und die Rampe.

1.4 Vorbereitung der Veranstaltung zu den Themen „Eingang“, „Tunnel“ und „Rampe“

Den Beteiligten auf Seiten der Stadt Duisburg, dem Polizeipräsidium Duisburg und dem ständigen Stab der Polizei Düsseldorf war die Problematik des Tunnels als einziger Zugang von Anfang an bewusst. Diese Problematik wurde im Einvernehmen aller Beteiligten und aus der Sicht vor der Veranstaltung ohne wesentlich verbleibende Risiken durch die mehrstufigen Sperren und weiteren Maßnahmen zur Steuerung der Besucherströme gelöst.

Auch der Rat der Stadt Duisburg und die Presse waren über die geplante Leitung der Besucherströme und die Tatsache, dass Tunnel und Rampe sowohl Ein- als auch Ausgang zum Gelände waren, informiert. So hatte die Fraktion Die Linke mit Anfrage vom 20. April 2010 (DS10-0773) im Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Verkehr gebeten, über den aktuellen Stand zu den organisatorischen Planungen der An- und Abreise der Gäste bei der Loveparade 2010 zu berichten. Die Verwaltung sagte in der Sitzung am 29. April 2010 eine schriftliche Beantwortung zu. Sie legte am 06. Mai 2010 eine öffentliche Mitteilungsvorlage dazu vor. Darin enthalten waren Informationen zum Schienenverkehr, zum Busnotfallkonzept und zu den Zu- und Abgängen zum Veranstaltungsgelände. Die Verwaltung informierte über den Verlauf der

Anlage 10, Anfrage
der Fraktion Die
Linke nebst öffentli-
cher Mitteilungsvor-
lage vom
06.05.2010

Laufstrecken West und Ost. Der Streckenverlauf wurde darüber hinaus in einem Plan, der Anlage zur Mitteilungsvorlage und damit ebenfalls öffentlich war, durch Markierungen mitgeteilt. Auf dem Plan ist erkennbar, dass sowohl der Zugang zum als auch der Abgang vom Gelände durch den Tunnel Karl-Lehr-Straße erfolgen sollte. Die Mitteilungsvorlage und damit das Zu- und Abwegekonzept wurde jedem Ratsmitglied übersandt und darüber hinaus in verschiedenen Ausschusssitzungen, an denen auch Presse anwesend war, vorgestellt. Die Mitteilungsvorlage wurde sodann für alle zugänglich auf der Internet-Seite der Stadt Duisburg veröffentlicht. Weder die Presse noch Ratsmitglieder noch sonstige Personen erhoben im Vorfeld der Loveparade Bedenken dagegen, dass der Tunnel als Ein- und Ausgang genutzt werden sollte.

Auch Herr Prof. Dr. Schreckenberghielt das Zu- und Abwegekonzept für eine tragfähige Grundlage, dessen Details aber noch sorgfältig erarbeitet werden müssten. Prof. Dr. Schreckenberghist Professor für Physik von Transport und Verkehr an der Universität Duisburg-Essen und wurde von der Stadt Duisburg beauftragt, die bestehenden Planungen der Zu- und Abwege sowie des Veranstaltungsgeländes für die Loveparade 2010 zu prüfen. Er hatte die Mitteilungsvorlage als erste Grundalge für die Prüfung erhalten.

Anlage 11, Auftrag an Herrn Prof. Dr. Schreckenberghund Vermerk über seine erste Einschätzung

Der zentrale Punkt der Überlegungen der AG 4 war während der gesamten Vorbereitung, dass die Besuchersteuerung vor dem und im Bereich des Tunnels sorgfältig zu koordinieren und durchzuführen war. Mit der Besuchersteuerung sollten Gefahren wie der Überfüllung des Veranstaltungsgeländes oder der Stagnationen im Tunnel nicht nachträglich beseitigt, sondern von vornherein verhindert werden.

Das Sicherheitskonzept (Sicherheitskonzept Veranstalter, Maßnahmen AG 4, Sperrstellenkonzept Polizei, Ergebnisse Szenarienworkshop der Polizei etc.) sah verschiedenste Maßnahmen vor, um dieses Ziel zu erreichen.

Dabei handelte es sich insbesondere um:

Maßnahmen im Bereich der Zu- und Abwege:

- Stopp der Züge des Nahverkehrs, um neue Besucherströme zu verhindern,
- Einrichtung von Vorsperren auf dem Zuweg bis zum Veranstaltungsgelände, um Besucherströme zu verlangsamen und aufzuhalten,
- Einsatz von Lautsprecheranlagen auf dem Zuweg zum Veranstaltungsgelände, um Besucherströme zu lenken,
- Einrichtung von Vereinzelungsanlagen vor dem Tunnel, um Besucherströme vor dem Tunnel zu verlangsamen und gegebenenfalls zu stoppen,
- Einrichtung von Auslaufflächen im Bönninger-Park und vor dem Tunnel,
- Einrichtung eines „Löwenganges“ zur Trennung von ab- und zuströmenden Besuchern im Bereich vor dem Tunnel,
- Aktivierung von Musik auf Wegstrecken, um Besucherströme zu verlangsamen.

Maßnahmen im Tunnel, auf der Rampe und auf dem Veranstaltungsgelände:

- Sperrung des Tunnels bei Überfüllung des Veranstaltungsgeländes,
- Sperrung des Zugangs zum Tunnel zur Besuchersteuerung,
- Einsetzen von sogenannten „Pushern“ im Bereich der Rampe, um Besucheransammlungen in diesem Bereich aufzulösen,

- Schaffung eines Anziehungspunktes (Bühne) auf dem Südteil des Geländes, um Besucher vom Zugang wegzulocken,
- Einsatz der Floats, um Besucherströme mitzuziehen und damit zu lenken.

Ziel dieser Maßnahmen der Besucherlenkung war es, jederzeit auf Ereignisse innerhalb und außerhalb des Veranstaltungsgeländes flexibel reagieren zu können. Ein wichtiges Mittel, um Gefahrensituationen durch zu viele Menschen auf dem Veranstaltungsgelände, im Tunnel und auf der Rampe zu begegnen, war die jederzeit mögliche Sperrung des Tunnels.

Die Sperrung des Tunnels war bereits zu Beginn der Arbeitsgruppensitzungen Gegenstand der Beratungen. Im Protokoll der dritten Besprechung der AG 4 am 26. März 2010 heißt es:

„In diesem Zusammenhang wurde darauf hingewiesen, dass der Tunnel bei einer eventuellen vorübergehenden Schließung des Veranstaltungsgeländes freigehalten werden müsste und die Sperrung auf der Düsseldorfer Straße und von der anderen Seite ab der Grabenstraße eingerichtet werden müsste. Ein Sicherheitskonzept wird erarbeitet.“

Anlässlich der Ortsbegehung durch die Mitglieder der AG 4 vom 16. April 2010 fertigte die AG 4 eine Tabelle, in welcher die aufgeworfenen Problemstellungen, auch die Frage, wie die Sperrung des Tunnels gewährleistet werden kann, Eingang fanden. Die Tabelle war in die Rubriken „Ort“, „Feststellungen“ und „Zuständigkeit“ aufgeteilt. Unter der Spalte „Ort“ heißt es:

„Falls der Tunnel Karl-Lehr-Straße gesperrt werden muss“

Anlage 12,
Protokoll zur Besprechung der AG 4 am 26.03.2010

Anlage 13, Tabelle zur Ortsbegehung der Zu- und Abwege zur Veranstaltung Loveparade am 16.04.2010 (Auszug)

Unter der Spalte „Feststellungen“ war zur Sperrung des Tunnels aufgeführt:

„Die Sperrung erfolgt auf der Karl-Lehr-Straße, ca. an dem Schild „Seniorenstift“. Auf der anderen Seite wird die Sperrung an der Kreuzung Karl-Lehr-Straße/Düsseldorfer Straße erfolgen. Die Videoüberwachung sollte bis zu diesen Sperrungen eingerichtet werden. Dann sollten Einsatzwagen positioniert werden, die mit der Lautsprecheranlage die Besucher steuern oder informieren können. An diesen beiden strategischen Punkten sollen jeweils Sanitätsstationen, Toilettenanlagen und Getränkestände stehen.“

Als zuständige Stellen wurden die folgenden Stellen aufgeführt:

„Ordnungsamt, Feuerwehr, Polizei, DMG, Lopa-vent.“

In der sechsten Besprechung der AG 4 am 23. April 2010 stellt der Veranstalter unter Tagesordnungspunkt 3 auch den Entwurf seines Sicherheitskonzeptes vor. Das Sicherheitskonzept wurde in der Folge noch mit den Sicherheitsbehörden abgestimmt und fortgeschrieben, behielt seinen wesentlichen Inhalt aber bis zur Endversion bei.

Im Rahmen des nachgereichten Antrages auf Nutzungsänderung vom 10. Juni 2010 und der mit Schreiben vom 28. Mai 2010 eingereichten Bauvorlagen legte der Veranstalter die Veranstaltungsbeschreibung vor, in welcher das Problem „Eingangssituation Karl-Lehr-Tunnel“ ausführlich unter Punkt 3.2 beschrieben war. Darin erläuterte der Veranstalter ausführlich, wie er die Besucherströme kontrollieren und steuern würde. Wörtlich heißt es:

„Durch die ständige Überwachung des Veranstaltungsgeländes ist es der Veranstaltungsleitung im Lagezentrum jeder Zeit möglich die Gesamtaus-

Anlage 14,
Protokoll zur Besprechung der AG 4 am 23.04.2010
nebst Anlage 15,
Entwurf Sicherheitskonzept, Stand 22.04.2010

Anlage 16, Bauantrag ohne Anlagen vom 10.06.2010
und Anlage 17,
Entwurf Veranstaltungsbeschreibung, Stand 28.05.2010

lastung des Geländes zu bewerten und je nach Bedarf entsprechende Maßnahmen einzuleiten. Beispielsweise die Mobilisierung von Ordnungskräften zur Entzerrung von Publikumsstauungen, oder die temporäre Schließung der Einlass-Schleusen auf der Karl-Lehr-Str. Hierzu ist die Veranstaltungsleitung über ein umfassendes Bündelfunksystem, das alle Veranstaltungsbereiche inkl. der angrenzenden Flächen abdeckt, jeder Zeit mit allen relevanten Ordnerpositionen verbunden.“

Diese Ausführungen zeigen beispielhaft das Gesamtkonzept ständiger Prüfung von drohenden Gefahren und flexibler Reaktionen auf veränderte Besucherströme. Dieses Vorgehen war auch im Sicherheitskonzept des Veranstalters beschrieben. Darin wird unter Ziffer 1.0.2 Präventiv-Schutz (Deeskalation durch Polizei und Ordnereinsatz) dargestellt, wie mit starkem Besucherandrang in engen Stellenbereichen umzugehen ist.

„Schon beim Eintreffen der Besucher am Veranstaltungsgelände werden (insbesondere an den zwei Tunnel-Zugangsbereichen auf der Karl-Lehr-Straße) „Späh“-Ordner eingesetzt, die in einem regelmäßigen Report an das LP-Lagezentrum 1 die Situation vor Ort durchgeben. Sobald sich an irgendeiner Stelle kritische Situationen ergeben sollten, nehmen die Ordner per Funk Kontakt zur LP-Einsatzleitung auf.

Zusätzlich patrouillierten auf der gesamten Veranstaltungsfläche mehrere mobile Präventivteams, die insbesondere in den engen Stellenbereichen für Sicherheit und Ordnung sorgen. Primär sind diese Gruppen dazu eingeteilt, Besucher vor gefährlichen Handlungen zu bewahren (Beklettern von Zäunen, Gebäuden oder sonstigen Objekten).“

Anlage 18, Entwurf Sicherheitskonzept, Stand 20.05.2010 und Anlage 15, Entwurf Sicherheitskonzept, Stand 22.04.2010

In Ziffer 1.0.3 Besucherführung (Massensteuerung) / Streckenüberwachung ist beschrieben, wie der Veranstalter von kritischen Situationen erfährt und sodann mit den Ordnern in Kontakt tritt, die dann die notwendigen Maßnahmen durchführen:

„Von Seiten der Veranstalterin ist die Besucherlenkung eines der zentralen Elemente des Loveparade-Sicherheitskonzeptes am Tag der Veranstaltung. Mit Hilfe einer Webcam-Überwachung hat die „Floatsteuerung“ (LP-Lagezentrum II) jederzeit einen aktuellen Überblick über die gesamte Streckensituation. Darüber hinaus ist sie via Bündelfunk mit allen Fahrern der Floats im direkten Sprechkontakt. Sobald sich also in einem Streckenbereich eine kritische Situation ergeben sollte, können gezielt einzelne Floats (oder per Gruppenruf auch alle Floats zusammen) angesprochen und je nach Situation gesteuert werden. Dabei werden auch Strömungsbewegungen der Besucher beobachtet und die operative Planung einbezogen. Die Sicherheitsbehörden erhalten bei Bedarf jederzeit Zugriff auf diese Informationen.

Sollte sich also beispielsweise der Besucherandrang so verdichten, dass es zu Stauungen kommt, können die nachfolgenden Floats einige Zeit angehalten werden, bis sich die Situation vor Ort entzerrt hat.“

In der Veranstaltungsbeschreibung heißt es speziell zur Eingangssituation und zum Problem des gleichzeitigen Zu- und Ausgangs durch den Karl-Lehr-Tunnel:

„Da es sich um den einzigen regulären Zu- bzw. Ausgang handelt, hat die Besuchersteuerung in diesem Bereich besondere Bedeutung. Ziel ist es, sowohl den reibungslosen Besucherfluss im Eingangsbereich zu gewährleisten, als auch auf Ereignisse auf dem Veranstaltungsgelände flexibel reagieren zu können. Das setzt die Möglichkeit

Anlage 18, Entwurf Sicherheitskonzept, Stand 20.05.2010 und Anlage 15, Entwurf Sicherheitskonzept, Stand 22.04.2010

Anlage 18, Entwurf Sicherheitskonzept, Stand 20.05.2010 und Anlage 15, Entwurf Sicherheitskonzept, Stand 22.04.2010

voraus, den Zustrom in den Tunnel zu regulieren und die Zugänge ggfs. komplett zu sperren. Im Straßenraum vor dem Einlassbereich ist kurzzeitig mit Besucherkonzentrationen zu rechnen. Im Hinblick auf die Entzerrungsfunktion der indirekten Zu- bzw. Abwege werden Spitzen jedoch abgepuffert.“

Weiterhin heißt es zur Publikumssteuerung:

„Im mittleren Tunnelbereich (auf Höhe der Haupteingangsrampe) befindet sich die Security-Abschnittsleitung, die für die Eingangsbereiche zuständig ist. Von hieraus wird ständig die Eingangssituation überwacht und kontrolliert. Sollten sich Rückstauungen vom Veranstaltungsgelände bis zum Tunnel abzeichnen, wird hier umgehend die temporäre Sperrung der Einlassschleusen veranlasst.“

Das Ordnungsamt übergab der Bundespolizei, dem Polizeipräsidium Duisburg und Herrn Prof. Dr. Schreckenberg nachrichtlich eine CD mit den Bauvorlagen und einem Anschreiben des Veranstalters vom 28. Mai 2010. Der Bauantrag enthielt insbesondere die folgenden Anlagen:

- Veranstaltungsbeschreibung
- Sicherheitskonzept
- Entfluchtungsplan

In der zehnten Besprechung der AG 4 vom 04. Juni 2010 wurde der Punkt

„Sicherheitskonzept des Tunnel Karl-Lehr-Straße, Kern des Konzeptes muss sein „keine Stagnation im Tunnel“

Anlage 19, Screenshot der CD mit Bauvorlagen

Anlagen 17, 18 und 20, Entwürfe Veranstaltungsbeschreibung, Stand: 28.05.2010, Sicherheitskonzept, Stand: 20.05.2010 und Übersichtsplan Entfluchtungsschema, Stand 28.05.2010

Anlage 21, Protokoll zur Besprechung der AG 4 am 04.06.2010

mit „erledigt“ gekennzeichnet. Grund dafür war, dass das Sicherheitskonzept des Veranstalters, welches Schließung der Einlassschleusen bei Überfüllung und eine Regulierung der Besucherströme durch weitere Maßnahmen vorsah, als Teil der Genehmigung zur Nutzungsänderung Grundlage des Veranstalterhandelns wurde.

Die Publikumssteuerung im Tunnel und auf der Rampe und vor allem die Sperrung des Tunnels bei Gefahrenszenarien sollten durch den Veranstalter und die Polizei umgesetzt werden. Dies zeigen die nachfolgend dargestellten Absprachen:

Insbesondere bei einem Ortstermin am 22. Juni 2010 zur Besichtigung der Einlasssituation, der Tunnelsituation sowie dem Hauptaufgang auf das Veranstaltungsgelände trafen der Veranstalter und die Polizei nach Aussagen eines am Gespräch beteiligten Feuerwehrbeamten Absprachen zur Sicherheit im Tunnel und auf der Rampe. An diesem Gespräch nahmen neben dem Veranstalter mehrere Vertreter der Polizei, unter anderem leitende Beamte der Polizei Bochum, Duisburg und Düsseldorf, und die Einsatzleiter, die am Veranstaltungstag die Bereiche Mitte, West und Ost des Veranstaltungsgeländes übernehmen sollten, sowie ein Beamter der Feuerwehr Duisburg teil.

Nach Angaben des Feuerwehrbeamten forderte die Polizei mehrfach Änderungen der Planungen.

So wünschte die Polizei ausdrücklich einen Anwohnerzaun, der ab der Düsseldorfer Straße/Welker Straße beginnt, diese überquert und hochführt bis zum Polizeipräsidium.

Gegenstand der Besprechung waren ferner die Abzäunung vor den Vereinzelungsanlagen, der Aufbau der Kontrollmöglichkeiten sowie die Vereinzelungsanlagen. Die Polizei widersprach den bisherigen Planungen und drängte darauf, die Sperranlagen, d.h. eine Zaunkonstruktion, die ermöglicht, die Publikumskontrollen durch-

Anlage 22 und 23,
Endversion Sicherheitskonzept und
Veranstaltungsbeschreibung,
Stand 28.06.2010
und 16.07.2010

zuführen, sowie Vereinzelungsanlagen, um ca. 150 m weiter nach außen zu verlegen.

Die Polizei wünschte weiterhin, am Nachmittag des Veranstaltungstages einen Schichtwechsel durchzuführen, bei dem auch ein Fahrzeugwechsel auf der Rampe erfolgen sollte.

Ein solcher Schichtwechsel mit Fahrzeugen auf der Rampe wurde dann am Tag der Veranstaltung auch tatsächlich durchgeführt. Dies bestätigte der Inspekteur der Polizei, Dieter Wehe, in der Sondersitzung des Innenausschusses am 04.08.2010. Dort sagte er wörtlich:

„Die in den Medien veröffentlichten quer zur Rampe gezeigten Polizeifahrzeuge befanden sich im Wendemanöver. Um 15.30 Uhr wurden die Bereitschaftspolizeikräfte planmäßig ausgetauscht. Es handelte es sich nicht um eine Sperre.“

Die folgenden Ergebnisse der Ortsbegehung, an der laut Protokoll der Veranstalter, die Landespolizei, die Feuerwehr und das Ordnungsamt teilnahmen, wurden in der Sitzung der AG 4 vom 25. Juni 2010 mitgeteilt.

„Auf der westlichen Seite der Zu- und Abwege wird von der Karl-Lehr-Straße bis zum Polizeipräsidium ein eingezäunter Weg (beinhaltet den Gehweg und Parkplätze auf der Seite) geschaffen, um beim Wechsel der Besucher, d.h. wenn sowohl Besucher das Veranstaltungsgelände verlassen als auch begehen wollen, den Besuchern vom Veranstaltungsgelände genügend Raum zum Verlassen zu gewährleisten. Der Zugang für die Anwohner wird von Lopavent geregelt. Auch der Zaun am Polizeipräsidium und für den Gang der abfließenden Besucher wird von Lopavent gestellt.

Von der Polizei selber wird der Zugang zum Präsidium geregelt.

Anlage 24, Sprechzettel des Inspektors der Polizei Dieter Wehe vom 04.08.2010

Anlage 25, Protokoll zur Besprechung der AG 4 am 25.06.2010

Auf der westlichen Seite wird der zentrale Einlass zum Veranstaltungsgelände bis zur Grabenstraße / Ecke Karl-Lehr-Straße vorgezogen. Der Weg bis zum Tunnel wird von Lopavent mit Zaun versehen.

Als Ablaufläche für die Grabenstraße werden die Gehwege, Radwege und Parkplätze auf dem Sternbuschweg in Fahrtrichtung Grunewald ab Koloniestraße bis zur Karl-Lehr-Straße eingezäunt. Die anliegende Krautstraße und Akazienstraße werden mit Halteverboten versehen.

Auf der Höhe Neudorfer Markt werden die Tulpenstraße, Blumenstraße und die Bismarckstraße von der Gustav-Adolf-Straße bis zur Neudorfer Straße mit Halteverboten versehen.

Diese Evakuierungsflächen werden auch im Masterplan aufgenommen.

Dadurch ändert sich die Laufrichtung vom Parkplatz der MSV-Arena zum Veranstaltungsgelände und wird über die Düsseldorfer Straße geleitet.

Zum Busnotfallkonzept wird noch ein Termin terminiert, um die Regelung des Busverkehrs und Führung der Besucher über die Saarstraße zu koordinieren.

Die Möglichkeit der Teilung der Neudorfer Straße vor dem Hauptbahnhof zur Regelung der Zu- und Abflüsse der Besucher wird von der Bundespolizei und der Polizei geklärt. Die Gleise und der Görderler-Park werden von der Bundespolizei beobachtet.

Die Polizei wünscht weiteren Sichtschutz an den Bauzäunen. Die Standorte teilt die Polizei bis Montag, 28.06.2010, mit.“

Anlage 25, Protokoll
zur Besprechung
der AG 4 am
25.06.2010

Nach Verabschiedung des Protokolls der AG 4 vom 25. Juni 2010 bat der Veranstalter um eine Ergänzung des Protokolls im Hinblick auf den Zaunverlauf in den Eingangsbereich der Karl-Lehr-Straße und die dort erforderliche Unterstützung durch die Polizei:

Anlage 26, E-Mail
vom 06.07.2010

„Ich hätte eine Bitte bezüglich des Protokolls vom letzten AK-Sicherheit.

Recht zu Beginn habe ich den geänderten Zaunverlauf in den Eingangsbereichen der Karl-Lehr-Straße erläutert. Die Änderung des Eingangsbereiches Ost wurde nach einer Ortsbegehung von Polizei so vorgegeben. Ich habe den neuen Zaunverlauf im Anhang auf zwei Übersichtsplänen mitgeschickt. Diese Anhänge können Sie gerne als Anlage zum Protokoll nehmen. Im Protokoll bitte ich jedoch darum, dass (ungefähr) folgender Satz mit aufgenommen wird: „Lopavent weist darauf hin, dass die verlängerte Zaunlinie auf der Ostseite Karl-Lehr-Straße nur mit Unterstützung von Polizeikräften zu halten ist. Das Umfeld in diesem Bereich (Pennymarkt-Parkplatz, Frauenhoferstraße etc.) muss von der Stadt und Polizei personen-/besucherfrei gehalten werden, damit der Zaun nicht von hinten durchbrochen werden kann. Darüber hinaus muss der Anwohnerzugang im Bereich Karl-Lehr-Straße Ost geklärt werden. Für die Anwohner an der Karl-Lehr-Straße gegenüber des Altenheims wurde keine Anwohnerbetreuung vorbereitet. Nach Aussage von Lopavent ist auch hier nur mit Unterstützung der Polizei ein geregelter Zugang für die Anwohner zu realisieren.“

Anlage 26, E-Mail
vom 06.07.2010

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn das mit ins neue Protokoll aufgenommen werden könnte.“

Am 29. Juni 2010 stellte das Polizeipräsidium Duisburg schriftlich gegenüber der Feuerwehr und dem Ordnungsamt eine Anfrage zu den geplanten Vorsperrungen, die

Anlage 27, Schreiben
Polizeipräsidium
Duisburg vom
29.06.2010 mit An-

den Besucherstrom laut Sicherheitskonzept kanalisieren sollten. Sie ging darin von „Einsatzmaßnahmen mit technischem Gerät zur Leitung von Personenströmen“ aus. Die Gefahr von „Menschenmengen vor Absperrungen“ wurde beschrieben. Dieser Gefahr sollte durch das Vorsperrenkonzept begegnet werden. Wörtlich lautete der Text im Zusammenhang:

„Im Rahmen der Einsatzmaßnahmen kommt es zu umfangreichen Absperrmaßnahmen mit technischem Gerät. Ziel dieser Maßnahmen sind die Leitung der Personenströme und das Unterbinden des Betretens von definierten Bereichen, die von Besucher freigehalten werden sollen bzw. ein kontrolliertes Betreten von Räumen gewährleisten.“

Neben dem leitenden Aspekt dieser technischen Sperren, ist aber auch ein potentieller Gefährdungsaspekt nicht zu vernachlässigen. Große Menschenmengen, die sich vor diesen Absperrungen befinden, drängen immer wieder nach vorne und es kann zu erheblichen Verletzungen kommen, wenn Menschen gegen Absperrgitter gepresst werden. Dieser Gefahr soll durch das nachfolgend aufgeführte Vorsperrenkonzept begegnet werden.

Ich bitte Sie, dieses Konzept kritisch zu prüfen und mir mitzuteilen, ob es Anregungen oder Bedenken ihrerseits gibt.“

An einem Gespräch am 12. Juli 2010 über die Planungen der Zu- und Abwege bei der Loveparade nahmen das Polizeipräsidium Duisburg, der ständige Stab der Polizei Düsseldorf, die Feuerwehr, das Ordnungsamt sowie Herr Prof. Dr. Schreckenbergt teil. Dieser wurde mit Schreiben vom 21. Mai 2010 von der Stadt Duisburg beauftragt,

„die bestehenden Planungen der Zu- und Abwege sowie des Veranstaltungsgeländes für die Love-

lage polizeiliches Sperrstellenkonzept

Anlage 27, Schreiben Polizeipräsidium Duisburg vom 29.06.2010 mit Anlage polizeiliches Sperrstellenkonzept

Anlage 28, Protokolle des Ordnungsamtes und der Polizei zur Besprechung am 12.07.2010 und Bestätigungs-Mail Schreckenbergt

Anlage 11, Auftrag an Herrn Prof. Dr.

parade in Duisburg 2010“

Schreckenberg

zu prüfen.

Das Gesamtkonzept zu den Zu- und Abwegen beurteilte Herr Prof. Dr. Schreckenberg laut einem Vermerk des Ordnungsamtes über die Besprechung vom 12. Juli 2010, dessen Richtigkeit Prof. Dr. Schreckenberg schriftlich bestätigte, mit „gut“. Er äußerte keine Bedenken gegen den einzigen Zu- und Abgang. Herr Prof. Dr. Schreckenberg wies dazu auf einzelne Vorkehrungen hin, mit denen die Besucherströme zu steuern wären.

Im Einzelnen:

In der Besprechung am 12. Juli 2010 teilte Herr Prof. Dr. Schreckenberg laut Protokoll des Ordnungsamtes mit:

„Wenn sich an Stellen zu starker Druck aufbaut, müssen Auslaufflächen geöffnet werden - auch hier ist dann Information an die Betroffenen wichtig.“

Anlage 28, Protokolle des Ordnungsamtes und der Polizei zur Besprechung am 12.07.2010 und Bestätigungs-Mail von Prof. Dr. Schreckenberg

Insbesondere zwischen Herrn Prof. Dr. Schreckenberg und dem Polizeipräsidium Duisburg sowie dem ständigen Stab der Polizei Düsseldorf wurden während der Besprechung Fragen zum Aufbau von Sperrungen und zur Bildung von Sektoren besprochen. Bestätigt wurde hier, dass es sich um das „Sperrstellenkonzept der Polizei“ handelte. In einem Vermerk vom 12. Juli 2010 des Polizeipräsidioms Duisburg zu dieser Besprechung heißt es:

„Herrn Schreckenberg wurde sowohl das durch die Einsatzabschnitte erstellte Sperrstellenkonzept der Polizei auf den Zu- und Abwegen vorgestellt und erläutert als auch das Verfahren, wie die Sicherheitsbeteiligten in den Fragen der Füllung des Veranstaltungsraumes und der Wegführung zusammenwirken.“

Herr Schreckenberg erachtet das gewählte Ver-

fahren zur Feststellung der Füllung der o.g. Bereiche (Meldesystematik der Beteiligten im regelmäßigen Abstand für zuvor festgelegte Bereiche mit Festlegung der Kommunikationswege und Interventions- bzw. Reaktionszeitpunkte) als geeignet, um auf Seiten der Sicherheitsbeteiligten zeitgerecht notwendige Maßnahmen einleiten zu können. Unabhängig davon seien Auflagen an den Veranstalter vorstellbar, in geeigneter Weise Besucherzahlen zu erheben.“

Anlage 28, Protokolle des Ordnungsamtes und der Polizei zur Besprechung am 12.07.2010 und Bestätigungs-Mail Schreckenber

Ferner teilte Herr Prof. Dr. Schreckenber laut diesem Protokoll des Polizeipräsidiums Duisburg vom 12. Juli 2010 mit, dass, solange es möglich sei, die Besucherströmungen ungehindert fließen sollten. Trotzdem sollte man darauf vorbereitet sein,

„im Bedarfsfalle eine Segmentierung vornehmen zu können, um die Drucksituation auf eine bestimmte Stelle zu entschärfen.

(...)

Die Verjüngung der Wegführung auf dem letzten Teilstück der Neudorfer Straße erachtet Herr Prof. Dr. Schreckenber für sachgerecht, um den Strom auf das Maß zu reduzieren, welches am Einlass problemlos gesteuert werden kann.

(...)

Durch Beobachtung der Bewegungen von der Veranstaltungsstelle weg werde man in die Lage versetzt, zu prognostizieren, wann die Einrichtung einer neuerlichen Sperrstelle erforderlich wäre.“

Unerlässlich sei ein ständiger Informationsfluss an die Besucher über Lautsprecher. Dies würde das Nachrücken von hinten weitgehend verhindern. Ferner müsse dem Besucher ein „Rahmenprogramm“ (Musik, Catering ...) während der Stausi-

Anlage 28, Protokolle des Ordnungsamtes und der Polizei zur Besprechung am 12.07.2010 und Bestätigungs-Mail Schreckenber

tuation angeboten werden.“

Bei einer weiteren Besprechung der AG 4 am 04. Juni 2010 wurde festgelegt, dass zum Thema Umgang mit zu erwartenden Gefahrensituationen am Tag der Veranstaltung gemäß dem Vorschlag des ständigen Stabes der Polizei Düsseldorf ein von der Polizei vorbereiteter und geleiteter Workshop stattfinden sollte. Auch in diesem Workshop wurden Absprachen über die Zuständigkeit am Veranstaltungstag getroffen.

Am 08. Juli 2010 führte der ständige Stab der Polizei Düsseldorf in der Zeit von 9.00 Uhr bis 14.00 Uhr in der Feuer- und Rettungswache 1 in Duisburg diesen Gefahrenszenarien-Workshop durch. An diesem nahmen die Feuerwehr Duisburg, das Ordnungsamt, die Bundespolizeidirektion Sankt Augustin, der ständige Stab der Polizei Düsseldorf, das Polizeipräsidium Duisburg und für eine halbe Stunde, zur Klärung von etwaigen Fragen, der Veranstalter teil. Die Polizei erstellte das Ergebnisprotokoll des Szenarien-Workshops und hielt darin fest, wer auf welche Weise auf welche Gefahrensituationen reagieren sollte. Die Beteiligten definierten Zuständigkeiten für einzelne Gefahrensituationen.

Insgesamt zeigen die Szenarien das Sicherheitskonzept der beteiligten Behörden, mit dem diese auf die Komplexität der Veranstaltung reagieren und flexible Maßnahmen vorsehen.

Dabei handelte es sich um die folgenden Gefahrenszenarien:

- Besucherzulauf - Gelände
- Besucherzulauf - Strecke
- Besucherzulauf - Hauptbahnhof
- Gefährlicher / verdächtiger Gegenstand
- Bombendrohung Ort unbekannt - 1 -
- Bombendrohung Ort unbekannt - 2 -
- Bombendrohung Ort bekannt - 1 -
- Bombendrohung Ort bekannt - 2 -

Anlage 21, Protokoll der Besprechung der AG 4 am 04.06.2010

Anlage 29, Ergebnisprotokoll der Polizei des Szenarienworkshops vom 20.07.2010

Anlage 29, Ergebnisprotokoll der Polizei des Szenarienworkshops vom 20.07.2010

- Vermisste Person mit Suizid-Ankündigung
- Personen im Bahngleis (Personenunfall)
- Wetterlage - Hitze
- Unwetter
- Zusammenbruch der Stromversorgung - Brand
- Herausragender Anschlag/GSL
- Tötungsdelikt

Nach dem von dem ständigen Stab der Polizei Düsseldorf erstellten Protokoll des Szenarienworkshops gab es für jedes Szenario eine Szenarienbeschreibung, in der die Situation kurz dargestellt wurde. Sodann wurden der oder die „Verantwortlichen“ benannt. Zuständigkeiten wurden der DVG, der Deutschen Bahn, der Polizei, dem Veranstalter, der Feuerwehr, dem Krisenstab, der Ordnungsbehörde, der Bundespolizei oder anderen zugeordnet.

Danach wurde die Art des Abstimmungsverfahrens festgelegt. Als Alternativen standen sich die Einberufung einer Telefonkonferenz oder eines Treffens gegenüber. Unter der Rubrik „Beteiligte“, die nachfolgend näher aufgeführt werden, wurde festgelegt, wer sich am Abstimmungsverfahren beteiligen darf. Dies waren ebenfalls die unter dem Punkt „Verantwortliche“ Genannten.

Sodann wurden im Ergebnisprotokoll vom 20. Juli 2010 die Maßnahmen beschrieben, die bei dem jeweiligen Szenario durchzuführen waren. Dabei wurden zunächst diejenigen Beteiligten genannt, die die jeweiligen Maßnahmen durchzuführen hatten. Die Beteiligten wurden in der Reihenfolge ihrer Bedeutung aufgezählt.

Zu einzelnen Szenarien gab es noch weitere Anmerkungen im Fließtext, die dem Ergebnisprotokoll vorangestellt waren. Dabei handelte es sich um die folgenden Szenarien:

- Szenario Überfüllung des Veranstaltungsraums (Veranstaltungsgelände / Wegführungen / Hauptbahnhof)

Anlage 29,
Ergebnisprotokoll
der Polizei des
Szenarienworkshops vom
20.07.2010

- zeitgleiche An- und Abreise von Besuchern
- Verdächtiger Gegenstand
- Szenario Bombendrohung / Androhung eines Anschlages
- Szenario Entfluchtung
- Szenario Hitze / Wetterlage
- Szenario Unwetter
- Szenario Brand
- Szenario GSL

Das Szenario 1 betraf laut Ergebnisprotokoll des ständigen Stabes der Polizei Düsseldorf die drohende Überfüllung des Veranstaltungsgeländes.

In der Szenarienbeschreibung bei Überfüllung des Veranstaltungsgeländes war als Verantwortlicher der Veranstalter gekennzeichnet. Für das Abstimmungsverfahren war auch hier eine Telefonkonferenz vorgesehen, an der neben dem Veranstalter das Ordnungsamt, die Bundespolizei, die Feuerwehr und die auch die Polizei teilnehmen sollten.

Die jeweils aufgeführten Maßnahmen wurden nach dem Ergebnisprotokoll den einzelnen Beteiligten zugewiesen:

Veranstalter:

- Schließung der Einlassstellen Karl-Lehr-Straße,
- Information / Koordinierung eigener Ordnungskräfte,
- Beeinflussung von Besucherströmen auf dem Gelände, soweit Überfüllung von Teilbereichen droht,
- Information der Veranstaltungsbesucher an den Sperrstellen (über Lautsprechereinsatz auf dem Veranstaltungsgelände).

Polizei:

- ggfs. Unterstützung des Veranstalters an den Einlassstellen,
- ggfs. Unterstützung des Veranstalters bei Len-

Anlage 29,
Ergebnisprotokoll
der Polizei des
Szenarienworkshops

Anlage 29,
Ergebnisprotokoll
der Polizei des
Szenarienworkshops

- kung Besucherströme auf dem Gelände,
- Information der Veranstaltungsbesucher auf der Wegstrecke durch ergänzenden Lautsprechereinsatz,
- ggfs. Einrichten von Vorsperrungen auf den Zulaufstrecken West und Ost.

Feuerwehr:

- ggfs. Unterstützung des Veranstalters.

Ordnungsamt:

- Prüfung der Schließung des Geländes in Absprache mit den Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) / dem Veranstalter innerhalb einer Telefonkonferenz,
- Information der Veranstaltungsbesucher auf den Zulaufstrecken durch Lautsprechereinsatz,
- Aktivierung des Rahmenprogramms auf den Zulaufstrecken, um Publikum zu binden,
- ggfs. Unterstützung des Veranstalters.

Im Protokoll zum Szenarien-Workshop wurde zur Aufgabe der Ordnungsbehörden und der Polizei im Falle der Überfüllung des Geländes auf den Seiten 6 bis 7 Folgendes ausgeführt:

„Die Entscheidung über eine (drohende) Überfüllung des Veranstaltungsgeländes und den damit verbundenen Maßnahmen (kein Einlass mehr auf das Gelände) wird in einer Telefonkonferenz besprochen. Die endgültige Entscheidung trifft die Ordnungsbehörde; die übrigen Teilnehmer der Telefonkonferenz nehmen eine Beratungsfunktion wahr.

Bei einer Überfüllung der Wegführungen und einem damit verbundenen Druck auf die Einlassstellen entscheidet die Polizei eigenständig über die Einrichtung von Vorsperren und das Öffnen

Anlage 29,
Ergebnisprotokoll
der Polizei des
Szenarienworkshops

Anlage 29,
Ergebnisprotokoll
der Polizei des
Szenarienworkshops

von Stichstraßen. Der Informationsfluss wird über Verbindungsbeamte gewährleistet.“

Die Frage, wie festgestellt wird, ob das Gesamtgelände überfüllt war, wurde auf Satz 1 des Ergebnisprotokolls wie folgt beantwortet.

„Die Feststellung eines überfüllten Veranstaltungsraumes erfolgt nicht über die Zählung von Besuchern, sondern über die Angabe einer prozentualen Auslastung.

Verfahren:

- *Die Polizei definiert eine Auslastung anhand von Luftbildern und einer Bewertung des jeweiligen Einsatzabschnittführers sowohl auf dem Veranstaltungsgelände als auch auf den Wegführungen.*
- *Die Ordnungsbehörde gewinnt Erkenntnisse über die prozentuale Auslastung der Wegführungen anhand der Einschätzung ihres Außendienstes.*
- *Die Bundespolizei meldet eine Einschätzung der Auslastung am Hauptbahnhof Duisburg (anreisende/abreisende Personen).*
- *Der Veranstalter übermittelt die anhand von Rasterkameras gewonnenen Erkenntnisse zur Auslastung des Veranstaltungsgeländes.“*

Anlage 29,
Ergebnisprotokoll
der Polizei des
Szenarienworkshops

Das Szenario 12 betraf laut Ergebnisprotokoll vom 20. Juli 2010 den Fall „Unwetter“. Im Falle eines Unwetters sollte der Tunnel durch die Polizei gesperrt werden.

Unter dem Punkt „Maßnahmen Polizei“ heißt es: „Sperrmaßnahmen, insbesondere Tunnel Karl-Lehr-Straße“.

Weitere Einzelheiten zum Thema Unwetter fanden sich im Nachtrag zur Entfluchtungs- und Personenstromanalyse der TraffGo HT GmbH (TraffGo HT) vom 16. Juli 2010 unter der Überschrift „Beurteilung des Personenverhaltens bei einem Gewitter“:

Anlage 30, Nachtrag 1 zur Entfluchtungs- und Personenstromanalyse vom 16.07.2010

„Gleichzeitig wird der Tunnel Karl-Lehr-Straße für den Fall eines Gewitters oder starker Regenfälle für die Besucher gesperrt. Sie werden auf die anderen zur Verfügung stehenden Ausgänge (Fluchtwege) umgeleitet. Neben dem Aspekt, dass sich der Tunnel mit Personen füllen könnte, die diesen dann nicht mehr verlassen, sondern als Unterstand nutzen, ist der Tunnel auch durch Überflutung gefährdet. Diese Freihaltung des Tunnels Karl-Lehr-Straße ist so (wie in der Besprechung am 15.07.2010 im Rathauszimmer 54 mehrfach verdeutlicht) im Sicherheitskonzept vorgesehen und zwischen den BOS abgestimmt.“

Zu diesem Szenario eines erforderlich werdenden Freihaltens des Tunnels, zwecks Vermeidung einer Überfüllung war Folgendes abgestimmt: Die Polizei sollte sowohl die Einlassstellen an der Düsseldorfer Straße/Karl-Lehr-Straße als auch an der Grabensraße/Karl-Lehr-Straße schließen. Ferner sollte sie an der oberen Kante der Rampe (im Bereich des Übergangs in die ebene Fläche des Veranstaltungsgeländes) den Ablauf von Personen in den Tunnel verhindern. Der Veranstalter sollte diese Maßnahmen personell und logistisch unterstützen.

Anlage 31, Vermerk der Feuerwehr und des Ordnungsamtes

Auch in der Ortsbegehung des Veranstaltungsortes durch die Landespolizeibehörde, den Veranstalter und die Feuerwehr Duisburg am 22. Juni 2010 wurde zur Aufgabenverteilung bei der Sperrung des Tunnels nach Angaben des beim Termin anwesenden Beamten der Feuerwehr Folgendes vereinbart: Die Polizei sollte Einsatzkräfte bereitstellen, die den Nordbereich des Hauptaufgangs absperren und dadurch verhindern sollten, dass das Publikum vom Veranstaltungsgelände auf den Hauptaufgang

zurückströmt.

Am 09. Juli 2010 stellte Herr ..., Mitarbeiter des Veranstalters, in einer Sitzung der AG 4 das Ordnerkonzept für den Tag der Loveparade vor.

An der Sitzung nahmen teil:

- der ständige Stab der Polizei Düsseldorf,
- die Bundespolizei,
- der Veranstalter,
- Straßen NRW,
- die DVG,
- die VRR AöR,
- die Deutsche Bahn,
- die DB Sicherheit,
- der Malteser Hilfsdienst,
- das Ordnungsamt,
- die Feuerwehr,
- die Untere Bauaufsicht,
- das Jugendamt,
- das Polizeipräsidium Duisburg.

Nach dem Ordnerkonzept sollten 950 Ordner im Einsatz sein. Es sollten vier unterschiedliche Sicherheitsfirmen beauftragt werden.

Das Veranstaltungsgelände wurde in die folgenden vier Sektoren aufgeteilt:

- 1. Sektor - sogenannter grüner Sektor
150 Ordner = zuständig für Einlass, Karl-Lehr-Straße und Rampe. Die Ordner sollten dort von der Polizei an den Seiten unterstützt werden.
- 2. Sektor - sogenannter gelber Sektor
200 bis 220 Ordner = zuständig für die Floats. Jedes Float sollte von 13 bis 16 Ordnern begleitet werden. Diese sollten eine Kette, die rund um das Float gespannt wird, bilden.

Anlage 32, Erinnerungsnotiz zum Ordnerkonzept, Tagesordnung AG 4 vom 09.07.2010 nebst Teilnehmerliste

Anlage 32, Erinnerungsnotiz zum Ordnerkonzept, Tagesordnung AG 4 vom 09.07.2010 nebst Teilnehmerliste

Auf jedem Float sollte ein Ordner im Führerhaus sitzen, der mit der Zentrale funkt und ein Ordner auf dem Truck sitzen.

In der Zeit bis 14.00 Uhr sollten diese Ordner für die Bewachung des Geländes eingesetzt werden.

- 3. Sektor - sogenannter roter Sektor

Dies bezeichnet den Bereich rund um den Platz der Abschlusskundgebung, den VIP-Bereich sowie den alten Güterbahnhof.

- 4. Sektor - sogenannter blauer Sektor

Hiermit waren die Außenperipherie bzw. die 25 Notausgänge gemeint. Diese waren mit je 3 Ordnern besetzt, welche mit Funk ausgerüstet werden sollten. Die Wege zur Autobahn / Bahn sollten von mit Funk ausgerüsteten Streifen abgesichert werden.

- Südlicher Bereich

Der Bereich um die Bühne, die Notausgänge (besetzt wie in blauen Sektor) sollten auch von mobilen Streifen gesichert werden. Auch die Toiletten sollten von Sicherheitsdiensten geschützt werden.

Es sollten zwei Einsatzleitungen eingerichtet werden und zwar eine Einsatzleitung für die Floatsteuerung und eine Einsatzleitung für das Veranstaltungsgelände.

Gegen das Konzept wurden keine Einwände erhoben.

Schließlich fand am 15. Juli 2010 eine Besprechung im Ratssaal mit Angehörigen der Bundespolizei, des ständigen Stabs der Polizei Düsseldorf, des Ordnungsamtes, der Feuerwehr, der Unteren Bauaufsicht und des Veranstalters statt. Der Beigeordnete Rabe hatte alle beteilig-

Anlage 32, Erinnerungsnotiz zum Ordnerkonzept, Tagesordnung AG 4 vom 09.07.2010 nebst Teilnehmerliste

Anlage 33, Protokoll zur Besprechung am 15.07.2010 nebst Anlage Präsentation Polizei

ten Institutionen eingeladen, damit jede den Stand der Arbeiten vortragen kann. Sinn und Zweck des Termins / der Besprechung war es, dass sämtliche Beteiligte über die Planungen informiert werden und noch bestehende Fragen und Probleme geklärt werden können. Ausweislich des Protokolls wies die Untere Bauaufsicht darauf hin, dass noch ein Termin am selben Tag stattfindet, weshalb die Untere Bauaufsicht noch keine Aussage machen könne. Dabei handelte es sich um einen Termin mit der Firma TraffGo HT, die das Ergebnis ihrer Entfluchtungsanalyse vorstellen sollte.

Die Polizei, der Veranstalter, der DMG und das Referat für Kommunikation verzichteten auf eine Präsentation. Die restlichen Teilnehmer der Besprechung unterstützten ihren Vortrag mit einer Powerpoint-Präsentation. Der ständige Stab der Polizei Düsseldorf und das Polizeipräsidium Duisburg hielten ebenfalls eine Präsentation. Nach dieser Präsentation sollten im Veranstaltungsraum vier Einsatzhundertschaften eingesetzt werden. Für den Raumschutz West / Ost waren je vier Einsatzhundertschaften vorgesehen. Für den Verkehr und für die Strafverfolgung sollten jeweils 150 Einsatzkräfte eingesetzt werden. Für die Aufklärung waren ca. 60 Einsatzkräfte vorgesehen. Es sollten Einsatzhundertschaften aus NRW, und dazu auch Einheiten aus Bayern, Sachsen, Rheinlandpfalz und Hessen eingesetzt werden. Nach der ihrer Präsentation verfolgte die Polizei folgende konzeptionelle Ansätze:

- ausgeprägtes Verbindungswesen,
- Freihalten des „Einsatzraumes“,
- Beobachtung des Besucheraufkommens,
- Bildübertragung,
- Sperrstellenkonzept,
- Beeinflussung über Lautsprecher,
- Anlaufstellen auf der Fläche und im Raum,
- abgestimmtes Verkehrskonzept,
- abgestimmte „Szenarien“.

Unter dem Punkt „polizeiliche Ziele“ war auch die „geord-

Anlage 33, Protokoll
zur Besprechung
am 15.07.2010
nebst Anlage Prä-
sentation Polizei

nete Führung der Besucherströme“ als Aufgabe der Polizei ausgewiesen. Ein weiterer Punkt war „die Koordination An-/Abreise in Verbindung mit Bundespolizei und anderen beteiligten Stellen.

Aus der Präsentation ist erkennbar, dass die Polizei auch über die Besucherzahlen / -ströme informiert war, da sie die Daten aus der Personenstromanalyse (Anlage 49) im Rahmen der Präsentation nannte.

Laut Protokoll dieser Besprechung sagte der Beigeordnete Rabe:

„Erste Priorität hat immer die Sicherheit der Besucher und Anwohner. Er bittet, dass sich geäußert wird, falls man noch Bedenken oder Ergänzungen habe, da hier die Experten für Großereignisse und Sicherheit zusammensitzen. Es gab keine Meldung.“

Im Protokoll zur Sitzung heißt es weiterhin:

„Herr Beigeordneter Rabe hat ausdrücklich darauf hingewiesen, dass auch im Anschluss an das Gespräch noch Bedenken bei ihm, Frau ... (stellvertretende Amtsleiterin des Ordnungsamtes) oder einem seiner Mitarbeiter geäußert werden können, falls man sich nicht in großer Runde äußern wolle.“

Keiner der Beteiligten äußerte während oder nach der Sitzung Bedenken. Auch die Untere Bauaufsicht hatte keine Bedenken, da die Firma TraffGo HT im Rahmen ihrer Entfluchtungsanalyse zu dem Ergebnis kam, dass auch bei reduzierten Fluchtwegbreiten eine Entfluchtung in angemessener Zeit möglich ist.

1.5 **Besucherzahlen**

Im Vorfeld der Veranstaltung und auch am Tag selbst wurde in den Medien von Besucherzahlen von über

Anlage 33, Protokoll zur Besprechung am 15.07.2010 nebst Anlage Präsentation Polizei

1 Mio. berichtet.

Die prognostizierten und tatsächlichen Zahlen lagen jedoch weit unterhalb dieser Zahl. Dem Ordnungsamt der Stadt Duisburg wurde auf Nachfrage eine detaillierte Besucherprognose des Veranstalters sowie ein Bewegungsmodell des Publikums der Loveparade 2010 zur Verfügung gestellt. In dieser wurde dezidiert und im Einzelnen nachvollziehbar zwischen lokalen Besuchern, Individualverkehr und ÖPNV-Nutzer unterschieden. Der Veranstalter übersandte dem Ordnungsamt die Prognose mit Schreiben vom 08. Juli 2010 und bat explizit um vertrauliche Behandlung der Unterlagen. Wörtlich schrieb er:

„Bitte behandeln Sie diese Unterlagen streng vertraulich! - Eine Veröffentlichung dieser Zahlen könnte dem öffentlichen Ansehen der Veranstaltung immensen Schaden zufügen, was sicher weder im Interesse des Veranstalters liegt, noch im Interesse der Stadt Duisburg.“

Zuvor stellte der Veranstalter die Besucherprognose im Rahmen des Szenarien-Workshops der Polizei und in einem weiteren Termin dem Ordnungsamt vor.

Der Veranstalter schätzte die lokalen Besucher in der Besucherprognose auf 100.000. Der Individualverkehr auf 50.000 Besucher und die ÖPNV-Nutzer auf 335.000 Besucher. Unter Berücksichtigung des Zu- und Abströmverhaltens ergab sich nach der Besucherprognose eine maximale Auslastung des Geländes von 235.000 gleichzeitig anwesenden Besuchern.

Dabei sollte der Höchststand nach der Prognose zwischen 17.00 und 20.00 Uhr erreicht werden.

Das Gelände sollte nach dem Sicherheitskonzept permanent durch Ordner und Kameras auf etwaige Überfüllungen hin überwacht werden. Für eine etwaige Überfüllung des Geländes gab es detaillierte Vorgaben, wie der Besucherstrom abgebrochen und das Gelände vor Überfüll-

Anlage 34, Schreiben des Veranstalters vom 08.07.2010 mit Besucherprognose

Anlage 34, Schreiben des Veranstalters vom 08.07.2010 mit Besucherprognose

Anlage 18, Entwurf Sicherheitskonzept, Stand 20.05.2010

lung geschützt werden konnte.

Das Sicherheitskonzept sah flexible Eingreifmöglichkeiten vor. Insbesondere sollte im Fall der Überfüllung der Eingang zum Tunnel Karl-Lehr-Straße gesperrt werden.

In der Veranstaltungsbeschreibung wird unter Ziffer 3 ausführlich das Zu- und Abströmverhalten der Besucher analysiert. Als Höchstgrenze ist auf Seite 14 die Zahl von 250.000 Personen genannt.

Anlage 17, Entwurf
Veranstaltungsbe-
schreibung, Stand
28.05.2010

Aus der Tabelle zur Auslastung der Wegstrecken ergibt sich hingegen, dass im Zeitraum der Veranstaltung das Veranstaltungsgelände insgesamt nie mehr als zu ca. 80 % ausgelastet war. Dies bedeutet, dass sich auf dem Veranstaltungsgelände zu keinem Zeitpunkt mehr als 200.000 Besucher befanden. Dies bestätigen Fotos des Ordnungsamtes von Hoist-Hochhaus und die Zahlen der Bundespolizei, wonach bis 15.00 Uhr ca. 105.000 Personen mit der Bahn angereist waren und auch die Parkplätze nicht ausgelastet waren.

Anlage 35, Über-
sichten zu Besu-
cherzahlen

2 Chronologie der Bearbeitung der durch die Stadt erteilten Genehmigungen

Da ein einheitliches Genehmigungserfordernis für Großveranstaltung wie die Loveparade gesetzlich nicht vorgesehen ist, musste der Veranstalter verschiedene Genehmigungen bei verschiedenen Behörden beantragen. Die Stadt Duisburg erteilte die folgenden Genehmigungen:

- Genehmigung einer Nutzungsänderung für das Veranstaltungsgelände der Stadt Duisburg (Bauamt) vom 23.07.2010,
- straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis der Stadt Duisburg (Bezirksamt Mitte) für die Nutzung der Karl-Lehr-Straße und das Aufstellen eines Containers vom 21.07.2010,

- Erlaubnis nach Landesimmissionsschutzgesetz der Stadt Duisburg (Ordnungsamt) für die Beschallungsanlagen vom 14.07.2010,
- Schankerlaubnisse und Sperrzeitverkürzungen der Stadt Duisburg (Ordnungsamt) nach Gaststättengesetz vom 08.07.2010 und 22.07.2010,
- jugendschutzrechtliche Erlaubnis der Stadt Duisburg (Ordnungsamt) vom 14.07.2010

Die Bezirksregierung Düsseldorf erteilte die folgenden Genehmigungen:

- straßenverkehrsrechtliche Genehmigungen nach §§ 46 Abs. 2, 44 Abs. 1 StVO für die BAB 59 vom 16.07.2010.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW

- straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis für die BAB 59 vom 21.07.2010

Da die Loveparade bisher immer außerhalb von abgegrenzten Geländen im öffentlichen Straßenraum durchgeführt worden war, war bei früheren Veranstaltungen in anderen Städten bislang keine Erteilung einer Genehmigung zur Nutzungsänderung erforderlich geworden. Erst mit der Entscheidung des Veranstalters im März 2010, das für die Loveparade vorgesehene Gelände zu umzäunen, bestand ein Genehmigungserfordernis nach Sonderbauverordnung.

Die Genehmigungsverfahren verliefen im Wesentlichen wie folgt:

2.1 01. Februar 2010

Mit Schreiben vom 01. Februar 2010 beantragte der Veranstalter allgemein und zu diesem Zeitpunkt ohne Vorlage der für eine Baugenehmigung erforderlichen Unterla-

Anlage 36, Antrag vom 01.02.2010

gen die für die Loveparade „erforderlichen Erlaubnisse“. Wörtlich heißt es in seinem Antrag:

„Namens und Vollmacht der Veranstalterin beantragen wir die Erteilung der für die Durchführung der Love Parade 2010 am 24.07.2010 in Duisburg auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes (im Folgenden: Veranstaltungsgebiet),

erforderlichen Erlaubnisse,

- mit Ausnahme der gesondert beantragten emissionschutzrechtlichen Erlaubnis, insbesondere einer straßenverkehrsrechtlichen Erlaubnis gemäß § 29 Abs. 2 Satz 1 StVO i.V.m. § 21 StrWG NRW in Hinblick auf etwa zu nutzendes öffentlichen Straßenland, wie in dem als Anlage beigefügten vorläufigen Konzept (Stand: 15.01.2010) beschrieben. In der Zeit von 14.00 bis 24.00 Uhr einschließlich des Umzuges der Paradedfahrzeuge (Floats) auf der Strecke in der Zeit 14.00 bis ca. 23.00 Uhr und der Abschlusskundgebung auf dem Platz der Abschlusskundgebung in der Zeit von ca. 17.00 bis 24.00 Uhr sowie die erforderlichen Vor- und Nachbereitungen (insbesondere Auf- und Abbauarbeiten sowie für die Reinigung) innerhalb der Sperrzeiten für die Paradestrecke (...), den Ort der Abschlusskundgebung (...) sowie für Catering, Merchandising, Medienstandorte, Standorte der Sicherheitsbehörden, Standorte der Sanitätsdienste und Aufstellorte für Toiletten und Müllcontainer gemäß dem noch zu erstellenden Flächenplan.“

Anlage 36, Antrag vom 01.02.2010

Zusammen mit dem Antrag legte der Veranstalter hierzu ein vertrauliches vorläufiges Ablaufkonzept, Stand vom 15. Januar 2010, vor. Danach sollte ein detailliertes Sicherheit- und Entfluchtungskonzept in einem noch zu konstituierenden Arbeitskreis "Sicherheit" unter Einbindung der Behörden erarbeitet werden. Zu den in diesem Rahmen zu erörternden Möglichkeiten gehörte die Sper-

Anlage 37, vorläufiges Ablaufkonzept vom 15.01.2010

zung des Zugangs zum Gelände bei unerwartet starkem Besucherandrang und die Entfluchtung über die zu sperrende BAB 59. Im vorläufigen Ablaufkonzept heißt es:

„Zuwegung zum Gelände:

Um größere Menschenansammlungen in direkter Bahnhofsnähe zu vermeiden, wird der direkte Zugang vom Bahnhof zum Veranstaltungsgelände gesperrt. Das Publikum wird über eine Wegeleit-system von Süden auf das Gelände geführt.

Sicherheit/Entfluchtung:

Ein detaillierten Sicherheits- und Entfluchtungs-konzept wird in einem noch zu konstituierenden Arbeitskreis „Sicherheit“ der Stadt Duisburg unter Einbindung aller Interessenträger und insbesondere der zuständigen BOS erarbeitet. Eine erste Gesprächs- und Abstimmungsrunde hat bereits eine Reihe von - lösbaren - Herausforderungen ergeben, jedoch ohne unbeherrschbare Risiken aufzuzeigen.

Zu den in diesem Rahmen zu erörternden Mög-lichkeiten gehört die Sperrung des Zugangs zum Gelände (bei unerwartet starkem Besucheran-drang) und die Entfluchtung über die - vorsorglich - zu sperrende BAB 59.“

Anlage 37, vorläufi-
ges Ablaufkonzept
vom 15.01.2010

2.2 02. März 2010

Nach Konkretisierung des Veranstaltungskonzepts wurde zwischen dem Ordnungsamt und der Unteren Bauaufsicht die Zuständigkeit für die Erteilung möglicher Genehmigungen geklärt. Zunächst waren die Beteiligten davon ausgegangen, dass lediglich eine Ordnungsverfü-gung mit Auflagen erteilt werden könnte. Wegen der in-zwischen beantragten Planung des Veranstalters, das Gelände einzuzäunen, war das Gelände nunmehr als Versammlungsstätte nach der Sonderbauverordnung

Anlage 38, Protokoll
zur Besprechung
am 02.03.2010

(vormals Versammlungsstättenverordnung) zu qualifizieren, für die eine Baugenehmigung (Nutzungsänderungsgenehmigung) zu beantragen war.

Im Gesprächsvermerk vom 02. März 2010 heißt es zu diesem Punkt:

- *„Es handelt es um das erste Gespräch zur Loveparade mit dem Bereich des Bauordnungsamtes. Ursprünglich wurde davon ausgegangen, dass es sich bei der zukünftigen Duisburger Freiheit um eine freizugängliche Veranstaltungsfläche handeln würde, für das der Veranstalter eine Ordnungsverfügung mit Auflagen nach § 14 OBG erhalten würde.*
- *Nach den in der letzten Woche bekanntgewordenen Planungen des Veranstalters Lopavent GmbH soll jedoch die gesamte Veranstaltungsfläche durch stabile Zäune eingegrenzt werden und lediglich der Zugang an der Karl-Lehr-Straße offen sein. In einem Notfall müssten dann Notausgänge geöffnet werden.*
- *Vor diesem Hintergrund waren sich alle Gesprächsbeteiligten einig, dass auf jeden Fall die Vorschriften der Versammlungsstättenverordnung anzuwenden sind. Für die nach dieser Verordnung erforderlichen Genehmigungen mit entsprechenden Auflagen - insbesondere zu Rettungswegen und Anzahl der Besucher - ist somit Amt 62 zuständig. Von Amt 32 würden ergänzende Auflagen, zum Beispiel Anzahl der Rettungskräfte, hinzukommen.“*

Anlage 38, Protokoll
zur Besprechung
am 02.03.2010

Neben der Frage der Baugenehmigung diskutierten Behördenvertreter am 02. März 2010 auch die Anwendung der Versammlungsstättenverordnung (jetzt Sonderbau-

verordnung) auf Großveranstaltungen wie die Loveparade. Sie kamen zu dem Ergebnis, dass die Verordnung anwendbar sei und die Zahl der zugelassenen Besucher/innen bei zwei Personen je Quadratmeter liege. Da der Veranstalter in der Vergangenheit lediglich 90.000 m² einschließlich der Zuwegungen als für Besucher zugängliche Veranstaltungsfläche genannt hatte, stellten die Behördenvertreter fest, dass die Durchführung der Veranstaltung auf dem jetzt geplanten Gelände auf dieser Basis nicht möglich sei. Im Protokoll vom 02. März 2010 heißt es zu dieser Frage:

„Danach ist die Durchführung der Veranstaltung auf dem jetzt geplanten Gelände nicht möglich, da es höchstens 180.000 Besucher/innen fassen würde. Die Lopavent zeigte zwar am 02.02.2010 Verständnis für eine Sperrung des Geländes, wenn die Besucherzahl überschritten würde. Selbst bei einer niedrigen Einschätzung des Besucheraufkommens von 500.000 bis 600.000 Menschen, die auch nicht gleichzeitig alle vor Ort sind, würde aber im Zeitraum 17.00 Uhr bis 22.00 Uhr ca. 300.000 Menschen kommen und somit befänden sich ca. 120.000 Personen im öffentlichen Verkehrsraum, die das Veranstaltungsgelände nicht betreten dürfen. Diese Problematik ist nicht lösbar! Auf die möglichen strafrechtlichen Konsequenzen für die MA von Genehmigungsbehörden wurde hingewiesen.“

Anlage 38, Protokoll
zur Besprechung
am 02.03.2010

Die Behördenvertreter kamen im internen Termin vom 02. März 2010 daher zu dem Ergebnis, dass dringend ein Gespräch zwischen dem Veranstalter, der Unteren Bauaufsicht, dem Ordnungsamt und eventuell der AURELIS stattfinden müsse, in dem das endgültige Veranstaltungskonzept mit der geplanten Quadratmeterzahl für die Besucher vorgelegt werde. Ferner kamen die Behörden zu dem Ergebnis, dass der Veranstalter dringend einen formellen Antrag mit fundierten Unterlagen an die Untere Bauaufsicht stellen muss.

2.3 08. März 2010

Am 08. März 2010 fand sodann das im internen Termin vom 02. März 2010 geforderte Gespräch zwischen dem Veranstalter, der AURELIS sowie dem Ordnungsamt und der Unteren Bauaufsicht der Stadt Duisburg statt. Folgende Themen sollten im Gespräch geklärt werden:

Anlage 39, Protokoll
zur Besprechung
am 08.03.2010

1. Maßnahmenplan (Flächengröße, Beschaffenheit der Fläche, Planung der Floatstrecke),
2. Zeitplanung,
3. Kommunikation.

Im Rahmen des Maßnahmenplans äußerte die Stadt Duisburg Bedenken, dass die zuletzt bekanntgewordene Fläche zu klein für die geschätzte Zahl der Besucher sei, denn nach der Versammlungsstättenverordnung sei eine Höchstzahl von zwei Besuchern je Quadratmeter zugelassen.

Der Veranstalter stimmte dem zu und stellte eine Fläche von ca. 90.000 Netto-Quadratmetern im Nordteil und rund 20.000 bis 30.000 Netto-Quadratmetern im Südteil in Aussicht. Der Veranstalter teilte weitere Punkte der Planung wie folgt mit:

- Besucherzu- und -abstrom durch den Karl-Lehr-Tunnel,
- Videoüberwachung auf der gesamten Fläche,
- Aufbereitung des Geländes,
- Personenzahl der gleichzeitig Anwesenden wird auf 200.000 bis 250.000 Personen geschätzt,
- Karl-Lehr-Tunnel soll kurzfristig gesperrt werden, um eine Bewegungsdynamik zu erreichen.

Der Veranstalter wurde auf dieser Grundlage verpflichtet, bis zum 16. März 2010 Grobkonzept und Pläne abzugeben.

2.4 16. März 2010

Am 16. März 2010 legte der Veranstalter das Grobkonzept zur Loveparade 2010 der Unteren Bauaufsicht vor. Das Grobkonzept war in die folgenden Punkt gegliedert:

Anlage 40, Grobkonzept vom 16.03.2010

1. Floatparade
2. Abschlusskundgebung
3. Verzahnung beider Grundelemente
4. Thematischer Überbau 2010/Kunst/Kulturprojekt
5. Produktion / Umsetzungsphase

Unter dem zuletzt aufgeführten Gliederungspunkt machte der Veranstalter Ausführungen zu den folgenden Themen:

- Zuwegung zum Gelände,
- Geländeherrichtung,
- Publikumsbewegungen,
- Sicherheit / Entfluchtung,
- Backstagebereich,
- VIP- / Pressebereich,
- Ver- und Entsorgung sowie
- Logistikmaßnahmen auf dem Gelände.

Das Grobkonzept sah unter dem Absatz Sicherheit / Entfluchtung vor, dass im Arbeitskreis „Sicherheit“ ein detailliertes Sicherheits- und Entfluchtungskonzept mit der Stadt Duisburg und den zuständigen Sicherheitsbehörden erarbeitet werde.

Anlage 40, Grobkonzept vom 16.03.2010

Wörtlich heißt es im Grobkonzept:

„Ein detailliertes Sicherheits- und Entfluchtungskonzept wird im Arbeitskreis „Sicherheit“ mit der Stadt Duisburg und den zuständigen Sicherheitsbehörden erarbeitet.

Kernelemente der Sicherheitsplanung werden sein:

- *doppelte Sicherheitssperre in Richtung der Bahngleise (Richtung Osten)*
- *Absicherung der A 59 (Richtung Westen)*
- *Sperrung des nördlichen Zugangs zum Hauptbahnhof Duisburg*
- *Bereitstellung ausreichender Flucht- und Rettungswege (insbesondere Richtung Norden auf den Mercator-Kreisel und Richtung Westen zur A 59)*
- *Absicherung aller Gebäudeteile auf dem Veranstaltungsgelände sowie aller Gegenstände, die beklettert werden können (zum Beispiel Lichtmasten)*
- *Einbindung und Verortung der Sicherheitskräfte (insbesondere Sanitäts- und Rettungsdienste)*
- *Ausleuchtung der Veranstaltungsfläche sowie Herstellung einer möglichst flächen-deckenden Video-/Webcamüberwachung.“*

Anlage 40, Grob-Konzept vom 16.03.2010

2.5 01. April 2010

Der erforderliche Antrag des Veranstalters auf Erteilung einer Baugenehmigung lag Anfang April 2010 noch immer nicht vor. In einem Gespräch mit dem Veranstalter wies die Untere Bauaufsicht noch einmal auf die Notwendigkeit der Einreichung eines konkreten Antrags mit Bauvorlagen hin. Der Veranstalter machte keine konkreten Angaben, sondern Ausführungen allgemeiner Art zum Versammlungsstättenrecht, die begründen sollten, warum Antrag und Genehmigung nicht erforderlich wären.

Anlage 41, Aktenvermerk vom 01.04.2010

2.6 21. April 2010

Am 21. April 2010 fand ein weiteres Gespräch mit dem Veranstalter zum Thema „Sicherheitskonzept der Loveparade“ statt. Die Stadt Duisburg verlangte im Gespräch eine umfassende Herrichtung des Geländes und die Einhaltung von maximal zwei Personen pro Quadratmeter auf dem Veranstaltungsgelände. Sie stellten weitgehende Anforderungen an die Sicherheit und an die Prüfung auch

Anlage 42, Protokoll zur Besprechung am 21.04.2010

durch Sachverständige via Gutachten, wie zum Beispiel zur Bodenbeschaffenheit, zu Stolperkanten, zur Entfluchtung etc.

Wörtlich heißt es im Protokoll vom 29. April 2010 über die Besprechung am 21. April 2010:

„Hier entstanden insbesondere Diskussionen bezüglich der Entfluchtung auf der östlichen Seite, da die dafür vorgesehene Fläche sich in einem „ackerähnlichen“ Zustand befindet, der als Fluchtweg nicht ausreicht. Ähnliches gilt für den Entfluchtungsbereich im Süden. Bei den anderen Bereichen bedarf es noch einer Feinabstimmung zum Thema Breite der Fluchtwege und die jeweiligen Mechanismen.

(...) In diesem Zusammenhang wurde auch die Personenanzahl pro Quadratmeter angesprochen. Von Seiten der Bauordnung wurde darauf hingewiesen, dass in Anlehnung an die Versammlungsstättenverordnung zwei Personen pro Quadratmeter der Richtwert für die Erteilung der vorübergehenden Nutzungsänderung sein werden.“

Weiterhin heißt es im Protokoll vom 29. April 2010:

„Die restliche Fläche, die für das Publikum zugänglich ist, ist nach heutiger Aussage von Herrn ... für eine Schotterung nicht vorgesehen. Dies widerspricht den Aussagen, die in dem großen, gemeinsamen Gespräch mit Herrn Dezernenten Rabe gemacht wurden. Darauf hat Frau ... hingewiesen. Für die Umsetzung der Gesamtfläche, die für das Publikum zugänglich sein soll, muss sichergestellt werden, dass diese eben, frei von Stolperkanten und bei jedem Wetter begehbar ist. Man kam überein, dass AURELIS ein entsprechendes Sachverständigengutachten einholen wird, dass die Bodenbeschaffenheit und insbesondere seine Tauglichkeit für diese Veranstal-

Anlage 42, Protokoll
zur Besprechung
am 21.04.2010

tung dokumentiert.“

2.7 31. Mai 2010

Der Unteren Bauaufsicht wurde am 10. Mai 2010 der allgemeine Antrag des Veranstalters vom 01. Februar 2010 zur Kenntnis gegeben. Mit Anschreiben vom 28. Mai 2010 reichte der Veranstalter die Bauvorlagen zu dem am 10. Juni 2010 nachgereichten förmlichen Antrag auf Nutzungsänderung ein.

Anlage 43, Anschreiben Übersendung Bauvorlagen vom 28.05.2010 und Anlage 16, Screenshot der CD mit Bauvorlagen

Die mit dem Anschreiben vom 28. Mai 2010 unter anderen eingereichten Unterlagen bestanden aus:

- Veranstaltungsbeschreibung Loveparade 2010,
- Übersichtsplan LP 2010,
- Stellungnahme Feuerwehr,
- Antrag Sperrung BAB 59,
- Entfluchtungsflächen,
- Entfluchtungsschema,
- technische Richtlinien Floatbau,
- Kamerapositionen,
- Eingang Ost,
- Eingang West,
- Podestflächen,
- Absichtserklärungen Hilfsorganisationen,
- Aufstellorte Sanitäter,
- Aufstellplan Verkaufsstände,
- Anzahl Toilettenplätze,
- Sanitärflächen,
- Zulaufstrecken LP 2010
- Fotos zur Stellungnahme,
- Stellungnahme Többen Statik
- LP 2010 Nutzflächen.

2.8 14. Juni 2010

Mit Schreiben vom 14. Juni 2010 wies die Untere Bauaufsicht den Veranstalter ausführlich auf die fehlenden, aber nach den baurechtlichen Vorschriften dringend erforderlichen beizubringenden Unterlagen hin. Die Untere

Anlage 44, Schreiben vom 14.06.2010

Bauaufsicht merkte nach dem Inhalt des Schreibens an, dass folgende Anlagen zur Bearbeitung der Genehmigung noch fehlen:

- Lageplan (Aufmass der Veranstaltungsgelände und der einzelnen Segmente mit allen Ein- und Aufbauten)
- Gebäudegrundrisszeichnungen aller genutzten Geschosse mit allen Ein- und Aufbauten,
- Gebäudeschnittzeichnungen, die von der Veranstaltung genutzten Bereiche
- zielorientiertes Brandschutzschutzkonzept nach § 9 Bauprüfverordnung für die gesamte Veranstaltung einschließlich der Gebäude, dass ein Gesamtbewertung des baulichen und abwehrenden Brandschutzes der baulichen Anlage enthält mit bestimmten vorgegebenen Angaben.
- Nachweis Veranstaltungsfläche. Die Untere Bauaufsicht verlangte einen Nachweis, dass die gesamte Veranstaltungsfläche entsprechend ihrer Nutzung bei jeder Wetterlage sicher befahrbar und begehbar ist. Ferner verlangte sie für alle Einzäunungen der Veranstaltungsfläche, die Wellenbrecher sowie Umkehrungen an Sturz- bzw. Stolperkanten statische Nachweise. Die vorgeannten Nachweise mussten von einem staatlich anerkannten Sachverständigen für die Prüfung der Standsicherheit geprüft werden. Die Bescheinigungen über diese Prüfungen waren vor der Erteilung der Genehmigung vorzulegen.
- Nachweis Gebäude. Auch hier waren Standsicherheitsnachweise für alle Gebäude und bauliche Anlagen, die durch die Veranstaltung beansprucht wurden, zu führen. Die Nachweise waren von einem staatlich anerkannten Sachverständigen für Prüfung der Standsicherheit gegenzuprü-

Anlage 44, Schreiben vom
14.06.2010

fen und die darüber erteilte Bescheinigung vor Erteilung der Genehmigung vorzulegen.

- Sicherheitskonzept. Die Untere Bauaufsicht verlangte die Endfassung des Sicherheitskonzeptes gemäß Sonderbauverordnung Teil 1, da bisher nur eine interne Entwurfsfassung eingereicht wurde.
- Nachweis der Sperrung der BAB 59 zur Erteilung der Genehmigung.

Anlage 44, Schreiben vom
14.06.2010

Sodann führte die Untere Bauaufsicht trotz der Unvollständigkeit des Antrags die aus ihrer Sicht bereits jetzt bestehenden Punkte auf, die Fragen zur Genehmigungsfähigkeit aufwarfen.

So wies die Untere Bauaufsicht in ihrem Schreiben vom 14. Juni 2010 nochmals darauf hin, dass bei der bisher angegebenen Gesamtfläche von 110.000 m² eine maximale Gesamtpersonenzahl von 220.000 Personen zulässig sei. Hierbei seien jedoch noch die dem allgemeinen Besucherverkehr nicht zur Verfügung stehenden Flächen für Sanitätsdienste, Catering- und Gastronomiestände, Toiletten, Bühnen, Techniktürme etc. abzuziehen, so dass sich die Zahl weiter verringern könne.

Zum Punkt „Entfluchtung der Besucherinnen und Besucher“ teilte die Untere Bauaufsicht mit, dass die vorgegebenen Fluchtwegbreiten bisher nicht vorlägen. Nachgewiesen seien lediglich 154,8 m, während 440 m vorliegen müssten. Im Schreiben vom 14. Juni 2010 heißt es dazu:

„Gemäß § 7 Abs. 4 Satz 1 Sonderbauverordnung Teil 1 ist die Breite der Rettungswege nach der größtmöglichen Besucherzahl zu bemessen. Die lichte Breite eines jeden Teils von Rettungswegen muss die darauf angewiesenen Personen für Versammlungsstätten im Freien mindestens 1,20 m je 600 Personen betragen.“

Somit müssen für angenommene 220.000 Personen Ausgänge in einer Breite von 440 m zur Verfügung stehen. Gemäß Ihrer Aufstellung stehen allerdings nur 154,8 m in der Summe zur Verfügung, was nur für knapp ein Drittel der Besucherinnen und Besucher eine gesicherte Entfluchtung gewährleisten würde.

Anlage 44, Schreiben vom
14.06.2010

Für Abweichungen von diesen Vorschriften bleibt nur dann Raum, wenn eine atypische Grundstücks- oder Bausituation vorliegt, die deutlich erkennbar vom Regelfall abweicht und auch nicht mehr von einem der Abweichungstatbestände des Regelungskomplexes abgedeckt wird. Liegt eine derartige atypische Situation dagegen nicht vor, ist eine Abweichung nicht möglich, da die zu berücksichtigenden Belange und Interessen regelmäßig bereits durch die bauordnungsrechtlichen Vorschriften in einen gerechten Ausgleich gebracht worden sind und die Gleichmäßigkeit des Gesetzesvollzugs kein beliebiges Abweichen gestattet. Einen solchen Nachweis haben Sie bisher nicht geführt. Ich weise in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der Verordnungsgeber mit der Anzahl von 600 Personen / 1,2 m Rettungswegbreite bereits schon bewusst eine Begünstigung gegenüber anderen Versammlungsstätten zugelassen hat.

Der Verordnungsgeber geht von einer Entleerungszeit von 6 min. aus. Bezogen auf diese Schutzziel müsste der Nachweis geführt werden, dass eine Entleerung der Flächen in dieser Zeit möglich ist, ggfs. durch andere Aufteilung der Segmente oder Fluchtwege.“

Anlage 44, Schreiben vom
14.06.2010

Die Untere Bauaufsicht bat ferner mit ihrem Schreiben darum, die fehlenden Unterlagen unter Angabe des Aktenzeichens bis zum 29. Juni 2010 einzureichen. Die Untere Bauaufsicht kündigte an, den Antrag gebührenpflichtig zurückzuweisen, sollten die fehlenden Unterlagen mit

Ausnahme der bautechnischen Nachweise nicht zum vorgenannten Termin eingegangen sein.

2.9 18. Juni 2010

Über die nachzureichenden Unterlagen stimmte sich der Veranstalter gemeinsam mit der Unteren Bauaufsicht, dem Ordnungsamt, der Feuerwehr und dem Dezernat für Sicherheit und Recht der Stadt Duisburg am 18. Juni 2010 ab.

Anlage 45, Protokoll
zur Besprechung
am 18.06.2010

Zu einigen wesentlichen Punkten aus dem Schreiben vom 14. Juni 2010 vertrat der Veranstalter eine andere Ansicht als die vorgenannten Behörden der Stadt Duisburg. Dazu gehörten die Punkte Brandschutzkonzept, die beschränkte Anzahl von Besuchern / m² und das Thema Entfluchtung. Die Behörden der Stadt Duisburg hielten gleichwohl an ihren Anforderungen fest.

Da jedoch auch die Feuerwehr klarstellte, dass ein Brandschutzkonzept durch einen Sachverständigen für die ganze Fläche vorliegen muss, sagte der Veranstalter zu, sich um einen Sachverständigen zu kümmern. Die Beteiligten vereinbarten, dass dieses Brandschutzkonzept der Unteren Bauaufsicht vorzulegen sei, welche es dann ggfs. ihrerseits durch einen zweiten Sachverständigen prüfen lassen würde.

Der Veranstalter wies noch einmal darauf hin, dass die Beschränkung auf maximal zwei Personen pro Quadratmeter aus seiner Sicht keine Genehmigungsvoraussetzung sei. Die Untere Bauaufsicht bekräftigte gleichwohl, dass diese Vorgabe Auflage der Genehmigung werde.

Ferner wies die Untere Bauaufsicht nun auch mündlich darauf hin, dass der Veranstalter bisher lediglich 155 m Fluchtwege nachgewiesen habe, bei 220.000 Besuchern 440 m Fluchtweg nachgewiesen werden müssen. Der Veranstalter teilte darauf mit, dass er Fluchtwege von 440 m Breite nicht darstellen könne. Der Beigeordnete Rabe forderte die Untere Bauaufsicht darauf hin auf, kon-

Anlage 45, Protokoll
zur Besprechung
am 18.06.2010

struktiv an einem entsprechenden Fluchtwegekonzept mitzuarbeiten. Das vom Veranstalter und der Unteren Bauaufsicht gemeinsam erarbeitete Konzept solle sodann Herrn Prof. Dr. Schreckenbergs vorgelegt werden. Wörtlich heißt es dazu im Terminprotokoll:

„Herr Rabe stellte in diesem Zusammenhang fest, dass der OB die Veranstaltung wünsche und dass daher hierfür eine Lösung gefunden werden müsse. Die Anforderungen der Bauordnung, dass der Veranstalter ein taugliches Konzept vorlegen müsse, ließ er nicht gelten. Er forderte 62 auf, an dem Rettungswegekonzept konstruktiv mitzuarbeiten und sich Gedanken darüber zu machen, wie die Fluchtwege dargestellt werden könnten. Die Feuerwehr solle sich ebenfalls an der Erarbeitung beteiligen, es könne nicht sein, dass 62 diese Pflicht nur auf die Antragsteller abwälzen würde. Schließlich wolle der OB die Veranstaltung. Er würde die rechtlichen Verantwortlichkeiten von 62 anerkennen, aber hier sei konstruktiv zu handeln, er habe dies mit Herrn Dressler so abgesprochen.“

Anlage 45, Protokoll
zur Besprechung
am 18.06.2010

Der Leiter des Stadtentwicklungsdezernats, der Beigeordnete Jürgen Dressler, der an der Besprechung vom 18. Juni 2010 nicht teilgenommen hatte, wurde durch die Amtsleiterin für das Amt für Baurecht und Bauberatung der Unteren Bauaufsicht vom geplanten Ablauf informiert. Das ihm vorgelegte Protokoll enthielt zudem die Einschätzung der Unteren Bauaufsicht. Darin verwehrt sich die Amtsleiterin für das Amt für Baurecht und Bauberatung gegen das Anliegen von Herrn Rabe, gemeinsam mit dem Veranstalter ein solches Konzept zu erarbeiten. Wörtlich heißt es:

„Ein Rettungswegekonzept ist grundsätzlich vom Veranstalter im Rahmen des Brandschutzkonzeptes vorzulegen. Es ist nicht Aufgabe der Bauordnungsbehörden dieses Konzept zu erarbeiten. Wir beteiligen uns gerne konstruktiv, die Grundlagen

Anlage 45, Protokoll
zur Besprechung
am 18.06.2010

muss und vor allem kann nur der Veranstalter vorlegen. 62 verfügt da nicht über die notwendigen Kenntnisse.“

Auf das Protokoll zum Termin am 18. Juni 2010 mit der vorstehend zitierten Einschätzung der Unteren Bauaufsicht vermerkte der Beigeordnete Dressler handschriftlich:

Anlage 45, Protokoll zur Besprechung am 18.06.2010

„Ich lehne aufgrund dieser Problemstellung eine Zuständigkeit und Verantwortung von (V/62) ab. Dieses entspricht in keinerlei Hinsicht einem geordneten Verwaltungshandeln und einer sachgerechten Projektdurchführung. Die Entscheidung in allen Belangen obliegt II.“

Das Büro des Oberbürgermeisters erhielt das Protokoll des Gesprächs vom 18. Juni 2010 ebenfalls zur Kenntnis. Die gegensätzlichen Positionen zwischen dem Dezernat für Sicherheit und Recht und dem Amt für Baurecht und Bauberatung wurden am 25. Juni 2010 dadurch aufgelöst, dass der Veranstalter die TraffGo HT mit der Entfluchtungs- und Personenstromanalyse beauftragt (siehe unter 2.10).

Dies zeigt beispielhaft, wie im Genehmigungsprozess mitgeteilte Bedenken aufgenommen und ausgeräumt wurden.

2.10 25. Juni 2010

Am 25. Juni 2010 fand ein weiteres Gespräch zwischen dem Veranstalter und der Stadt Duisburg statt, in welchem es um die Schaffung der Voraussetzungen für die Genehmigung ging. Teilnehmer waren neben dem Veranstalter, der Feuerwehr und der Unteren Bauaufsicht auch die Firma ÖKOTEC Fire & Risk (ÖKOTEC). Diese hatte für den Veranstalter ein Brandschutzkonzept erstellt.

Anlage 46, Protokoll zur Besprechung am 25.06.2010

Der vom Veranstalter mit dem Brandschutzkonzept be-

auftragte Brandschutzsachverständige schlug am 25. Juni 2010 vor, die Verringerung der Fluchtwege durch das Aufstellen einer Fluchtanalyse zu begründen. Er ließ sich die Möglichkeit, geringere Fluchtwegbreiten und höhere Besucherdichten durch eine Entfluchtungsanalyse zu begründen, auch von einem Ministerialrat ... des Ministeriums für Bauen und Verkehr in NRW bestätigen. Wörtlich heißt es im Protokoll vom 25. Juni 2010:

„Herr ...erläuterte aufgrund seiner Erfahrung vom Papstbesuch in Köln und vom Kirchentag in Kleve (1,4 Mio. Besucher), dass diese Großveranstaltungen durch das Aufstellen einer Fluchtanalyse abgesichert wurden.

Herr Dr. ... hatte eine telefonische Rücksprache bei Herrn MR. ...vom Ministerium für Bauen und Verkehr in NRW. Dieser hat ihm bestätigt, dass eine Fluchtanalyse die Möglichkeit bietet, Verdichtungen von mehr als zwei Personen je Quadratmeter im Bereich vor den Szeneflächen etc. und daraus resultierenden Entfluchtungsströme mit den dazugehörigen Ausgangsbreiten und Rettungswegflächen konkret darzustellen. Daraus kann dann eventuell eine erforderliche Abweichung zur Sonderbauverordnung Teil 1 formuliert werden.“

Anlage 46, Protokoll
zur Besprechung
am 25.06.2010

Der Brandschutzsachverständige teilte mit, dass er bereits Vorgespräche mit einem zur Erstellung einer solchen Analyse qualifizierten Unternehmen geführt habe. Dabei handelte es sich um die TraffGo HT. Als Lösung für das Problem der Fluchtwegbreiten schlug der Brandschutzsachverständige ... vor, ein Brandschutzkonzept inklusive der Entfluchtungsanalyse aufzustellen. Dieses sollte dann von der Unteren Bauaufsicht und der Feuerwehr sowie von Herrn Prof. Dr. Schreckenbergh im Auftrag der Unteren Bauaufsicht für den Teilbereich der Entfluchtungsanalyse gegen geprüft werden.

Diesem vom Brandschutzsachverständigen vorgeschlagenen und mit dem zuständigen Ministerium abgestimmten Lösungsweg konnte dann auch die Untere Bauaufsicht zustimmen.

Anlage 46, Protokoll
zur Besprechung
am 25.06.2010

Damit bestand für alle Beteiligten Einvernehmen darüber, dass das Brandschutzkonzept und die Entfluchtungsanalyse allein vom Veranstalter zu liefern waren. Sie sollten sodann von der Unteren Bauaufsicht und einem von dieser beauftragten Gutachter (für den Teil Entfluchtungsanalyse) gegen geprüft werden. Würde die Untere Bauaufsicht oder der von ihr beauftragte Sachverständige zu einem negativen Ergebnis kommen, wollte die Untere Bauaufsicht die Genehmigung verweigern. Wörtlich heißt es im Protokoll vom 25. Juni 2010:

„Als Lösung schlug Herr Dr. ... vor, ein Brandschutzkonzept, inklusive der Entfluchtungsanalyse aufzustellen. Dieses Brandschutzkonzept wird von der Unteren Bauaufsicht und 37 sowie von Herrn Prof. Dr. Schreckenber (für den Teilbereich der Entfluchtungsanalyse) gegengeprüft. Die Untere Bauaufsicht sowie Herr ... und Herr ... stimmten den von Herrn Dr. ... vorgeschlagenen Lösungsweg zu.“

Anlage 46, Protokoll
zur Besprechung
am 25.06.2010

Die Untere Bauaufsicht wies zusätzlich darauf hin, dass falls die Entfluchtungsanalyse zu einem negativen Ergebnis kommt, eine Genehmigung nicht möglich ist.“

2.11 29. Juni 2010

Mit Schreiben vom 29. Juni 2010 baten die Rechtsanwälte des Veranstalters schriftlich um Verlängerung der Frist für die Vorlage der ergänzenden Unterlagen bis zum 07. Juli 2010. Die Untere Bauaufsicht gewährte darauf hin mit Schreiben vom 30. Juni 2010 die beantragte Fristverlängerung.

Anlage 47,
Schreiben vom
29.06.2010

2.12 01. Juli 2010

Die Mitarbeiter der Firma TraffGo HT, die die Entfluchtungs- und Personenstromanalyse für den Veranstalter erstellen sollten, stellten sich am 01. Juli 2010 bei der Stadt Duisburg vor. Teilnehmer an diesem Gespräch waren Herr Prof. Dr. Schreckenber, die Untere Bauaufsicht, das Ordnungsamt, der Veranstalter, die Feuerwehr und ein Mitarbeiter des Dezernates für Sicherheit und Recht.

2.13 14. Juli 2010

Am 14. Juli 2010 übersandte die Untere Bauaufsicht dem Veranstalter ein aktualisiertes Anschreiben über die Nachforderung von fehlenden Unterlagen. Sie teilte darin mit, dass insbesondere folgende Unterlagen noch benötigt würden:

- Lageplan
- Gebäudegrundrisszeichnungen
- Gebäudeschnittzeichnungen
- zielorientiertes Brandschutzkonzept
Zum Brandschutzkonzept teilte die Untere Bauaufsicht mit, dass dieses nunmehr abhängig von einer Personenstromanalyse sei.

- Nachweise Veranstaltungsfläche
Die Untere Bauaufsicht blieb bei ihren Anforderungen bezogen auf die Sicherheit der Veranstaltungsfläche. In Bezug an den Nachweis, dass die Veranstaltungsfläche entsprechend ihrer Nutzung bei jeder Wetterlage sicher befahrbar und begehbar ist, bemängelte die Untere Bauaufsicht, dass zwar ein Untersuchungsbericht der Firma ALBO-TEC Technologie-Zentrum für Analytik und Bodenmechanik GmbH (ALBO-TEC) vorliege, jedoch kein Nachweis eines anerkannten Sachverständigen. Zu den Einzäunungen der Veranstal-

Anlage 48, Schreiben vom
14.07.2010

Anlage 48, Schreiben vom
14.07.2010

tungsfläche, den Wellenbrechern sowie Umweh-
rungen an Absturz- bzw. Stolperkanten teilte die
Untere Bauaufsicht mit, dass Nachweise hierzu
ebenfalls nicht vorliegen. Zwar hatte der Veran-
stalter hierzu Unterlagen eingereicht, diese pass-
ten jedoch nicht zum Vorhaben. Wörtlich heißt im
Schreiben der Unteren Bauaufsicht:

*„Zu den mobilen Zaunelementen (Sicht-
schutzzäunen) liegt ein Prüfbericht vor, der
aber nicht zum Vorhaben passt. Es ist
auch nicht erkennbar, welche der im Prüf-
bericht aufgeführten Varianten ausgeführt
werden soll. So können zum Beispiel die
unterschiedlichen Verankerungsvarianten
der Beton- oder Stahlfüße Auswirkungen
auf die Rettungswegbreiten (Einengung)
haben oder gar Stolperfallen darstellen.
Hingegen mündlicher Ankündigungen Ih-
rerseits sind die Zäune auch nicht 2,5 m
hoch und nicht in der angekündigten Drei-
eckausstreifung geplant. Ferner halten die
vorgenannten Sichtschutzzäune nur einer
Belastung bis Windstärke 7 stand. Unklar
bleibt, was passiert ab Windstärke 8. Gibt
es hierzu bereits Überlegungen bzw.
Ideen?“*

Anlage 48, Schrei-
ben vom
14.07.2010

- **Nachweise Gebäude**
Die Untere Bauaufsicht verlangte auch die Nach-
weise zum Gebäude weiterhin, die noch immer
nicht vorlagen.
- **Sicherheitskonzept**
Die Untere Bauaufsicht merkte an, dass das Si-
cherheitskonzept nunmehr zwar vorliege, aber
dass das noch vorzulegende Brandschutzkonzept
mit der Entfluchtungsanalyse übereinstimmen
müsse.

Anlage 48, Schrei-
ben vom
14.07.2010

- Nachweis der Sperrung der BAB 59 vor Erteilung Genehmigung

Die Untere Bauaufsicht forderte auch weiterhin den Nachweis zur Sperrung der BAB 59.

Die Untere Bauaufsicht räumte dem Veranstalter ein, die fehlenden Bauvorlagen bis zum Ende der 28. Kalenderwoche, also bis zum 17. Juli 2010, vorzulegen. Anderenfalls kündigte die Untere Bauaufsicht an, den Antrag gebührenpflichtig zurückzuweisen.

Mit Schreiben vom 14. Juli 2010 reichte der anwaltliche Vertreter des Veranstalters eine Versicherungsbestätigung der AXA-Versicherungs AG mit gleichem Datum ein. Darin bestätigte die Versicherung, dass für den Veranstalter eine Betriebshaftversicherung besteht, die für die Zeit der Durchführung der Loveparade 2010 auf € 7,5 Mio. für Personenschäden erhöht wurde.

Anlage 48, Schreiben vom
14.07.2010

2.14 15. Juli 2010

Am 15. Juli 2010 stellte die TraffGo HT im Beisein des Brandschutzsachverständigen (ÖKOTEC) die Entfluchtungs- und Personenstromanalyse vor.

Anlage 49, Entfluchtungs- und Personenstromanalyse vom 13.07.2010

Da jedoch nach Ansicht der Stadt Duisburg einige Punkte im Konzept noch nicht enthalten waren, bat die Untere Bauaufsicht im Beisein von Herrn Prof. Dr. Schreckenberg um eine Ergänzung zum Gutachten. Deren Erstellung sagte die TraffGo HT zu.

2.15 16. Juli 2010

Mit E-Mail vom 16. Juli 2010 teilte der seitens der Stadt Duisburg mit der Überprüfung der Entfluchtungs- und Personenstromanalyse der TraffGo HT beauftragte Prüfgutachter Prof. Dr. Schreckenberg der Unteren Bauaufsicht mit, dass die Ergebnisse der Analyse im Kern den Schluss zuließen, dass eine Entfluchtung des Veranstaltungsgeländes im Rahmen eines vertretbaren Risikos, insbesondere durch hohe Personendichten, möglich sei.

Anlage 50, E-Mail von Prof. Dr. Schreckenberg vom
16.07.2010

Wörtlich lautete die E-Mail:

„[...]

die mir vorliegende Entfluchtungsanalyse der Fa. TraffGo.ht basiert i.W. auf dem Einsatz etablierter Simulationsverfahren zur Berechnung von Menschenströmen und -dichten.

Innerhalb der Möglichkeiten von Simulationsuntersuchungen sind die Ergebnisse nachvollziehbar und für die beschriebenen Szenarien als realistisch anzusehen. Damit ist nicht ausgesagt, dass sich evtl. die Menschen vor Ort in den entsprechenden Situationen anders verhalten und abweichende Szenarien entstehen.

Die Ergebnisse der Analyse lassen im Kern den Schluss zu, dass eine Entfluchtung des Veranstaltungsgeländes im Rahmen eines vertretbaren Risikos, insbesondere durch hohe Personendichten, möglich ist. Allerdings kommt dem Zugang zum Gelände durch den Tunnel Karl-Lehr-Straße eine besondere Rolle zu, die in jedem Falle detailliertere Betrachtung benötigt.

Das Gutachten stützt die Aussagen der Veranstalter, dass die Vorkehrungen zur Entfluchtung des Veranstaltungsgeländes bei vertretbarem Risiko ausreichend sind. Dieser Meinung schließen ich mich im Rahmen der mir zur Verfügung stehenden Informationen und Unterlagen an.“

Anlage 50, E-Mail
von Prof. Dr. Schrecken-
berg vom
16.07.2010

2.16 19. Juli 2010

Am 19. Juli 2010 legte der Veranstalter der Unteren Bauaufsicht die nachgeforderten und fehlenden Bauantragsunterlagen vor, im Wesentlichen bestehend aus:

- Endversion Veranstaltungsbeschreibung Loveparade 2010 vom 16. Juli 2010 mit Angaben zu den

Anlage 23, Endver-
sion Veranstal-

Besucherflüssen, dem Zu- und Abströmverhalten sowie einem eigenen Kapitel zur Eingangssituation Karl-Lehr-Tunnel. Die Version unterschied sich nicht wesentlich von der Version vom 31. Mai 2010. Sie berücksichtigte aber zusätzlich die Ergebnisse des Brandschutzgutachtens und der Entfluchtungs- und Besucherstromanalyse der TraffGo HT. Die Endversion vom 16.07.2010 entspricht im Wesentlichen dem Inhalt des Entwurfes vom 28.05.2010

tungsbeschreibung,
Stand 16.07.2010

Wörtlich heißt es darin:

„Da es sich um den einzigen regulären Zu- bzw. Ausgang handelt, hat die Besuchersteuerung in diesem Bereich besondere Bedeutung. Ziel ist es, sowohl den reibungslosen Besucherfluss im Eingangsbereich zu gewährleisten, als auch auf Ereignisse auf den Veranstaltungsgelände flexibel reagieren zu können. Das setzt die Möglichkeit voraus, den Zustrom in dem Tunnel zu regulieren und die Zugänge ggf. komplett zu sperren. Im Straßenraum vor dem Einlassbereich ist kurzzeitig mit Besucherkonzentrationen zu rechnen. Im Hinblick auf die Entzerrfunktion der indirekten Zu- bzw. Abwege werden Spitzen jedoch abgepuffert.“

[...]

„Zur Publikumssteuerung (Crowd Handling) sind im gesamten Eingangsbereich/Tunnelbereich ca. 100 Sicherheitskräfte des Veranstalters im Einsatz. Sie führen nicht nur die Sicherheitskontrollen an den Einlass-Schleusen durch, sondern überwachen auch den Publikumsfluss im Eingangsbereich. Sollte es zu Stauungen oder Pfropfbildungen kommen, fordern Sie

Anlage 23,
Endversion Veranstaltungsbeschreibung, Stand
16.07.2010

die statischen Besuchergruppen auf, weiter zu gehen. Im mittleren Tunnelbereich (auf Höhe der Haupteingangsrampe) befindet sich die Security-Abschnittsleitung, die für die Eingangsbereiche zuständig ist. Von hier aus wird ständig die Eingangssituation überwacht und kontrolliert. Sollten sich Rückstauungen vom Veranstaltungsgelände bis zum Tunnel abzeichnen, wird hier umgehend die temporäre Sperrung der Einlass-Schleusen veranlasst."

- Unter Ziffer 4, Sicherheitsplanung, enthielt die Veranstaltungsbeschreibung unter anderem auch Angaben zur Gefährdungsanalyse und dem im Entfluchtungskonzept. Hierzu wurde ausgeführt:

"Entsprechend der auf mehr als 20-jähriger Erfahrung (konkret 17 Veranstaltungen unter wechselnden Bedingungen) mit dem Großereignis "Loveparade" basierender Gefährdungsanalyse, ist bei der Loveparade auch für die bisher einmalige Veranstaltungssituation in Duisburg, nicht von einer Groß-Gefährdung mit der Notwendigkeit von Massenentfluchtung auszugehen. Sollte es zu einem Schadenseignis durch eine große USBV (unkonventionelle Sprung- und Brandvorrichtung) kommen, entsteht eine Lage, in der jegliche Sicherheitssysteme für Veranstaltungen dieser Art versagen müssen. In diesem Fall greift eine Lage der inneren Sicherheit und dem Veranstalter ist jegliche Entscheidungskompetenz genommen."

Anlage 23,
Endversion Veranstaltungsbeschreibung, Stand
16.07.2010

Ferner enthielt der Bauantrag die folgenden Unterlagen:

- Bodengutachten der ALBO-TEC über die Flächengestaltung des Geländes;

- Protokoll über die Ortsbesichtigung und statische Beurteilung der jetzigen Gebäudesituation des Ingenieurbüros Többen vom 05. Mai 2010;
- Plan "Zulaufwege" mit Darstellung der Veranstaltungsfläche, Logistik- und Überlaufläche sowie der Zu- und Ablaufstrecken; in dem Plan wird die gesamte Zu- und Ablaufstrecke einschließlich des Tunnels Karl-Lehr-Straße gegenüber dem Veranstaltungsgelände einschließlich der Rampen zum Tunnel abgegrenzt;
- Plan Eingang West;
- Plan Eingang Ost;
- Sicherheitskonzept, Stand 28. Juni 2010, mit Darstellung der Geländeherrichtung der Veranstaltungsfläche, des Präventiv-Schutzes / der Deeskalation durch Polizei- und Ordnereinsatz, der Besucherführung (Massensteuerung) bzw. Streckenüberwachung, der Rettungswege und Entfluchtungsflächen, der Einbindung Sanitätsdienste, der Streckenkennzeichnung / -nummerierung, des Ordnereinsatzes sowie des Objektschutzes vor allem der Bahnanlagen zur Vermeidung von Personenschäden.

Anlage 51, Planung „Zulaufwege“ Loveparade 2010 Duisburg, Stand: 12.07.2010

Anlage 22, Endversion Sicherheitskonzept, Stand 28.06.2010

Die Endversion vom 28. Juni 2010 entsprach im Wesentlichen den Entwürfen vom 22. April 2010 und 20. Mai 2010

- Plan für Beobachtungskameras;
- technische Richtlinien für die Floats (Fahrzeuge);
- Notausgangsplan;
- Flächenberechnung;
- Berechnung der Fluchtwegebreiten;

Anlage 52, Plan Kameras

- Unterlagen zur Sperrung der BAB 59;
 - Gesamtlageplan mit Einzeichnung der Gitter, Zäune, Sanitäts- und Polizeistationen, Notausgänge sowie sämtlicher Einrichtungen und Anlagen auf dem Veranstaltungsgelände;
 - Brandschutzkonzept der ÖKOTEC vom 17./22.07.2010 (endgültige Version vom 22.07.2010 wurde nachgereicht); Anlage 53, Brandschutzkonzept
 - Entfluchtungs- und Personenstromanalyse der TraffGo HT vom 13. Juli 2010 sowie Nachträge hierzu vom 16. und 20. Juli 2010. In dieser Entfluchtungsanalyse wurde als "Fall 4" das Verlassen sämtlicher Personen des Geländes bei Veranstaltungsende über die Tunnel der Karl-Lehr-Straße (ab Seite 20 und 45 der Entfluchtungsanalyse) dargestellt. Nach diesem Untersuchungsfall verlassen insgesamt 250.000 Personen planmäßig bei Veranstaltungsende das Gelände. Anlage 49, Entfluchtungs- und Personenstromanalyse vom 13.07.2010
Anlage 30, Nachtrag 1 zur Entfluchtungs- und Personenstromanalyse vom 16.07.2010
- In der Zusammenfassung der Entfluchtungs- und Personenstromanalyse wurden sensible Stellen angegeben. Zum Tunnel Karl-Lehr-Straße wurde unter 5.2.1 ausgeführt:
- „Im Tunnel treffen die beiden Personenströme aus dem Süd- und Nordausgängen (Neudorf bzw. Innenstadt) des Hauptbahnhofs zusammen. Dies ist unmittelbar vor dem Zugang auf das Gelände.*
- Annahme in Simulationen: Stetiges Weiterlaufen. Dies muss durch Ordner oder Hilfskräfte gewährleistet sein (Animation zum Weiterlaufen).* Anlage 49, Entfluchtungs- und Personenstromanalyse vom 13.07.2010
- *Die Situation im Tunnel erscheint unkritisch. Personen laufen in grö-*

ßeren Gruppen durch den Tunnel. Das Ende des Tunnels ist tagsüber und auch nachts durch gute Beleuchtung sichtbar (siehe Abbildung 41 und 42). Außerdem ist die Länge des Tunnels bereits durch den Zugang bekannt.

- *Nicht berücksichtigt wurde ein möglicher kreuzender Strom, welcher sich zwischen Tunnel 15 und 16 ausbilden könnte. Das kann durch das Eingreifen von Ordnern verhindert werden."*

Die TraffGo HT gab als Empfehlung, die Ordner auf das Erkennen von möglichen gefährlichen Situationen und die Reaktion auf Unfälle und andere Notfälle zu schulen. Hierzu gehörten auch Anweisungen für den Fall der Bewegung von Menschenmengen in normalen und Notfallsituationen. Alle Ordner sollten mit einer Taschenübersicht über die wichtigsten Verhaltensweisen ausgestattet werden.

Anlage 49, Entfluchtungs- und Personenstromanalyse vom 13.07.2010

„[...]

Eine Zuflussbegrenzung für das Veranstaltungsgelände könnte notwendig werden, falls an bestimmten Stellen Gedränge auftritt. Allerdings ist in diesem Fall eine Umleitung und nicht ein Anhalten von Personenströmen geboten. Diese Umleitung kann entweder auf Seitenstraßen auf den Zuwegen oder auf die angrenzende A 59 (über das Veranstaltungsgelände) erfolgen.“

2.17 21. Juli 2010

Am 21. Juli 2010 erteilte das Bezirksamt Mitte die straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis für den Ein- und Ausgangsbereich des Loveparade-Geländes auf der Karl-Lehr-Straße. Das Bezirksamt Mitte erlaubte dem Veranstalter auf seinen Antrag vom 19. Juli 2010 mit Schreiben

Anlage 55, Antrag vom 19.07.2010 und Anlage 56 Sondernutzungserlaubnis vom 21.07.2010

vom 21. Juli 2010, die öffentliche Verkehrsfläche Karl-Lehr-Straße zwischen der Kommandantenstraße und der Düsseldorfer Straße am 24. Juli 2010 für die Einrichtung eines Sicherheitsbereichs und sonstige Aufbauten *"Im Rahmen des gemeinsam mit der Stadt Duisburg erarbeiteten Sicherheitskonzepts"* in Anspruch zu nehmen. Für den Genehmigungszeitraum räumte das Bezirksamt Mitte dem Veranstalter ein exklusives Recht zur Nutzung des vorgenannten Bereichs im Rahmen des mit der Stadt Duisburg erarbeiteten Sicherheitskonzepts unter Ausschluss bzw. Beschränkung des Gemeingebrauchs ein, um insbesondere Eingangsschleusen aufzubauen und Sichtkontrollen durchzuführen.

2.18 21. Juli 2010

Am 21. Juli 2010 erstellte die Untere Bauaufsicht den Entwurf der Nutzungsänderungsgenehmigung. Die Genehmigung konnte noch nicht erteilt werden, weil die zugesagte Fortschreibung des Brandschutz-Konzepts durch die ÖKOTEC noch nicht vorlag. Es fehlte hierzu noch der Nachtrag zur Entfluchtungsanalyse.

2.19 22. Juli 2010

Der Veranstalter legte am 22. Juli 2010 das endgültige Brandschutzkonzept als Fortschreibung des Konzepts vom 17. Juli 2010 vor.

Anlage 53,
Brandschutzkonzept
vom 17.07./
22.07.2010

2.20 23. Juli 2010

Am 23. Juli 2010 erteilte die Untere Bauaufsicht die Baugenehmigung (Nutzungsänderungsgenehmigung). Bestandteil der Genehmigung waren die eingereichten Bauvorlagen einschließlich des Sicherheitskonzepts, des Brandschutzkonzepts sowie der Entfluchtungs- und Personenstromanalyse als Grundlagen für die Rettungswegbreiten. Die Untere Bauaufsicht wies auf die aktuelle Fassung des Brandschutzkonzepts sowie die Entfluchtungs- und Personenstromanalyse und deren Geltung als Auflage zur Baugenehmigung besonders hin. Die Baugenehmigung

Anlage 57,
Baugenehmigung
vom 23.07.2010

nehmung enthielt eine Auflage, nach der die maximale Personenzahl, die sich gleichzeitig auf dem Veranstaltungsgelände aufhalten durfte, auf 250.000 Personen begrenzt wurde. Die Genehmigung enthielt darüber hinaus folgende Auflagen:

- „5. *Die Zaunanlage, welche das Veranstaltungsgelände umfasst, ist so ausführen, dass sie eine Anpralllast von mindest 2 kN/m standhält.*

6. *Die Breite der Fluchtwege auf der Ost- und Südseite des Geländes darf an keiner Stelle eine Breite von 10m unterschreiten (s.a. Brandschutzkonzept). Die zuführenden Wegflächen vom Notausgang zum Rettungsweg dürfen an keiner Stelle eine Breite von 7m unterschreiten (s.a. Brandschutzkonzept). Die Fluchtwege dürfen an keiner Stelle durch Einbauten oder sonstige Hindernisse eingeschränkt werden.“*

Anlage 57,
Baugenehmigung
vom 23.07.2010

Die Untere Bauaufsicht wies darauf hin, dass sie in Abweichungen von § 7 Abs. 4 Sonderbauverordnung Teil 1 die erforderlichen Fluchtwegsausgangsbreiten unterschritt und in Abweichung zu § 42 Sonderbauverordnung auf Feuerwehrpläne verzichtete.

2.21 Ortsbegehungen und Bauzustandbesichtigung

Die Mitarbeiter der Unteren Bauaufsicht führten vor der Veranstaltung mehrere Ortstermine durch, zuletzt am 23. Juli 2010 bis nach 23.00 Uhr.

Am 23. Juli fand eine Bauzustandsbesichtigung und am 21. und 22. Juli 2010 Vorbegehungen dazu statt. In den Vorbegehungen machten Mitarbeiter der Unteren Bauaufsicht den Veranstalter schon im Vorfeld auf Mängel aufmerksam.

In der Ortsbesichtigung vom 21. Juli 2010 bemängelte die Untere Bauaufsicht, dass Rettungswege nicht die notwendige Breite einhielten, Busse und andere Gefährte auf dem Gelände stehen, die im Brandschutzkonzept nicht vorgesehen waren, eine Treppenanlage nicht den statischen Erfordernissen entspreche und die zugesagte Verdichtung der Veranstaltungsfläche an einigen Stellen noch ausstehe. Die Mängel teilte die Untere Bauaufsicht mit E-Mail vom 21. Juli 2010 dem Veranstalter mit:

Anlage 58, E-Mail
vom 21.07.2010

„Bei unserer heutigen Begehung sind uns ein paar Punkte aufgefallen, die wir Ihnen zur weiteren Beachtung bei der Abarbeitung Ihrer Aufgaben an die Hand geben möchten. Hier gibt es augenscheinlich gravierende Ausführungsmängel, die bei der Abnahme nicht durchgehen würden.

- 1) *Der im Osten außerhalb des Veranstaltungsflächen errichtete Rettungsweg (parallel zur DB-Strecke) hält die erforderliche notwendige Breite von 10m nicht ein. Die als Ausstreifung der Zaunanlage eingebauten Dreiecksausstreifungen ragen in die Rettungswegfläche. Hier sind zwei Dinge zu beachten. Rettungswege dürfen nicht eingeschränkt werden. Es ist dabei unabhängig, ob die Rettungswegbreite eingehalten ist oder nicht. Rettungswegflächen, die als solche erkennbar und nutzbar sind, sind frei von jeglichen Einbauten zu halten. So eine Entscheidung des OVG Münster. Unserer Vorschlag ist Folgender: Die äußere Zaunanlage zur Absicherung der Rettungsfahrwegfläche für die Einsatzkräfte muss keinen Druck von zwei KN/m aushalten, da die Personen dort durch die Vorgabe der Wegfläche geführt geleitet werden. Hier können die Dreiecksausstreifungen entbehrt werden. Für den nördlichen Bereich bietet es sich daher an, diese Verbände aus dem äuße-*

Anlage 58, E-Mail
vom 21.07.2010

ren Zaun herauszunehmen und diesen in Richtung DB-Strecke unter Einhaltung der erforderlichen Rettungswegfläche zu verschieben. Zweitens sind die Dreiecksverbände des inneren Veranstaltungssaunes zum Rettungsweg hin als eine geschlossene Zauanlage zu ergänzen. Im südlichen Bereich reicht es aus, die Dreiecksverbände zu entfernen, um die Rettungswegbreiten einzuhalten.

- 2) *In der Halle stehen zwei Busse, Wohnwagen und Cateringstände. Diese sind nicht im Brandschutzkonzept beschrieben. Herr Dr. ... sagte hierzu, noch eine kleine Ergänzung zum BSK zu liefern.*
- 3) *Im südwestlichen Bereich der Halle soll die Freifläche des Bahngleises als Cateringfläche genutzt werden. Um diese Fläche zu erschließen, wird zur Zeit in der Örtlichkeit eine Treppenanlage errichtet, die augenscheinlich nicht den statischen Erfordernissen und den Anforderungen der DIN 18065 einhalten. Hier ist ein Nachbesserungsbedarf gegeben und eine entsprechende Aussage einzureichen.*
- 4) *Die Veranstaltungsfläche ist an einigen Stellen noch zu arbeiten. Die zugesagte Verdichtung durch Walzfahrten steht noch aus. Stolperstellen wie Holz, Drähte etc., die aus dem Boden herausragen, sind zu entfernen.“*

Anlage 58, E-Mail
vom 21.07.2010

Nach Auskunft von Mitarbeitern der Unteren Bauaufsicht stellten diese bei der Begehung des Geländes am 21. Juli 2010 fest, dass ein aus Zaunelementen bestehendes Eingangstor zum Veranstaltungsgelände, das sich auf dem unteren Teil der Rampe befand, noch vorhanden war. Die Zaunelemente standen an beiden Sei-

ten auf der Rampe und engten diese an dieser Stelle ein. Die Untere Bauaufsicht fragte den Veranstalter nach den Zäunen auf der unteren Rampe. Der Veranstalter teilte mit, dass diese noch entfernt werden.

Am 22. Juli 2010 fand um 9.00 Uhr ein Termin zur Prüfung der Belastbarkeit der Zäune statt. Geklärt werden sollte, ob der beauftragte Prüfenieur, Herr ..., die Zaunanlagen auf einen erforderlichen Druck 2 kN/m entsprechend der DIN 1055 T. 4 prüfen kann. Der Prüfenieur konnte ohne einen Standsicherungsnachweis der Zaunanlagen eine rechnerische Prüfung allerdings nicht vornehmen und für eine Prüfung vor Ort fehlte dem Büro das Equipment. Anschließend begingen die Mitarbeiter der Unteren Bauaufsicht das Grundstück. Sie richteten ihr Augenmerk auf die Notausgänge, Rettungswege, Zaunanlagen und den Boden sowie den Standort der Cateringstände, der Dixi-Toiletten und sonstige Einbauten wie Lautsprechertürme.

Die Mitarbeiter der Unteren Bauaufsicht stellten fest, dass alle Notausgänge in erforderlicher Breite vorhanden waren und die Beschilderung vor Ort war. Für verschiedene Stellen vereinbarten sie mit dem Veranstalter, dass sogenannte „Hamburger Gitter“ verwendet werden sollten, um den Zaun zu verstärken. Bei dieser Begehung wurden noch verschiedene Mängel festgestellt, deren Beseitigung vom Veranstalter verlangt wurde.

Ab 14.00 Uhr fand ein Treffen mit dem TÜV Nord bezüglich der technischen Abnahme verschiedener Layer-Konstruktionen (Bühne, Boxentürme, VIP-Zelt) statt, die auf dem Gelände errichtet wurden. Die Firma Layer hatte für die Veranstaltung Zulassungsbescheide beim TÜV Nord beantragt.

Am 23. Juli 2010 begingen Mitarbeiter der Unteren Bauaufsicht erneut morgens ab 9.00 Uhr das Veranstaltungsgelände. Dabei prüften vom Veranstalter beauftragte Sachverständige die Zäune an den Außengrenzen des Veranstaltungsgeländes auf ihre Belastbarkeit hin.

Anlage 59, Protokoll der Ortsbesichtigung am 23.07.2010 und Gutachten Belast-

barkeit Zäune

Im Protokoll der Ortsbesichtigung am 23. Juli 2010 heißt es zur Kontrolle der Zäune:

„Bei der Begehung des Veranstaltungsgeländes wurde zunächst an verschiedenen besonders beanspruchten Stellen die Belastbarkeit der Zaunelemente durch eine Feldmessung von Dr.-Ing. ... in Zusammenarbeit mit Prof. Dr. ... und seinem Team geprüft. Die vorab besprochenen Maßnahmen für die besonders beanspruchten Zaunbereiche - südwestlicher Hallenbereich (Cateringstand) bis zum südöstlichen Hallenbereich (Sanitätsstation) sowie entlang der Böschung zur A 59 - wurden im Anschluss umgesetzt.“

Der Sachverständige kam zu dem Ergebnis, dass die Zäune ohne Sicherungsmaßnahmen lediglich als Absperungen genutzt werden können, sich aber nicht als Schutz gegen Absturz eignen. Er empfahl, in allen gegen Absturz zu sichernden Bereichen zusätzlich sogenannte „Hamburger Gitter“ als wirksame Absturzsicherung aufzustellen. Der Veranstalter setzte die besprochenen Maßnahmen im Anschluss um, was von der Unteren Bauaufsicht am 22. und 23. Juli 2010 kontrolliert wurde.

Anlage 59, Protokoll der Ortsbesichtigung am 23.07.2010 und Gutachten Belastbarkeit Zäune

Die schon an den Vortagen begonnene Begehung der Unteren Bauaufsicht wurde am Nachmittag, zeitweise im Beisein des Ordnungsamtes, fortgesetzt, wobei noch einige geringfügige Restmängel festgestellt wurden. Hierzu heißt es im Protokoll:

„Die in den Vortagen begonnene Begehung und Abnahme des Veranstaltungsgeländes wurde bis ca. 17.30 Uhr fortgesetzt. Hierbei wurden noch einige Mängel (siehe handschriftliche Auflistung, die den ermittelnden Behörden am 25.07.2010 mit den Genehmigungsunterlagen und Bauvorlagen übergeben wurden) festgestellt, deren Behebung bis zum späten Abend abgeschlossen werden sollten.“

Schließlich vereinbarten die Untere Bauaufsicht und der Veranstalter, sich um 22.15 Uhr wieder vor Ort zu treffen. Auch bei der Begehung bis ca. 23.30 Uhr wurden noch Restmängel festgestellt.

Die Restmängel wurden von Mitarbeitern der Unteren Bauaufsicht am Samstag, dem 24. Juli 2010 um 10.00 Uhr an den Amtsleiter des Ordnungsamtes telefonisch weitergegeben, mit der Bitte, die Erledigung am selben Morgen zu überprüfen. Der Amtsleiter überprüfte die Be-
anstandungen und stellte fest, dass die Mängel beseitigt waren.

3 Tag der Veranstaltung

Mitarbeiter der Stadt Duisburg hielten sich gemäß den Absprachen zur Aufgabenverteilung am Tag der Veranstaltung außerhalb des Veranstaltungsgeländes (Ordnungsamt) bzw. in der für den Brandschutz und Rettung vorgesehenen Bereichen (Feuerwehr) auf. Mitarbeiter der Unteren Bauaufsicht waren nicht vor Ort. Ihnen waren keine Aufgaben zugewiesen.

Da sich zum Zeitpunkt des Unglücks keine Mitarbeiter der Stadt Duisburg unmittelbar auf der Rampe und im Tunnel befanden, erhielten sie die Informationen über die Geschehnisse des Unglücks lediglich mittelbar, u.a. aus Telefonkonferenzen der Einsatzleitungen. So verfügten sowohl das Ordnungsamt als auch die Feuerwehr über eine eigene Einsatzleitung, ebenso wie die Landespolizei, die Bundespolizei und die Deutsche Bahn. Zur Abstimmung der Einsatzleitungen hatte das Land Nordrhein-Westfalen zwei Telefonnummern freigeschaltet, über die sich die Beteiligten in eine Telefonkonferenz einwählen konnten. Eine der Telefonnummern stand auch dem Veranstalter zur Verfügung, die andere nicht.

Die am Veranstaltungstag an das Ordnungsamt übermittelten Informationen ergeben sich vor allem aus einem

Anlage 60, Übersicht zu den Einsatzleitungen am Veranstaltungstag

Anlage 61, E-Mails vom 21.07.2010 zu den freigeschalteten Telefonnummern

Einsatztagebuch des Ordnungsamtes. Das Einsatztagebuch des Ordnungsamtes erhebt aber weder Anspruch auf Vollständigkeit, noch auf Richtigkeit, da es sich dabei vornehmlich um eine Sammlung von Informationen Dritter handelt.

Neben dem Einsatztagebuch des Ordnungsamtes liegen auch die Lagemeldungen des Krisenstabes der Bezirksregierung Düsseldorf vor. Der Krisenstab hatte jedoch im Vergleich zu den verschiedenen Einsatzleitungen, über die sowohl das Ordnungsamt als auch die Feuerwehr sowie die Landes-, die Bundespolizei und Deutsche Bahn verfügten, nur begrenzte Entscheidungskompetenzen. Da die Protokolle des Krisenstabes daher von begrenzter Aussagekraft sind, werden sie dem Bericht nicht beigelegt.

Die Feuerwehr der Stadt Duisburg verfügt über Tonbandaufnahmen der am Veranstaltungstag durchgeführten Telefonkonferenzen der Einsatzleitungen. Im Laufe des gesamten Tages wurden ca. 19 Telefonkonferenzen mit verschiedener Besetzung initiiert. Da es in der Kürze der Zeit nicht möglich war, den Inhalt dieser Tonbänder zu protokollieren und auszuwerten, wurden diese Telefonkonferenzen in diesem Bericht nur insoweit berücksichtigt, als die Mitarbeiter daraus berichteten.

Im Einzelnen übernahmen Ordnungsamt und Feuerwehr folgende Aufgaben:

3.1 Ordnungsamt

Am Tag der Veranstaltung sorgte das Ordnungsamt für die Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung sowie für die Absicherung der Anlagen außerhalb des Veranstaltungsgeländes, soweit nicht die Polizei zuständig war. Dies umfasste u. a. das Einschreiten bei Verstößen gegen Jugendschutz oder das Gewerberecht sowie die Überwachung des Glasverbotes. Zudem sollte das Ordnungsamt das Musikprogramm auf den Zuwegungen initiieren, falls es im Eingangsbereich oder auf dem Veran-

Anlage 62, Einsatz-
tagebuch Ord-
nungsamt

staltungsgelände zu Staus oder Sperrungen kommen sollte.

Die Tätigkeiten der städtischen Mitarbeiter richteten sich nach den jeweils aktuellen Erfordernissen. In der Nacht und am Morgen des Veranstaltungstages stand das Entfernen verbotswidrig abgestellter Fahrzeuge im Mittelpunkt. Mit dem Eintreffen der Veranstaltungsbesucher wurde verstärkt die Einhaltung des Glasverbotes überwacht. Zudem schritten die Mitarbeiter der Stadt Duisburg vielfach bei ungenehmigten Getränkeverkäufen und „fliegenden Händlern“ ein.

Das Ordnungsamt der Stadt Duisburg war am 24. Juli 2010 mit insgesamt 180 Mitarbeitern im Stadtgebiet von Duisburg vertreten. Hierunter befanden sich mehr als 100 Mitarbeiter im Außendienst, die zuvor intensiv geschult worden waren.

Anlage 63,
Schulungskonzept

Der Ort des Einsatzes lag im Bereich der Zuwegungen (Sektoren W-1 bis W-4 und O-1 bis O-3) zwischen dem Hauptbahnhof und den Vereinzelungsanlagen an der Karl-Lehr-Straße.

Anlage 64,
Sektorenkarte

Bei der Stadt Duisburg wurden die Besucherzahlen und die Nachrichten von der Auslastung anderer relevanter Bahnhöfe gesammelt und an die jeweiligen Einsatzleitungen verteilt. Mitarbeiter der Stadt Duisburg, der Polizei, der Bundespolizei und des Veranstalters teilten stündlich die beobachtete Auslastung relevanter Teilbereiche des Bahnhofs, der Zuwegungen und des Veranstaltungsgeländes mit. Diese Daten wurden anschließend in einer Excel-Tabelle zusammengefügt und per E-Mail an den hierfür festgelegten Verteiler verschickt. Hierbei lag der Fokus auf der Auslastung des Veranstaltungsgeländes und der Zuwegungen. Bei einer zu großen Auslastung sollten die Mitarbeiter des Ordnungsamtes das geplante Musikprogramm auf den Zuwegungen starten, um die nachströmenden Besucher zu einem längeren Verweilen zu animieren. Zudem sollten diese Besucher über etwaige Wartezeiten vor dem Veranstaltungsgelände informiert

Anlage 35,
Übersichten zu Besucherzahlen

werden. Die vom Veranstalter mitgeteilten Zahlen belegten, dass das Veranstaltungsgelände zu keinen Zeitpunkt vollständig gefüllt war. Hierfür war eine Auslastung von 100 % als Zustand definiert, in dem die Menge noch in Bewegung und ein Arbeiten der Einsatzkräfte noch möglich ist.

Am Vormittag des Veranstaltungstages mussten Mitarbeiter der Stadt Duisburg den Veranstalter mehrfach zu ordnungsgemäßem Handeln auffordern. Das Aufhängen der Planen an den Zäunen im östlichen Bereich des Veranstaltungsgeländes, die als Sichtschutz dienen und Bahnreisende vom Betreten der Gleise abhalten sollten, erfolgte nur verzögert und erforderte mehrere Aufforderungen durch das Ordnungsamt der Stadt Duisburg. Zudem öffnete der Veranstalter das Gelände für Besucher erst, nachdem die Stadt Duisburg um 11.53 Uhr dazu aufgefordert hatte. Hintergrund der Aufforderung war, dass es bereits zu Randalen im Stadtgebiet gekommen war. Der Veranstalter war demgegenüber noch mit der Herrichtung des Grundstücks beschäftigt. Um 12.05 Uhr teilte der Veranstalter mit, dass die Eingänge geöffnet seien.

Anlage 62,
Einsatztagebuch
Ordnungsamt

Am Nachmittag des Veranstaltungstages vergrößerte sich der Besucherzustrom zum Veranstaltungsgelände erheblich. Die Stadt Duisburg leitete daher die vereinbarten Maßnahmen ein, um den Zustrom zu verlangsamen. Um 14.15 Uhr ließ sie die Bühne am Kaufhof und die fahrbare Lounge im Bönninger Park verstärkt aktivieren, um durch das verstärkte Abspielen von Musik die Besucher zu einem längeren Verweilen zu animieren und so das Veranstaltungsgelände zu entlasten. Als um 14.40 Uhr die Mitteilung vom Hauptbahnhof eintraf, dass dessen Westteil überfüllt sei, wurde die vorläufige Umleitung aller ankommenden Besucher über den Ostteil des Hauptbahnhofes nach Abstimmung in der Telefonkonferenz veranlasst. Um 14.58 Uhr richtete die Polizei an der Karl-Jarres-Straße/Düsseldorfer Straße eine Vorsperre ein, mit der der Zustrom zum Veranstaltungsgelände unterbrochen wurde. Zugleich fand in der Telefonkonferenz eine Abstimmung zum Umgang mit neuankommenden

Anlage 62,
Einsatztagebuch
Ordnungsamt

Besuchern im Bereich des Hauptbahnhofes statt.

Als der Druck der Besucher im Bereich vor den Vereinzelungsanlagen trotz der eingeleiteten Maßnahmen stärker wurde, forderte die Polizei nach Kenntnis der Stadt Duisburg den Veranstalter um 16.19 Uhr und um 16.29 Uhr mehrfach auf, durch entsprechende Durchsagen die Besucher auf dem Veranstaltungsgelände in den südlichen Teil zu dirigieren. Hierdurch sollte im Eingangsbereich des Geländes für Entspannung gesorgt werden.

Anlage 62,
Einsatztagebuch
Ordnungsamt

Um 17.00 Uhr fand eine Telefonkonferenz zwischen den Einsatzleitungen statt, in der der überfüllte Zugangsbereich thematisiert wurde. Beschlossen wurde, den Notausgang Nord für abwandernde Besucher zu öffnen.

Nachdem die Lage im Zugangsbereich des Veranstaltungsgeländes außer Kontrolle geraten war und um 17.02 Uhr erste Todesfälle bestätigt wurden, besprachen die Einsatzleitungen in einer Telefonkonferenz die Öffnung von Notausgängen über die BAB 59

Ferner sperrten Veranstalter und Polizei den Tunnel und aktivierten das Fluchtwegkonzept aktiviert. Sie öffneten aber nur ein Teil der Fluchtwege.

Um 18.15 Uhr entschied der Krisenstab, dass die Veranstaltung aus Sicherheitsgründen fortgeführt werde.

3.2 Feuerwehr

Die Feuerwehr der Stadt Duisburg führte am Veranstaltungstag den Sanitäts- und Rettungsdienst aus. Am Veranstaltungstag waren 400 Mitarbeiter der freiwilligen sowie Berufsfeuerwehr, ca. 120 private Ordner an den Verkehrssperren und zur Sicherung des Kant-Parks sowie etwa 2600 Mitarbeiter der Rettungsdienste vor Ort.

Um 14.10 Uhr teilte die Feuerwehr der Stadt Duisburg mit, dass im östlichen Bereich des Veranstaltungsgeländes die Rettungsauffahrten nicht durch Sicherungsperso-

nal des Veranstalters besetzt seien. Sie forderte den Veranstalter zur Abhilfe auf.

Die auf dem Veranstaltungsgelände anwesende Polizei teilte der Einsatzleitung der Feuerwehr der Stadt Duisburg mit, dass sie die als Zu- und Abgang dienende Rampe zum Veranstaltungsgelände kurzfristig sperren wolle.

Die Leitung der Feuerwehr wies die Verbindungsbeamtin der Polizei darauf hin, dass dies aus einsatztaktischer Sicht sehr problematisch sei, aus diesem Grund sei die Feuerwehr dagegen. Die Feuerwehr der Stadt Duisburg stimmte einer Sperrung daher nur zu, wenn zugleich die bislang nur für Abgänge vorgesehene kleine Rampe im westlichen Bereich für Zugänge geöffnet und ein Nachströmen von Besuchern in den Tunnel durch die Polizei verhindert würde.

Anlage 65,
Auszug aus dem
Einsatztagebuch
Feuerwehr

4 Anhaltspunkte zur Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen und -auflagen durch Dritte

Nach der Genehmigung der Nutzungsänderung vom 21. Juli 2010 waren bei der Ausführung der Loveparade insbesondere folgende Auflagen zu beachten:

- Vorgaben des Brandschutzkonzeptes des Büros ÖKOTEC vom 22. Juli 2010 in Verbindung mit der Entfluchtungsanalyse der Firma TraffGO HT vom 13. Juli 2010 mitsamt der Nachträge vom 16. Juli 2010 und vom 20. Juli 2010:
- maximale Personenzahl gemäß Brandschutzkonzept und Entfluchtungsanalyse von 250.000 Personen,
- Zaunanlage muss einer Anpralllast von mindestens 2 kN/m standhalten,
- Breite der Fluchtwege auf der Ost- und Südseite

des Geländes darf an keiner Stelle 10 m unterschreiten,

- die zuführenden Wegstrecken vom Notausgang zum Rettungsweg dürfen an keiner Stelle eine Breite von 7 m unterschreiten,
- die Fluchtwege dürfen an keiner Stelle durch Einbauten oder sonstige Hindernisse eingeschränkt werden.

Aus Dokumenten und Pressebildern vom Veranstaltungstag, die der Stadt Duisburg vorliegen, lassen sich verschiedene Umstände erkennen, die Anlass zu der Vermutung geben, dass Auflagen der Genehmigung nicht vollständig beachtet wurden.

Im Einzelnen:

Nach der Baugenehmigung durften Fluchtwege an keiner Stelle durch Einbauten oder sonstige Hindernisse eingeschränkt werden.

Auf den der Stadt Duisburg vorliegenden Pressebildern ist zu erkennen, dass am Veranstaltungstag mehrere Einsatzfahrzeuge der Polizei auf der Rampe geparkt waren. Die Fahrzeuge waren zudem durch einen Zaun gesichert, wobei der Zaun jedoch wesentlich weiter auf der Rampe stand, als es für die Sicherung der Fahrzeuge nötig gewesen wäre.

Anlage 66, Pressebild

Ferner lassen sich auf den Pressbildern am unteren Teil der Rampe ein Brezelstand und weitere Zäune erkennen, die quer auf der Rampe stehen.

Anlage 67, Pressebild

Im Plan (Anlage 1) war der Bereich der Rampe als Fluchtweg 15 ausgewiesen. Sämtliche, auf den Bildern vom Veranstaltungstag auf der Rampe erkennbare Zäune sind in dem der Baugenehmigung zugrundeliegenden Plan nicht eingezeichnet. Zwar sind auch die Polizeifahrzeuge nicht eingezeichnet, allerdings gab ein Mitarbeiter

der Feuerwehr darüber Auskunft, dass Fahrzeuge aufgrund ihrer Mobilität im Plan nicht eingezeichnet wurden und das Abstellen der Polizeifahrzeuge auf der Rampe zwischen Polizei und Feuerwehr abgesprochen war, da der Fluchtweg hierdurch nicht eingeengt wurde.

Das Veranstaltungskonzept und das Sicherheitskonzept waren per Stempel der Unteren Bauaufsicht als Bestandteil der Genehmigung gekennzeichnet. Daher mussten der Veranstalter und alle anderen Beteiligten die dort aufgeführten Maßnahmen der Besuchersteuerung umsetzen, um nicht gegen die Genehmigung zu verstoßen.

Zudem lassen der Stadt Duisburg vorliegende Bilder und Dokumente vermuten, dass die abgestimmten Maßnahmen zur Verhinderung von Stagnationen im Tunnel nicht vollständig umgesetzt wurden. So sah das zwischen dem Veranstalter, der Stadt Duisburg und den Landes- und Bundespolizeibehörden abgestimmte Sicherheitskonzept Maßnahmen, wie Vorsperren, Vereinzelungsanlagen, lange Zuwege, Bühnenprogramm auf den Zuwegen und Zusperrung des Tunnels vor. Diese hatten einzig zum Ziel, eine Stagnation im Tunnel zu vermeiden. Nach dem Sicherheitskonzept durfte es Stauungen im Bereich des Tunnels und der Rampe nicht geben. Maßnahmen, die zu solchen Stauungen führten, entsprachen nicht den Vorgaben des Sicherheitskonzeptes. Wie die Bilder vom Veranstaltungstag kurz vor dem Unglück zeigen, gab es massive Stauungen im Bereich des letzten Tunnelstücks und des unteren Teils der Rampe.

Aus Pressebildern und Augenzeugenberichten ergibt sich, dass Polizeibeamte im Zeitraum vor dem Unglück eine Menschenkette im unteren Bereich der Rampe bildeten. Ob diese Maßnahmen zu einer Stauung im Tunnel geführt haben, die das Unglück ausgelöst oder forciert hat, kann im Rahmen dieses Berichts nicht geklärt werden.

Der Stadt liegen jedoch Unterlagen vor, die das Bestehen einer solchen Polizeikette bestätigen. In einem Augen-

zeugenbericht heißt es wörtlich:

Anlage 68, Augenzeugenbericht

„Eine unnötige Polizeikette auf der Rampe zum Veranstaltungsort verursachte zwei sich gegenüberstehende Menschenmassen. (...) Durch die Polizeikette standen sich schon nach kurzer Zeit ankommende Veranstaltungsbesucher (aus den beiden Tunnel) und abwandernde Veranstaltungsbesucher verdichtet gegenüber. Diese Kette wurde von der Polizei so lange aufrecht erhalten, bis

- a) einige über die Treppen (trotz Ordnungspersonal)*
- b) über Flutlichtmasten flüchteten*
- c) der Druck auf die Polizeikette die sich weiter und weiter verdichtenden Massen ankommender und abwandernder Menschen zu groß wurde*

Die Polizei zog sich seitlich plötzlich und unkontrolliert zurück und überließ die sich gegenüberstehenden Massen ihrem Schicksal.

(...)

Ohne Polizeikette hätten sich die Menschenmassen nicht derart verdichtet. Kurz vor der Sperrung kamen die abgehenden und ankommenden Besucher an einander vorbei. (...) Der Platz hätte die Besucher aufgenommen, wenn nicht die Polizeikette den Pfropfen durch abgehende Besucher verursacht hätte.“

Auf einem Pressebild, welches kurz vor dem Unglück aufgenommen wurde, ist die Polizeikette ebenfalls zu sehen. Auf der Seite der ankommenden Besucher ist noch sehr viel Platz. Auf einem zweiten Bild, das die Situation wenig später zeigt, ist die Masse bereits sehr verdichtet.

Anlage 69, Aufnahmen der Feuerwehr zur Polizeikette

Eine Sperrung der Rampe wäre nach dem Sicherheitskonzept nur zulässig gewesen, wenn durch sie keine Besucheransammlungen verursacht worden wäre. Dies wä-

re aber auch nach Ansicht der Feuerwehr nur dann gewährleistet gewesen, wenn der Nachlauf in den Karl-Lehr-Tunnel gestoppt worden wäre und die kleine als reine Ablauframpe gedachte Rampe als Zulauf geöffnet gewesen wäre. Denn in diesem Fall hätten die Besucher, die die Veranstaltung verlassen wollten, durch die kleine Rampe das Gelände verlassen können. Besucher, die auf das Gelände gelangen wollten und schon im Tunnel waren, hätten durch die kleine Rampe das Gelände betreten können und weitere Besucher hätten den Tunnel nicht betreten.

In einem Protokoll der Feuerwehr zu der Frage, ob die Zulauframpe aus dem Karl-Lehr-Tunnel zum Veranstaltungsgelände kurzfristig gesperrt werden soll, heißt es:

Anlage 65,
Auszug aus dem
Einsatztagebuch
Feuerwehr

„Der zu diesem Zeitpunkt zuständige Leiter S3 (Herr ...) hat mit dem Leiter der FEL (Herr ...) und der Verbindungsbeamtin der Polizei (Frau ...) besprochen, dass diese Maßnahme aus einsatztaktischer Sicht sehr problematisch ist. Aus diesem Grund ist die Feuerwehr dagegen. Nach kurzer Diskussion ist seitens der Feuerwehr vereinbart worden, dass einer Sperrung nur zugestimmt werden kann, wenn die Ablauframpe als Zulauf-rampe geöffnet wird und der Nachlauf in den Karl-Lehr-Tunnel durch die Polizei verhindert wird.“

Hätte man eine Sperrung so, wie von der Feuerwehr vorgeschlagen, durchgeführt, wäre es möglicherweise nicht zu einer Stagnation der Besucherströme im Tunnel gekommen. Ob die Vorschläge der Feuerwehr umgesetzt wurden und ob es nachvollziehbare Gründe gab, die Vorschläge nicht umzusetzen, ist nicht bekannt. Jedenfalls wäre für die Umsetzung einer solchen Sperrung, wie im Sicherheitskonzept gefordert, ein reibungsloses Zusammenspiel der Kräfte im Eingangsbereich des Tunnels, im Tunnel und auf der Rampe erforderlich gewesen. Ob eine reibungslose Kommunikation am Veranstaltungstag gewährleistet war, ist nicht bekannt. Ferner ist nicht bekannt, ob und, wenn ja, welche Gründe es gab, die Ram-

pe am unteren Teil und nicht, wie abgestimmt, an der Oberkante abzusperren.

Schließlich erkennt man auf einem weiteren Bild, wie Polizeifahrzeuge auf der bereits sehr vollen Rampe wenden. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch diese Maßnahme nicht dem Sicherheitskonzept entspricht, weil sie zu einer höheren Verdichtung geführt hat.

Anlage 69, Pressebilder

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage	Bezeichnung
Anlage 1	Gesamtplan zum Gelände (Anlage zur Baugenehmigung)
Anlage 2	Luftbild
Anlage 3	Eckpunkte Rahmenvereinbarung, Beschlüsse vom 11.06.2007 und vom 20.02.2010
Anlage 4	Protokoll zur Besprechung am 25.09.2009
Anlage 5	Protokoll zur Besprechung am 02.10.2009
Anlage 6	Protokoll zur Besprechung der AG 1 am 20.10.2009 und Teilnehmerliste
Anlage 7	Präsentation
Anlage 8	Vermerk vom 12.04.2010
Anlage 9	Organisationstabelle
Anlage 10	Anfrage der Fraktion Die Linke nebst öffentlicher Mitteilungsvorlage vom 06.05.2010
Anlage 11	Auftrag an Herrn Prof. Dr. Schreckenbergs und Vermerk über seine erste Einschätzung
Anlage 12	Protokoll zur Besprechung der AG 4 am 26.03.2010
Anlage 13	Tabelle zur Ortsbegehung der Zu- und Abwege zur Veranstaltung Loveparade am 16.04.2010 (Auszug)
Anlage 14	Protokoll zur Besprechung der AG 4 am 23.04.2010
Anlage 15	Entwurf Sicherheitskonzept, Stand 22.04.2010
Anlage 16	Bauantrag ohne Anlagen vom 10.06.2010
Anlage 17	Entwurf Veranstaltungsbeschreibung, Stand 28.05.2010
Anlage 18	Entwurf Sicherheitskonzept, Stand 20.05.2010
Anlage 19	Screenshot der CD mit Bauvorlagen

Anlage	Bezeichnung
Anlage 20	Übersichtsplan Entfluchtungsschema, Stand 28.05
Anlage 21	Protokoll zur Besprechung der AG 4 am 04.06.2010
Anlage 22	Endversion Sicherheitskonzept, Stand 28.06.2010
Anlage 23	Endversion Veranstaltungsbeschreibung, Stand 16.07.2010
Anlage 24	Sprechzettel des Inspektors der Polizei Dieter Wehe vom 04.08.2010
Anlage 25	Protokoll zur Besprechung der AG 4 am 25.06.2010
Anlage 26	E-Mail vom 06.07.2010
Anlage 27	Schreiben Polizeipräsidium Duisburg vom 29.06.2010 mit Anlage polizeiliches Sperrstellenkonzept
Anlage 28	Protokolle des Ordnungsamtes und der Polizei zur Besprechung am 12.07.2010 und Bestätigungs-Mail von Prof. Dr. Schreckenber
Anlage 29	Ergebnisprotokoll der Polizei des Szenarienworkshops vom 20.07.2010
Anlage 30	Nachtrag 1 zur Entfluchtungs- und Personenstromanalyse vom 16.07.2010
Anlage 31	Vermerk der Feuerwehr und des Ordnungsamtes
Anlage 32	Erinnerungsnotiz zum Ordnerkonzept, Tagesordnung AG 4 vom 09.07.2010 nebst Teilnehmerliste
Anlage 33	Protokoll zur Besprechung am 15.07.2010 nebst Anlage Präsentation Polizei
Anlage 34	Schreiben des Veranstalters vom 08.07.2010 mit Besucherprognose
Anlage 35	Übersichten zu Besucherzahlen
Anlage 36	Antrag vom 01.02.2010
Anlage 37	vorläufiges Ablaufkonzept vom 15.01.2010
Anlage 38	Protokoll zur Besprechung am 02.03.2010
Anlage 39	Protokoll zur Besprechung am 08.03.2010
Anlage 40	Grob-Konzept vom 16.03.2010

Anlage	Bezeichnung
Anlage 41	Aktenvermerk vom 01.04.2010
Anlage 42	Protokoll zur Besprechung am 21.04.2010
Anlage 43	Anschreiben Übersendung Bauvorlagen vom 28.05.2010
Anlage 44	Schreiben vom 14.06.2010
Anlage 45	Protokoll zur Besprechung am 18.06.2010
Anlage 46	Protokoll zur Besprechung am 25.06.2010
Anlage 47	Schreiben vom 29.06.2010
Anlage 48	Schreiben vom 14.07.2010
Anlage 49	Entfluchtungs- und Personenstromanalyse vom 13.07.2010
Anlage 50	E-Mail von Prof. Dr. Schreckenbergr vom 16.07.2010
Anlage 51	Planung „Zulaufwege“ Loveparade 2010 Duisburg, Stand: 12.07.2010
Anlage 52	Plan Kameras
Anlage 53	Brandschutzkonzept vom 17.07./ 22.07.2010
Anlage 54	Nachtrag 2 zur Entfluchtungs- und Personenstromanalyse vom 20.07.2010
Anlage 55	Antrag vom 19.07.2010
Anlage 56	Sondernutzungserlaubnis vom 21.07.2010
Anlage 57	Baugenehmigung vom 23.07.2010
Anlage 58	E-Mail vom 21.07.2010
Anlage 59	Protokoll der Ortbesichtigung am 23.07.2010 und Gutachten Belastbarkeit Zäune
Anlage 60	Übersicht zu den Einsatzleitungen am Veranstaltungstag
Anlage 61	E-Mails vom 21.07.2010 zu den freigeschalteten Telefonnummern

Anlage	Bezeichnung
Anlage 62	Einsatztagebuch Ordnungsamt
Anlage 63	Schulungskonzept
Anlage 64	Sektorenkarte
Anlage 65	Auszug aus dem Einsatztagebuch Feuerwehr
Anlage 66	Pressebild
Anlage 67	Pressebild
Anlage 68	Augenzeugenbericht
Anlage 69	Pressebilder