

5 Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlungen

5.1 Verkehrliche Grundlagen

- Das am Expo-Ost-Gelände vorgesehene **IKEA-Einrichtungshaus** wird etwa 25.000 m² Verkaufsfläche und bis zu 2.400 Stellplätzen aufweisen.
- Für die **Weltausstellung EXPO 2000** wurde die Verkehrsinfrastruktur im gesamten Umfeld erheblich ausgebaut. Der Standort hat deshalb eine hohe verkehrliche Lagegunst für den Kraftfahrzeugverkehr und grundsätzlich auch im Öffentlichen Verkehr.
- Grundlagen der verkehrlichen Bemessung sind umfangreiche **Verkehrszählungen und Videobeobachtungen** vor und während der CeBIT 2004.
- Ergänzend wurden Untersuchungen zum Verkehrsaufkommen von vergleichbaren IKEA-Einrichtungshäusern mit **Tagesganglinien** an verschiedenen Wochentagen einbezogen.
- Darüber hinaus liegen frühere Verkehrsuntersuchungen zur **Nachnutzung** der EXPO Plaza und des Pavillongeländes Ost sowie zur Ansiedlung des Sporthauses Decathlon vor.
- Bei den **Belastungsfällen** wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass das IKEA-Einrichtungshaus, ein Sportartikelhaus und die mittelfristig absehbaren Nutzungserweiterungen im Expo-Ost-Gelände umgesetzt sind.
- Ferner wird eine **allgemeine Verkehrszunahme** von 5 % (bis zum Jahr 2015) auf die aktuell erhobenen Analysewerte aufgeschlagen. Die angesetzte Verkehrszunahme ist eher als weitere Sicherheit bei den Leistungsfähigkeitüberprüfungen denn als realistischer Verkehrszuwachs für die betrachteten Knotenpunkte anzusehen.
- Die verkehrlichen Auswirkungen werden auf der Basis des **HBS 2001** berechnet und bewertet. Dabei werden jeweils optimierte Signalprogramme zugrunde gelegt. Bewertungskriterien sind die Wartezeiten an den Knotenpunkten sowie die Rückstaulängen.

5.2 Verkehrliche Auswirkungen (ohne flankierende Maßnahmen)

- Im **Normalverkehr** ergeben sich bezüglich der Wartezeiten an den Knotenpunkten gute Verkehrsqualitäten. Die Stauraumlängen sind ebenfalls überwiegend ausreichend bemessen. Insgesamt sind vergleichsweise gute bis befriedigende Verkehrsqualitäten festzustellen.

- Bei **Messen** ergeben sich ohne flankierende Maßnahmen insbesondere am Knotenpunkt A, aber in der Folge auch an den anderen Knotenpunkten, sehr starke verkehrliche Beeinträchtigungen. Dies trifft bei „mittleren“ Fachmessen in geringerem Maße zu als bei den Leitmessen.

5.3 Verkehrliche Auswirkungen (mit flankierenden Maßnahmen)

- Als **flankierende Maßnahmen** werden vorrangig betriebliche Lösungsansätze in Kombination mit vergleichsweise wenig aufwändigen baulichen Maßnahmen entwickelt. Diese Lösungsansätze betreffen im Wesentlichen veränderte Fahrstreifenaufteilungen an den Knotenpunkten B und C sowie eine Möglichkeit, am Knotenpunkt A zweistreifig nach links in die Südwestrampe des Messeschnellweges abzubiegen.
- Im **Normalverkehr** wird nun eine gute Verkehrsqualität sowohl bezüglich der Wartezeiten als auch der Rückstaulängen erreicht.
- Für den Belastungsfall mit dem **Veranstaltungsverkehr** zur Preussag-Arena/EXPO-Plaza können die Verkehrsqualitäten durch Umsetzung des Maßnahmenpaketes weiter verbessert werden, es ergeben sich zufriedenstellende Verkehrsqualitäten.
- Bei „**mittleren**“ **Fachmessen** lassen sich ebenfalls noch gute bis ausreichende Verkehrsqualitäten erzielen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen wirken insbesondere an den Knotenpunkten A und B. An den Knotenpunkten A und C treten nur noch leichte Beeinträchtigungen auf.
- Bei den **Leitmessen** werden die Wartezeiten und die Rückstaulängen durch die vorgeschlagenen Maßnahmen zwar maßgebend gegenüber dem Fall ohne Maßnahmen verringert, die Grenzen der Leistungsfähigkeiten werden – unter Annahme der Addition der jeweils maximalen Verkehrsstärken – während der Hauptverkehrszeiten der Leitmessen allerdings überschritten.
- Bei den **Leitmessen mit Maßnahme R** auf dem Messeschnellweg wird für den Knotenpunkt C in Teilbereichen noch befriedigende Verkehrsqualität erzielt, für die Knotenpunkte A und B ist für diese Spitzenstunden dagegen eine deutliche Überlastung festzustellen.
- Zur **Einschätzung dieser Ergebnisse** sei darauf hingewiesen, dass in die verkehrlichen Annahmen mehrere maximale Verkehrsstärken eingegangen sind, deren gleichzeitiges Eintreffen zumindest diskussionswürdig ist. Beispielsweise wurde bezüglich des Nutzerverhaltens unterstellt, dass 70 % der IKEA-Kunden aus der Landeshauptstadt Hannover auch bei der weltgrößten Computer-Messe während weniger Stunden der Maßnahme R versuchen, das IKEA-Einrichtungshaus am EXPO-Ost-Gelände zu erreichen – ohne die

zeitliche Verschiebung des Einkaufs oder die Alternative IKEA-Großburgwedel anzudenken.

5.4 Gutachterliche Empfehlungen

- Der **Standort** für das geplante IKEA-Einrichtungshaus am EXPO-Ost-Gelände ist verkehrlich grundsätzlich gut geeignet. Die Ansiedlung kann deshalb verkehrlich empfohlen werden.
- Als **flankierende Maßnahmen** werden im Wesentlichen veränderte Fahrstreifenaufteilungen an den Knotenpunkten B und C sowie eine Möglichkeit, am Knotenpunkt A zweistreifig nach links in die Südwestrampe des Messeschnellweges abzubiegen, empfohlen.
- Notwendig ist eine **Optimierung der Lichtsignalprogramme** an den Knotenpunkten A, B und C. Hierfür sind mikroskopische Verkehrssimulationen erforderlich.
- Nach Umsetzung des Maßnahmenpaketes ist das Verkehrsaufkommen des IKEA-Einrichtungshauses im **Normalbetrieb** störungsfrei abwickelbar. Ergänzende verkehrlenkende Maßnahmen sind deshalb im Normalbetrieb nicht erforderlich.
- Selbst das Verkehrsaufkommen zur **Arena**-Anreise und zu den „**mittleren**“ **Fachmessen** weist noch eine zufriedenstellende Verkehrsqualität auf. Dies gilt auch in Hinsicht auf die absehbar verstärkten Nutzungen des **EXPO-Ost-Geländes** und einer Wiedernutzung des Decathlon-Standortes für ein Sportfachgeschäft.
- Die Ergebnisse zeigen, dass bei den **Leitmessen** und bei der unterstellten Addition der jeweils maximalen Verkehrsstärken an etwa 6 Tagen im Jahr – nicht ganztägig, sondern nur zu den Hauptverkehrszeiten – die Grenze der Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlagen überschritten wird.
- Diese Aussage gilt insbesondere während der **Maßnahme R**, die in diesem Jahr allerdings nur an wenigen CeBIT-Tagen eingesetzt wurde.
- Zum weiteren Ausschöpfen von Leistungsfähigkeitsreserven sollen die verfügbaren Fußgängerbrücken und **Skywalks** bei absehbar hoher Stellplatznachfrage während der Messen nutzbar sein, um den Verkehrsablauf an den Knotenpunkten nicht mehr als notwendig zu beeinträchtigen. Das geplante Messe-Parkhaus Süd sollte einen direkten und attraktiven Zugang zum Skywalk sicherstellen.

- Die verkehrliche Lagegunst des Standortes ermöglicht **weitere Maßnahmen** zur Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit, die bei den bisherigen Betrachtungen noch nicht berücksichtigt wurden:
 - Bei einer verstärkten **Zufahrt aus Richtung Süden** kann eine häufigere Öffnung der Südrampe zu einer Entlastung der Knotenpunkte B und C führen.
 - Bei „mittleren“ Fachmessen, aber insbesondere zur CeBIT sollten IKEA-Kunden aus der Landeshauptstadt, die über den Messe-schnellweg anreisen, bereits an der **Anschlussstelle Messe-Nord** aufgefordert werden, bereits dort abzufahren – beispielsweise über dynamische Freitextanzeigen – , um die Knotenpunkte A, B und C zu entlasten.
 - Eine **dynamische Verkehrslenkung** für die Abreise von IKEA während des Abreisezeitraumes der Messen mit einer Führung der Abreiserichtung nach Norden und Süden über Chicago Lane und Boulevard de Montreal zur Anschlussstelle Messe-Nord würde die Knotenpunkte A, B und C ebenfalls entlasten. Eine Wiedereinspeisung der Abreiserichtung nach Süden in die Lissabonner Allee und damit in die kritischen Knotenpunkte B und A wäre jedoch kontraproduktiv.
 - Diese verkehrslenkenden Maßnahmen haben zudem den positiven Effekt, das Linkseinbiegen bei der Ausfahrt aus dem Messe-Parkplatz Süd 4 (bzw. dem geplanten Messe-Parkhaus Süd) auf die Straße der Nationen wesentlich zu erleichtern, da in diesem Fall die Straße der Nationen sowohl vom Anreiseverkehr zu IKEA als vom Abreiseverkehr von IKEA entlastet würde.
 - Die Ausstattung des **Knotenpunktes Lissabonner Allee/Boulevard de Montreal** mit einer Lichtsignalanlage wäre dann voraussichtlich allein aufgrund einer intensiveren Nutzung des Expo-Ost-Geländes sinnvoll.
 - Über gezielte Maßnahmen zur **Öffentlichkeitsarbeit** lassen sich weitere Potenziale zur Verkehrslenkung während der Spitzenzeiten erschließen.

Insgesamt zeigt sich, dass mit dem vorgeschlagenen Maßnahmenpaket die prognostizierten Verkehrsstärken bewältigt werden können. Selbst bei der Addition maximaler Verkehrsstärken ist beim Normalverkehr, bei der Anreise zur Arena und bei den „mittleren“ Fachmessen immer eine zumindest zufriedenstellende Verkehrsqualität erreichbar. Nur während der Spitzenstunden bei den Leitmessen lassen sich – unter diesen Annahmen – die Verkehrsstärken nicht mit ausreichender Verkehrsqualität abwickeln. Durch ergänzende verkehrslenkende Maßnahmen sind aber auch diese Verkehrssituationen beherrschbar.