

## **Analyse des Verkehrsplanungsprozesses zur EXPO 2000 in Hannover**

### **Kurzfassung der Vertieferarbeit von Andreas Klar**

Von Juni bis Oktober 2000 war Hannover Gastgeber der Weltausstellung EXPO 2000. Bei einer erwartenden Menge von 40 Millionen Besuchern über den Veranstaltungszeitraum von 153 Tagen kommt es zu Besucherzahlen, die über alle bisherigen Erfahrungen hinausgehen.

Für die Verkehrsplanung bedeutet dies, praktikable Lösungen zu finden, für die Region Hannover ergeben sich enorme Chancen, um den Ausbau der Verkehrssysteme voranzubringen.

Die wesentlichen Infrastrukturprojekte, die durch die EXPO ermöglicht, bzw. angestoßen wurden, sind:

- Errichtung eines neuen Fernbahnhofs Hannover Messe/Laatzten (EXPO) mit ICE-Anschluß an der Nord-Süd-Strecke Hamburg - Würzburg/Frankfurt.
- Bau des S-Bahnhofs Hannover Messe/Laatzten
- Installation eines S-Bahnsystems im Raum Hannover (Nord-Süd, Ost-West), Halt sämtlicher S-Bahnzüge am S-Bahnhof Hannover Messe/ Laatzten während der EXPO
- Stadtbahnstrecke D-Süd von der Innenstadt Hannovers zum EXPO Gelände (Ostseite). Erweiterung des Fuhrparks im Rahmen eines umfangreichen Beschaffungsprogramms verbunden mit dem Bau eines neuen Betriebshofes.
- Sechsstreifige Befahrbarkeit der Bundesautobahnen A 2 (auf ganzer Länge in Niedersachsen) und A 7 (Seesen - Walsroder Dreieck, Friedland - Göttingen-Nord)
- Verkehrsbeeinflussungsanlage auf der A 2 und A 7
- Ausbau der Pferdeturmkreuzung
- Verkehrsbeeinflussungsanlage Messeschnellweg
- Bau eines Messeringes (Kronsbergkreuzung, Kronsbergstraße, Karlsruher Straße, Nordspange, Neue Laatzener Straße Nord) mit Fußgängerbrücken
- Parkleitsystem Messering
- Umgestaltung der Münchener Straße
- P+R-Plätze
- Drittes Terminal am Flughafen Langenhagen. Im Bereich des neuen Terminals entsteht ein unterirdischer S-Bahnhof. Direkte Anbindung an den Hauptbahnhof und den S-Bahnhof Hannover Messe/Laatzten.

Neben diesen infrastrukturellen Projekten wurde auch eine Vielzahl von Planungsprozessen angestoßen. Zahlreiche Gutachten zu allen relevanten Bereichen wurden erstellt. Die Koordination der verschiedenen Verkehrssysteme erfolgte durch den Arbeitskreis Verkehrsmanagement, sowie weitere Unterarbeitskreise. In diesen Arbeitskreisen sind alle zuständigen Institutionen der Verkehrsplanung vertreten.

Durch diese frühzeitige Beteiligung aller zuständigen Institutionen wollte man ein abgestimmtes Lenkungskonzept erarbeiten, und so einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs zur Weltausstellung gewährleisten.

Die Abstimmung der Besuchermengen war eine der Hauptaufgaben des Arbeitskreises. Neue Erkenntnisse, die zur weiteren Präzisierung der Besucherverteilung beitragen, wurden in die Planung einbezogen, und den Beteiligten mitgeteilt. Umgekehrt waren die Verkehrsträger

aufgefordert, ihre vorhandenen Beförderungskapazitäten vorzulegen, bzw. sollten Vorschläge ausgearbeitet werden, wie die Kapazitäten gesteigert werden können.

Im Verlaufe der Beratungen im AK Verkehrsmanagement wurden das relevante Straßennetz, die Haupt- und Ausweichrouten festgelegt, über die der EXPO Verkehr abgewickelt werden soll.

Am Schluss der Planung sollte ein Konzept stehen, dessen Umsetzung einen Verkehrslenkungsplan zum Ziel hatte. Dieser Verkehrslenkungsplan ist gleichzeitig straßenverkehrsbehördliche Anordnung gemäß der Straßenverkehrsordnung.

Zur Abschätzung der zu erwartenden Besuchermengen mussten umfangreiche Marktforschungsstudien durchgeführt werden, um die Präferenzen der EXPO Besucher zu erkunden. Die Erfahrungen aus vergangenen Weltausstellungen und aus den Großmessen CeBit und Hannover Messe lassen Rückschlüsse auf die zu erwartende Besucherverteilung zu.

Es wurden viele innovative Planungsansätze erarbeitet, um die zu erwartenden Besucherströme verträglich abzuwickeln.

Das Ticketing und das Parkraumkonzept sind in dieser Form erstmals angewendet worden, um die Besucherströme zu steuern. Die Mehrzahl der Eintrittskarten soll im Vorverkauf abgesetzt werden. Dadurch soll eine möglichst gleichmäßige Besucherzahl über die Dauer der EXPO erreicht werden. Der Erwerb eines Parktickets direkt am Ausstellungsgelände sollte nur in Verbindung mit drei Eintrittskarten gestattet werden, um so einen Besetzungsgrad von 3 Personen/Pkw zu erreichen.

Deutlich wurde im Verlauf des Planungsprozesses, dass einige Randbedingungen, wie z.B. die Festlegung der Besucherzahl von 40 Millionen durch die EXPO GmbH, von den Planungsbeteiligten nicht beeinflusst werden konnte.

Da die Weltausstellung schon von Beginn an unter großem öffentlichen Interesse stand, und ein Misserfolg durchaus negative Auswirkungen auf politischer Ebene haben könnte, wurde versucht eine positive Außenwirkung zu erzeugen.

Der Eingriff in das Parkraumkonzept kann hier als Beispiel aufgeführt werden. Die Parkgebühren wurden schon vor Beginn der Weltausstellung durch die EXPO GmbH aufgehoben. Diese Entscheidung hatte erhebliche Auswirkungen auf die Besuchersteuerung, konnte aber durch die beteiligten Verkehrsplaner nicht beeinflusst werden. Solche äußeren Einflüsse mussten im Planungsverlauf ebenfalls berücksichtigt werden.