

Landeshauptstadt

Hannover

Informations-
drucksache

An den Stadtbezirksrat Mitte (zur Kenntnis)
An den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss (zur
Kenntnis)
An den Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)

Nr.	2137/2020
Anzahl der Anlagen	13
Zu TOP	

Handlungskonzept zum Fahrradparken am Hauptbahnhof Hannover

Anlass

Der Verwaltungsausschuss hat in seiner Sitzung am 14.12.2017 mit Beschluss über den Antrag der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der FDP-Fraktion (Drucksache Nr. 2906/2017) die Verwaltung beauftragt, ein Handlungskonzept zur Verbesserung des Fahrradparkens am Hauptbahnhof vorzulegen. Mit dieser Drucksache kommt die Verwaltung diesem Auftrag nach.

1. Hintergrund

Die Bahnhöfe des regionalen und überregionalen Verkehrs insbesondere in unmittelbarer Zentrumsnähe sind Aufkommensschwerpunkte im Fahrradparken, da der Fahrradverkehr eine bedeutende Aufgabe im Vor- und Nachtransport des Schienen- und Nahverkehrs übernimmt. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, den Anforderungen, die Bike+Ride-Nutzende an die Infrastruktur stellen, besondere Bedeutung beizumessen.

Am Hauptbahnhof Hannover gibt es derzeit zwei überdachte und überwachte Fahrradstationen, in denen insgesamt etwa 800 Fahrräder abgestellt werden können.

Neben Wartung und Reparatur von Fahrrädern bieten die Fahrradstationen auch einen Fahrradverleih an. Die Radstation 1 verfügt zudem über eine Waschanlage für Fahrräder.

Die Radstation 1 (ca. 340 Stellplätze) liegt östlich des Hauptbahnhofes in der Bahnunterführung der Fernroder Straße, sie wurde im Sommer 2000 eröffnet. Ihr Eingang befindet sich am Ernst-August-Platz, die Werkstatt und die Waschanlage befinden sich am anderen Ende des Bahnhoftunnels in Richtung Gerichtsviertel. Aufgrund der Lage im Radverkehrsnetz deckt sie vorwiegend den Bedarf der südlich der Bahngleise gelegenen Stadtteile ab.

Die Radstation 2 in der Rundestraße ergänzt seit 2010 mit ihren ca. 450 Stellplätzen das Gesamtangebot und profitiert vom Service der Radstation 1, sie erweitert den Einzugsbereich insbesondere mit Blick auf die nördlichen Stadtteile.

Neben den Radstationen stehen im direkten Bahnhofsumfeld Fahrradbügel im öffentlichen Raum für etwa 700 Fahrräder zur Verfügung.

Zur Untersuchung der Stellplatznachfrage im Bahnhofsumfeld wurde im September 2016 eine Erhebung in den Radstationen sowie im öffentlichen Raum nördlich und südlich des Bahnhofsgebäudes durchgeführt. Deren Ergebnis zeigt auf, dass beide Radstationen jeweils über nur geringe freie Kapazitäten bei Tagesstellplätzen verfügen. Die Dauerstellplätze waren in beiden Radstationen im Untersuchungszeitraum voll belegt. Einzelne Interessenten für einen Dauerstellplatz wurden in der Vergangenheit bereits abgewiesen.

Die Auswertung der Erhebungen zur Auslastung der Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum zeigt darüber hinaus, dass die Nachfrage nach Stellplätzen das Angebot im direkten Bahnhofsumfeld deutlich überschreitet. So wurden bis zu 1.700 parkende Fahrräder (bei einem Angebot von 700 Stellplätzen an Bügeln) gezählt.

2. Derzeitige Aktivitäten zur Kapazitätserweiterung

Um der hohen Nachfrage in den beiden Radstationen zu begegnen, wird derzeit die Kapazitätserweiterung in der Radstation 2 baulich ausgeführt. Durch den Einbau einer weiteren Parkebene im Luftraum der heutigen Station können Kapazitäten für weitere 250 Fahrräder geschaffen werden, so dass die Gesamtkapazität auf 650 Stellplätze erhöht werden kann. Die Arbeiten sollen im Dezember 2020 abgeschlossen werden.

3. Untersuchung der Potenziale zur Erweiterung der Fahrstellplätze im Bahnhofsumfeld

Es ist davon auszugehen, dass auch die Stellplatzerweiterung in der Radstation 2 mittelfristig nicht ausreichen wird, um weiterhin die zunehmende Nachfrage an stationären Parkmöglichkeiten im Bahnhofsumfeld zu begegnen. Insofern besteht weiterer Handlungsbedarf.

Zusätzliche Fahrradabstellanlagen sollen sich in unmittelbarer Nähe zu einem der Eingänge des Bahnhofs befinden und das heutige Angebot der Fahrradstationen in deutlichem Umfang erweitern. Alle Abstellplätze sollen sicher und witterungsgeschützt sein. Im Rahmen der Untersuchung sollen Flächen und Gebäude untersucht werden, die für eine möglichst schnelle Realisierung einer großen Fahrradabstellanlage im beschriebenen Bereich in Frage kommen.

Die Erarbeitung eines Machbarkeitskonzepts für Potenzialflächen zur Erweiterung des Stellplatzangebots im direkten Bahnhofsumfeld wurden unter Einschaltung externer Planungsbüros (Planungsgemeinschaft Verkehr PGV Dargel Hildebrandt und d3-Architekten) durchgeführt.

Inhalt der Aufgabenstellung war nach Bewertung der Datengrundlagen im ersten Schritt die Zusammenstellung grundsätzlich geeigneter Potenzialflächen für die Einrichtung gesicherter Fahrradabstellanlagen sowie die fachliche Prüfung dieser Flächen. Im Rahmen mehrerer Ortsbesichtigungen wurden mögliche Potenzialflächen begutachtet und eine

Vorababschätzung der Eignung vorgenommen.

Bearbeitet wurden insgesamt zehn Standortvarianten (Übersicht siehe Anlage 2):

- Zivilschutzbunker, Ernst-August-Platz (A) (Anlage 3)
- Kiss & Ride-Parkplatz, Rundestraße (B) (Anlage 4)
- Parkplatz/Flächen Hochstraße (C1) (Anlage 5)
- Parkplatz/Flächen Hochstraße (C2) (Anlage 6)
- Parkplatz/Flächen, Parkhaus Raschplatz 6 (C3) (Anlage 7)
- Erweiterung Radstation 1 (D) (Anlage 8)
- Radstation 2, Nutzung des Luftraumes im Erdgeschoss (E1) (Anlage 9)
- Radstation 2, Parkebene 1 des Kfz-Parkhauses (E2) (Anlage 10)
- Parkhaus Rundestraße, Kaufland (F) (Anlage 11)
- Tiefgeschoss ZOB/Stadtbahn, Raschplatz 5 (G) (Anlage 12)

Untersucht wurden eingangs auch die Räumlichkeiten entlang des Posttunnels, jedoch kommen diese nach Rücksprache mit der Deutschen Bahn AG für eine weitergehende Machbarkeit nicht in Betracht.

Auch die südöstlich an die Niki-de-Saint-Phalle-Promenade angrenzende Bunkeranlage unterhalb des Ernst-August-Platzes (Anlage 2, A2) kommt für eine Nachnutzung zum Zwecke des Fahrradparkens nicht in Frage. Diese wird nach Aussage der DB auch künftig für bahninterne Nutzungen benötigt. Bedingt durch die bisherige Nutzung als Notfalleitstelle im Katastrophenfall sind die räumlichen Zuschnitte mit den entsprechenden Einbauten auch nicht für eine Nutzung als Radstation geeignet. Anders als beim westlichen Bunkerteil ist hier das Bundesverkehrsministerium zuständig.

Die zehn im Detail untersuchten Standorte wurden einer Analyse und Bewertung unterzogen, die auch mögliche Handlungsoptionen aufzeigt. Zusammengefasst werden diese Ergebnisse in Übersichtsblättern, die in den Anlagen 3 bis 12 beigelegt sind. Auch detailliertere Planungen in Form von maßstäblichen Skizzen mit Eingangsbauwerken, Erschließungssystem, Stellplatzflächen, Nebenräumen und Fluchtwegen sind hier dargestellt.

Die Vorbewertung und die Handlungsoptionen für die untersuchten Standorte sind im Folgenden zusammengefasst:

A: Zivilschutzbunker Ernst-August-Platz (Anlage 3, Blätter 1-3)

Der ehemalige Zivilschutzbunker unter dem Ernst-August-Platz bietet eine ideale Lage mit kurzer Distanz zum Südeingang (Haupteingang) des Hauptbahnhofs. Die Potenzialfläche in der Minus-1-Ebene bietet eine hohe Flächenverfügbarkeit und könnte zu einem Standort für gesichertes Fahrradparken mit hoher Stellplatzzahl (bis zu ca. 1.000 Stellplätze) ausgebaut werden. Hierzu wären alle noch in den Räumen befindlichen Einrichtungen zu entfernen und diese entsprechend für die Nutzung als Fahrradparkanlage auszubauen.

Die notwendigen Baumaßnahmen sind als aufwändig anzusehen, da als Teil des Eingangsbauwerks die Erschließung der Minus-1-Ebene zur Verbindung der Straßenebene mit der unteren Ebene mittels Rampen und Aufzügen hergestellt werden müsste. Das Eingangsbauwerk wäre gestalterisch in den Ernst-August-Platz zu integrieren.

Auf Grund der beengten Räumlichkeiten und zur Vermeidung von Gefahrenpotenzialen

würde für diesen Standort nur eine personalbediente Fahrradabstellanlage in Frage kommen (analog Radstation 1+2).

Voraussetzung für eine Nutzung des Bunkers wäre die Zustimmung der Eigentümerin (DB AG), mit der eine vertragliche Regelung abzuschließen wäre. Die DB AG hat zwischenzeitlich die konkreten Überlegungen für eine Nachnutzung der Flächen aufgenommen. Dabei kommen nach Aussage der DB verschiedene Nutzungsszenarien in Betracht. Die Verwaltung hat frühzeitig das Interesse angekündigt, einen möglichst großen Flächenanteil für die Nutzung durch eine Fahrradgarage zu belegen.

B: Kiss & Ride-Parkplatz (Anlage 4, Blätter 1-3)

Der Kiss & Ride Parkplatz befindet sich in der Rundestraße unterhalb des Kfz-Parkhauses am Hauptbahnhof. Die Potenzialfläche liegt in kurzer Distanz zum Nordost- bzw. Nordeingang des Hauptbahnhofs. Sie bietet eine hohe Flächenverfügbarkeit von bis zu ca. 950 m² für eine entsprechend hohe Anzahl zu realisierender Fahrradabstellplätze (bis zu 830 Stellplätze). Eine Umsetzung in zwei Stufen wäre denkbar.

Die Realisierungsmöglichkeiten sind dabei, u.a. auf Grund der bereits vorhandenen Überdachung und der Ebenerdigkeit günstig. Eine Zuwegung könnte direkt von der Rundestraße aus eingerichtet werden, wenn die dort vorhandenen Fahrradbügel auf dem Gehweg verlagert werden. Ein Teil der Kfz-Kurzzeitparkplätze müsste zugunsten der Fahrradabstellanlage entfallen oder verlagert werden.

An diesem Standort könnte ein System gewählt werden, das einen 24-Stunden-Zugang ermöglicht und ohne Personal genutzt werden kann.

Voraussetzung für eine Nutzung des Kiss & Ride Parkplatzes wäre die Zustimmung der Eigentümerin (HRG), mit der eine vertragliche Regelung zu treffen wäre. Auch eine Verständigung hinsichtlich der Kompensation entfallender Einnahmen durch Parkgebühren müsste in diesem Zusammenhang erfolgen.

Flächen C1, C2, C3: Parkplatz/ Flächen im Bereich Raschplatzhochstraße (Anlagen 5-7)

Die Potenzialflächen C1 bis C3 unterhalb der Raschplatzhochstraße wurden der Vollständigkeit halber mit betrachtet. Sie weisen allerdings bereits eine recht große Distanz zum Nordeingang des Hauptbahnhofs auf.

Im Einzelnen wurden in diesem Bereich folgende Flächenpotenziale überprüft.

C1: Parkplatz/ Flächen Hochstraße, Aufstellung von Containern (Anlage 5, Blatt 1 und 2)

Als Potenzialfläche wurden die ungenutzten, ebenerdigen Flächen zwischen den Lichteinlässen zur Tiefgarage untersucht. Hier bestünde die Möglichkeit, insbesondere zur Nachfrageerkundung des Standortes, eine temporäre Lösung anzubieten. Diese beinhaltet das Aufstellen von Containern, in denen einzelne Fahrradboxen enthalten sind.

Die Container bieten für die Nutzer*innen ohne Personal nutzbare Stellplätze, die rund um die Uhr erreichbar sind. Es wären keine neuen Zufahrten einzurichten. Nutzer*innen überqueren die Berliner Allee an der in geringer Entfernung vorhandenen

Lichtsignalanlagen. Die Flächenverfügbarkeiten sind relativ gering, so dass nur eine begrenzte Anzahl an Fahrradabstellplätzen (14-28 Stellplätze) geschaffen werden könnte.

Vorteil des in Hamburg bereits an *hvv-switch* -Stationen der U-Bahnhöfe bewährten Containersystems ist die universelle Nutzbarkeit, da es jederzeit wieder abgebaut und an anderen Standorten aufgestellt werden kann.

C2: Parkplatz/Flächen Hochstraße, Einhängung einer containerbasierten Konstruktion (Anlage 6, Blatt 1 und 2)

Als weitere Möglichkeit, die Flächen unter der Raschplatzhochstraße als Fahrradabstellanlagen zu nutzen, ist eine Einhängung von Containerelementen in die Lichteinlässe (Deckenöffnungen) angedacht worden. Um diese Lösung zu realisieren, wäre die Integration in das statische System des Bauwerks sicherzustellen. Die Container bieten wie in Lösung C1 einzelne Fahrradboxen (28-84 Stellplätze), die ohne Personal und rund um die Uhr nutzbar wären.

C3: Parkplatz/Flächen Hochstraße, Tiefgaragennutzung (Anlage 7, Blatt 1 und 2)

In der Tiefgarage Raschplatz wurden die Möglichkeiten der Umnutzung von Kfz-Stellplätzen zur Realisierung von Fahrradabstellanlagen untersucht. Die Minus-1-Ebene der Tiefgarage bietet eine hohe Flächenverfügbarkeit, womit größere Stellplatzzahlen zu realisieren wären (bis 220 Stellplätze). Auch könnte ein erweiterungsfähiges System geschaffen werden. Allerdings sind die Stellplätze auch für Kfz lagegünstig und entsprechend nachgefragt. Eine vertragliche Regelung mit der hanova zur Nutzung der Flächen müsste getroffen werden.

Der bauliche Aufwand wäre insgesamt relativ gering, da lediglich eine Flächeneinhausung mit Gitterelementen geschaffen werden müsste. Die Überdachung ist in der Tiefgarage bereits vorhanden. Da die Tiefgarage 24-Stunden geöffnet ist, könnte das auch für die Fahrradabstellanlagen gelten. Denkbar wäre hier eine Lösung zum Selbsteinstellen ohne Personaleinsatz.

Die Distanz zum Eingang des Hauptbahnhofs ist vergleichsweise groß, so dass die Akzeptanz der potenziellen Nutzer*innen im Vergleich zu anderen Standorten geringer sein dürfte. Auch die Zufahrtsituation ist derzeit für den Radverkehr nicht optimal.

D: Erweiterung Radstation 1 (Anlage 8)

Der rückwärtige Eingang bzw. Werkstattzugang der Radstation 1 befindet sich in der Fernroder Straße und ist durch diese vom Hauptbahnhof getrennt. Es besteht eine Fußgänger-LSA zur Straßenquerung. Die Entfernung zum Nordosteingang beträgt 150 m. Hier bestehen neben der Radstation 1 Räumlichkeiten, die aktuell durch das DB-Sozialwerk (u.a. Chorgemeinschaft) genutzt werden bzw. nach Angaben der DB AG auch dauervermietet sind. Das Flächenpotenzial ist nur gering. Die Realisierbarkeit wird derzeit ebenfalls gering eingeschätzt.

E1: Radstation 2, Nutzung des Luftraumes im EG (Anlage 9, Blatt 1 und 2)

Um der hohen Nachfrage in den beiden Radstationen zu begegnen, ist die Kapazitätserweiterung in der Radstation 2 vorgesehen und zwischenzeitlich bereits in der baulichen Umsetzung. Durch den Einbau einer weiteren Parkebene im Luftraum der

heutigen Station können Kapazitäten für weitere 250 Fahrräder geschaffen werden. Die Erweiterung wurde den politischen Gremien mit Drucksache 0009/2017 vorgelegt. Die Arbeiten sollen im Dezember 2020 abgeschlossen werden.

E2: Radstation II, Anlage von Stellplätzen in Parkebene 1 des Kfz-Parkhauses (Anlage 10)

Die Einrichtung von Fahrradstellplätzen in der ersten Kfz-Parkebene im Parkhaus Rundestraße (Nordseite des Hauptbahnhofs) verspricht auf Grund der Grundrissgestaltung der Kfz-Parkflächen keine Möglichkeit für eine Realisierung hoher Fahrradstellplatzzahlen. Grund ist die langgestreckte nord- und südseitige nicht veränderbare Anordnung von je einer Fahrgasse (zugleich mit Durchfahrtfunktion) mit beidseitigen Senkrechtparkständen. Die geringe Deckenhöhe erlaubt zudem nicht den flächensparenden Einsatz von Doppelstockparkern.

Der bauliche Aufwand zur Erweiterung der Radstation 2 mittels Deckendurchbruch wäre zudem unverhältnismäßig hoch. Die Nutzbarkeit der Kfz-Zu- und Ausfahrtspindeln durch Radfahrende ist ebenfalls auszuschließen.

F: Parkhaus Rundestraße (Kaufland) (Anlage 11, Blatt 1 und 2)

Die Potenzialfläche im Parkhaus Rundestraße (Kaufland) liegt von allen untersuchten Potenzialflächen am Weitesten vom Hauptbahnhof entfernt und ist somit für Pendler*innen, die besonders im Vortransport mit dem Fahrrad kurze Wege zu den Bahnhofseingängen bevorzugen, eher ungeeignet. Zudem ist auf dem Weg zum Hauptbahnhof die Straße Lister Meile über einen signalisierten Knotenpunkt mit dichtem Stadtbahnverkehr und im Vergleich langen LSA-Wartezeiten zu überqueren.

Eine Einrichtung von Fahrradabstellplätzen z.B. als Stadtteilgarage und für die Nutzung von Sonderfahrrädern bzw. Lastenrädern (mit bis zu 90 Stellplätzen) wäre denkbar, sofern eine Verständigung dazu mit dem privaten Betreiber (Contipark) gelänge.

G: Tiefgeschoss ZOB / Stadtbahn (Anlage 12, Blatt 1 bis 3)

Zwischen dem vorhandenen Gebäudekomplex Raschplatz 5 und dem DB-Verwaltungsgebäude befindet sich unterhalb der Lister Meile sowie dem Hochbahnsteig der Stadtbahn eine ausgedehnte Minus-1-Ebene, früher z.T. als öffentlicher Durchgang bzw. Geschäftsstandort zwischen Raschplatz und ehemaligem ZOB genutzt.

Die Nutzbarkeit mit einer großen Anzahl von Fahrradabstellplätzen als Doppelstockparker wäre denkbar (bis zu ca. 1.100 Stellplätze). Die in großer Anzahl vorhandenen Stahlbetonstützen könnten voraussichtlich gut integriert werden.

Auch ein bahnhofsnahes Erschließungsbauwerk unmittelbar neben dem Eingang der Fahrradstation 2 mit Zufahrtsspindel und –Rampe erscheint straßenräumlich verträglich zwischen der Kfz-Parkhausspindel und dem angrenzenden Gehweg der Rundestraße integrierbar. Denkbar wäre eine weitgehend personalbasierte Bedienung mit einem abgetrennten Selbsteinstellbereich.

4. Empfehlungen aus der Machbarkeitsuntersuchung

Aus der Machbarkeitsuntersuchung zu Potenzialflächen zum Fahrradparken am Hauptbahnhof Hannover ergibt sich eine große Spannweite hinsichtlich der baulichen Realisierbarkeit und der Stellplatzpotenziale. Beginnend bei den vergleichsweise kleinen Containerlösungen unter der Raschplatzhochstraße (C1, C2) mit bis zu 30 Stellplätzen bis zu den Tiefgeschoss-Standorten vor und hinter dem Hauptbahnhof (A, G) mit bis zu 1.100 Stellplätzen sind eine Vielzahl von Standort- und Kapazitätsoptionen mit Ihren jeweiligen spezifischen Vor- und Nachteilen enthalten.

Im Ergebnis des Variantenvergleichs wird empfohlen, zu dreien der betrachteten 10 Potenzialflächen weitere Planungsschritte bis hin zu einer möglichen Realisierung durchzuführen. Diese drei Standorte liegen in unmittelbarer Nähe zu einem Bahnhofseingang, sind für den Radverkehr gut zu erreichen und bieten großes Stellplatzpotenzial.

Folgende Standorte sollen in die weiteren Betrachtungen einbezogen werden (Anlage 13):

Kiss & Ride Parkplatz an der Rundestraße (B)

- Besondere Vorteile: Hohe Kapazität, günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis, für Hannover innovative Bedienungsform, relativ kurze Realisierungszeit bei vertraglicher Verständigung mit der Eigentümerin möglich
- Kapazität: bis zu 800 (stufenweise Umsetzung von zunächst 400 Stellplätzen möglich)
- Kostenschätzung: ca. 400 bis 800 Tsd. € je nach Ausbaustufe
- Zeitschiene: Planung in 2021, Umsetzung in 2022

Zivilschutzbunker Ernst-August-Platz (A)

- Besondere Vorteile: Südseitige Lage (Innenstadt) in geringer Entfernung zum Bahnhof, hohe Kapazität
- Kapazität: bis zu ca. 1.000 Stellplätze
- Kostenschätzung: ca. 3,0-5,0 Mio. €
- Hemmnis: Nachnutzungskonzept der Eigentümerin noch unklar, Verwaltung hat Interesse angemeldet.
- Weiteres Vorgehen: Prüfauftrag für sämtliche straßenräumlichen, funktionalen und bautechnischen Aspekte sobald eine Entscheidung von Seiten der DB AG vorliegt
- Zeitschiene: Kein aktueller Zeitplan möglich

Tiefgeschoss unter dem Bereich ZOB/Stadtbahn (G)

- Vorteile: Nordseitige Lage in geringer Entfernung zum Bahnhof, hohe Kapazität
- Kapazität: ca. 1.000 Stellplätze
- Kostenschätzung: ca. 2,7-4,0 Mio.€ Mio. €
- Weiteres Vorgehen: Prüfauftrag für sämtliche straßenräumlichen, funktionalen und bautechnischen Aspekte nachdem das Nutzungskonzept und die Potenziale für die Bunkerflächen (A) feststehen (da die südseitige Lage im Zivilschutzbunker deutlich nachfrageorientierter ist).

5. Weiteres Verfahren, Realisierung

Auf Grundlage der Machbarkeitsuntersuchung sind folgende weitere Schritte vorgesehen (Schritt 1 und 2 parallel, Schritt 3 nachgelagert):

1. Kiss & Ride Parkplatz an der Rundestraße:
 - Weiterführung und Konkretisierung der Gespräche mit der Flächeneigentümerin (HRG), Erarbeitung einer vertraglichen Vereinbarung
 - Aufnahme der Detailplanungen zur Einrichtung einer Radstation (2021/2022)
2. Bunker Ernst-August-Platz
 - Aufnahme von vertiefenden Gesprächen mit der Eigentümerin (DB AG) zur Nachnutzung der Bunkerflächen mit dem Ziel, dass möglichst große Flächenanteile für Fahrradparken genutzt werden können
 - Bei positivem Gesprächsverlauf: Aufnahme der Detailplanungen
3. Tiefgeschoss unter dem Bereich ZOB/Stadtbahn
 - Detaillierung der Planungen nachgelagert sobald das Nutzungskonzept für den Bunker unter dem Ernst-August-Platz (höhere Lagegunst) feststeht

Sofern sich aus den beschriebenen weiterführenden Arbeitsschritten konkrete Planungen zur Einrichtung einer oder mehrerer zusätzlicher Radstationen entwickeln sollten, werden diese den zuständigen politischen Gremien zum Beschluss vorgelegt.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Gender-Aspekte werden im Rahmen der Detailplanungen berücksichtigt.

Kostentabelle

Der Mittelbedarf für die Einrichtung einer oder mehrerer zusätzlicher Radstationen wird im Rahmen der jeweiligen Beschlussfassung konkretisiert.

Anlagen

Der vorliegenden Drucksache sind die folgenden Anlagen beigelegt:

- | | |
|-------------------|---|
| Anlage 1: | Antrag zum „Fahrradparken am Hauptbahnhof“ (DS 2906/2017) |
| Anlage 2: | Übersicht der Standortvarianten |
| Anlagen 3 bis 12: | Steckbriefe der Standortvarianten |
| Anlage 13: | Übersichtsplan zu den Handlungsempfehlungen |

66.22
Hannover / 21.09.2020