

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-  
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Mitte  
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss  
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 1665/2009

Anzahl der Anlagen 3

Zu TOP

---

## Bau eines Fahrradparkhauses am Nord-Westausgang Hauptbahnhof / Rundestraße

### Antrag,

dem Baubeginn eines Fahrradparkhauses in der Rundestraße am Nordwestausgang Hauptbahnhof mit Gesamtkosten in Höhe von 500.000 €, wie in den Anlagen dargestellt, zuzustimmen.

- Anhörungsrecht des Stadtbezirksrates gem. § 55 Abs. 3 NGO
- Entscheidungsrecht des Verwaltungsausschusses gem. § 57 Abs. II NGO

### Finanzielle Auswirkungen:

Haushaltsmanagementkontierung: 6800.001-950100  
Bezeichnung:  
Parkeinrichtungen/Fahrradparkhaus

### Vermögenshaushalt:

2009 (Anteil Planungskosten im Deckungskreis Parkeinrichtungen): 85.000 €  
Haushaltsausgabereste (im Deckungskreis anteilig verfügbar): 415.000 €

### Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Mit dem Bau einer Fahrradstation für rund 400 Radeinstellplätze wird das Angebot an Fahrradabstellplätzen im Bereich des Hauptbahnhofes deutlich verbessert. Die Fahrradstation wird barrierefrei eingerichtet. Insgesamt ist davon auszugehen, dass durch die Planung keine Bevorzugung oder Benachteiligung bezüglich des Geschlechts oder des Alters der Nutzerinnen und Nutzer oder einzelner anderer Gruppen zu erwarten ist.

## Kostentabelle

Darstellung der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen: (HMK = Haushaltsmanagementkontierung)

Investitionen	in €	bei HMK (Deckungsring)/ Wipl-Position	Verwaltungs- haushalt; auch Investitions- folgekosten	in € p.a.	bei HMK (Deckungsring)/ Wipl-Position
<b>Einnahmen</b>			<b>Einnahmen</b>		
Finanzierungs- anteile von Dritten	370.000,00	6800.001-361000	Betriebsein- nahmen		
sonstige Ein- nahmen			Finanzeinnah- men von Dritten		
Einnahmen insgesamt	370.000,00		Einnahmen insgesamt	0,00	
<b>Ausgaben</b>			<b>Ausgaben</b>		
Erwerbsaufwand			Personal- ausgaben		
Hoch-, Tiefbau bzw. Sanierung	500.000,00	6800.001-950100	Sachausgaben		
Einrichtungs- aufwand			Zuwendungen		
Investitionszu- schuss an Dritte			Kalkulatorische Kosten	21.500,00	Einzelplan 9
Ausgaben insgesamt	500.000,00		Ausgaben insgesamt	21.500,00	
<b>Finanzierungs- saldo</b>	<b>-130.000,00</b>		<b>Überschuss/ Zuschuss</b>	<b>-21.500,00</b>	

Die Investitionskosten für das Fahrradparkhaus betragen ca. 500.000 €.

Die Ratsgremien hatten zum Haushalt 2009 Planungsmittel in Höhe von 85.000 € veranschlagt, um damit die ersten Schritte für die Errichtung des Fahrradparkhauses zu ermöglichen. Damit einher geht die Aufgabe, das Fahrradparkhaus aus den zur Verfügung stehenden Mitteln des Deckungskreises für Parkhäuser zu finanzieren. Mit dieser Drucksache legt die Verwaltung ein Planungs- und Realisierungskonzept für das Fahrradparkhaus vor.

Für die Maßnahme sind Mittel nach dem Entflechtungsgesetz (ehem. GVFG) beantragt, eine abschließende Beurteilung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) wird für Herbst 2009 erwartet. Voraussetzung für die Aufnahme in das Förderprogramm ist, neben inhaltlichen Fragestellungen, eine gesicherte Beschlusslage der politischen Gremien der Landeshauptstadt Hannover bis zur 2. Septemberhälfte 2009.

Die Förderung beträgt max. 75 % der investiven Kosten; sie wird Stellplatz bezogen berechnet. Dies bedeutet, dass eine pauschale Fördersumme je Stellplatz bewilligt wird. Die Höhe der Pauschale hängt von verschiedenen Randbedingungen (Diebstahlsicherung, Witterungsschutz, usw.) ab. Danach wird eine Förderung i. H. von 370.000 € erwartet.

Kosten für den laufenden Betrieb (z. B. Personal und Nebenkosten) trägt der Betreiber. Das Betriebskonzept sieht ebenfalls die Rücklagenbildung für Instandhaltungsmaßnahmen vor.

## **Begründung des Antrages**

### **1. Ausgangslage**

Die Bahnhöfe des regionalen und überregionalen Verkehrs sind Aufkommensschwerpunkte im Fahrradparken, da der Fahrradverkehr eine bedeutende Aufgabe im Vor- und Nachtransport des ÖPNV übernimmt. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, den Anforderungen, die die Bike & Ride-Nutzer an die Infrastruktur stellen, besondere Bedeutung beizumessen.

Diebstahl und vandalismussichere Abstellanlagen verbessern nicht nur die Situation derjenigen, die bereits heute regelmäßig ihr Fahrrad nutzen, sie eröffnen durch den Ausbau und die qualitative Verbesserung der Fahrradinfrastruktur auch die Möglichkeit, Neukunden für Bike & Ride zu gewinnen und damit den Radverkehrsanteil am Verkehrsaufkommen zu steigern.

Die heutige Situation ist für Radfahrerinnen und Radfahrer im gesamten Umfeld des Hauptbahnhofes der Landeshauptstadt Hannover und insbesondere im Bereich des Ernst-August-Platzes sehr unbefriedigend, da die Vielzahl existierender Fahrradabstellplätze nicht ausreicht, um ein sicheres, geordnetes und trockenes Abstellen von Fahrrädern gewährleisten zu können.

Im Sommer 2000 eröffnete das erste Fahrradparkhaus der Landeshauptstadt Hannover in der Fernroder Straße, unmittelbar am Hauptbahnhof / Ernst-August-Platz gelegen. Aufgrund der Lage im Radverkehrsnetz deckt sie vorwiegend den Bedarf der südlich der Bahngleise gelegenen Stadtteile ab. Das Fahrradparkhaus hat eine Kapazität von 350 Fahrradabstellplätzen und ist an sieben Tagen in der Woche geöffnet, Montag - Freitag von 6:00 Uhr - 23:00 Uhr und an den Wochenenden bzw. an Feiertagen von 8:00 Uhr - 23:00 Uhr. Das Fahrradparkhaus wird im Vollservice durch Personal der STEP gGmbH betrieben und ist bereits heute vollständig ausgelastet. Der Betreiber des Fahrradparkhauses an der Fernroder Straße (STEP gGmbH) hat sein Interesse bekundet, auch die zweite geplante Bike & Ride - Anlage an der Rundestraße betreiben zu wollen. Die Verwaltung befindet sich hierzu bereits in Gesprächen mit der STEP gGmbH. Durch eine enge Kooperation beider Stationen können sich Synergien ergeben (z. B. vorhandene Werkstatteinrichtung zur Reparatur der Räder, vorhandenes Personal zur Betreuung der Arbeitskräfte u. ä.).

Der Bau eines weiteren Fahrradparkhauses wurde mit der Drucksache Nr. 2402/2008 bereits von der Politik eingefordert (Antrag der SPD-Fraktion und Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen).

### **2. Beschreibung des Vorhabens**

Zur Erweiterung der Stellplatzkapazität und des Einzugsbereiches des Fahrradparkhauses, insbesondere mit Blick auf die nördlichen Stadtbezirke, ist der Bau und Betrieb einer weiteren überwachten Fahrradabstellanlage im Bereich des Nordwestausganges des Hauptbahnhofes (Vollserviceanlage analog zur vorhandenen Anlage) vorgesehen. Nach Untersuchungen zu geeigneten verfügbaren Flächen im Bahnhofsumfeld wird der Durchfahrtsbereich unter dem vorhandenen Parkhaus Rundestraße als geeigneter Standort vorgeschlagen. Es können im neuen Fahrradparkhaus Rundestraße rund 400 Abstellplätze zur Verfügung gestellt werden.

Der Standort ist gut in das Radverkehrsnetz der Stadt Hannover eingebunden und in

unmittelbarer Nähe des Bahnhofseingangs gelegen. Er bietet daher Langzeitparkern und Berufspendlern einen guten Ausgangspunkt für die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr. Die geplante Bike & Ride - Anlage muss sich gestalterisch in die Fassade des Parkhauses und die benachbarte Bebauung einfügen. Die Einhausung soll zudem Witterungs-, Diebstahl- und Vandalismusschutz bieten, optisch ansprechend und möglichst kostengünstig sein. Als Fassadenmaterial ist deshalb eine semitransparente Glaskonstruktion vorgesehen, die auf einen Betonsockel gestellt wird. Die semitransparenten Glaselemente versperren den Blick auf die eingelagerten Fahrräder, lassen sich leicht reinigen und stellen auch gestalterisch eine gute Verbindung zu den vorhandenen Gebäudestrukturen dar.

#### **Investor / Betreiber:**

Die Landeshauptstadt Hannover tritt als Investor auf und finanziert die Infrastruktur des Fahrradparkhauses. Der Betrieb soll an einen Dritten übertragen werden.

Die STEP gGmbH, Betreiberin des bereits bestehenden Fahrradparkhauses, ist bereit, auch das neue Fahrradparkhaus zu betreiben. Hierdurch ergeben sich kostensparende Synergien, da einige Einrichtungen aus dem bestehenden Fahrradparkhaus mitgenutzt werden können. Entsprechend des geplanten Betreiberkonzeptes der STEP gGmbH entstehen der LHH keine laufenden Betriebskosten. Das Betreiberkonzept wird dabei eine Instandhaltungsrücklage, aus der laufende Reparatur- und Unterhaltungsarbeiten finanziert werden, berücksichtigen. Sofern das Fahrradparkhaus Überschüsse erwirtschaftet, wird die Instandhaltungsrücklage entsprechend aufgestockt (notwendiger Vertrag zwischen STEP gGmbH und LHH hierzu befindet sich in Vorbereitung und wird den politischen Gremien zu ggB. Zeit zur Zustimmung vorgelegt).

#### **Bedienungsform:**

Das Fahrradparkhaus soll durch Personal der STEP gGmbH mit Volservice bei Annahme und Ausgabe der Fahrräder bedient werden. Der Vorteil für die Kunden liegt im geringen Zeitverlust zum Ziel/Zug (Arbeitsstelle) zu gelangen. Zugangskontrolle und Überwachung des Parkhauses ist durch das Personal gewährleistet. Dieses Konzept hat sich im bestehenden Fahrradparkhaus bereits bewährt.

Der Bau des Fahrradparkhauses durch die Kommune und die Übergabe des Betriebs an eine caritativ / soziale Einrichtung (STEP gGmbH) bietet den Vorteil, dass die LHH die Standards unter Berücksichtigung des Betreiberkonzeptes definiert und Fördermittel zum Bau in Anspruch nehmen kann.

#### **Betriebskonzept:**

Die Anlage besteht aus Doppelstockparkern wie sie schon in vielen Radstationen in Nordrhein-Westfalen erfolgreich verwendet wird. Die Anzahl der Abstellanlagen ist für rund 400 Räder ausgelegt.

Aus Gründen der Sicherstellung eines mindestens gleichwertigen Standards zum bestehenden Fahrradparkhaus Fernroder Straße und der Möglichkeit der Kooperation beider Anlagen, wurde in Abstimmung mit dem zukünftigen Betreiber für die geplante Anlage der Eingang (Annahme/Ausgabestelle) zur Rundestraße gewählt.

Es ist vorgesehen, die Öffnungszeiten an denen der vorhandenen Anlage Fernroder Straße zu orientieren. Diese Zeiten können bei positiven Erfahrungen und guter Auslastung durch den Betreiber verändert werden.

Es sind nach Rücksprache mit der STEP gGmbH und der LHH Räumlichkeiten für Büro, Aufenthaltsbereich, WC´s mit Waschelegenheit und Umkleidebereich sowie Kunden-

empfang vorgesehen. (Lageplan Anlage 2)

Die dargestellte Innenorganisation kann sich im Rahmen der weiteren Detailplanung noch leicht verändern.

#### **Flächenverfügbarkeit:**

Die Fläche, auf der das Fahrradparkhaus errichtet werden soll, befindet sich im Besitz der Hannover Region Grundstücksgesellschaft (HRG). Der Verwaltung liegt eine schriftliche Erklärung der HRG vor, der Landeshauptstadt Hannover das Nutzungsrecht an dieser Fläche für den Verwendungszweck Fahrradparkhaus einzuräumen. Im Gegenzug räumt die Landeshauptstadt Hannover der HRG das Nutzungsrecht an Flächen im Bereich der bestehenden Parkhauszufahrt ein, zum Zweck der Sicherung der Erschließung desselben.

Das Nutzungsrecht ist in der Erklärung derzeit noch auf 30 Jahre beschränkt. Die Zweckbindungsfrist der Fördermittel nach dem Entflechtungsgesetz (ehemals GVFG) beträgt 20 Jahre.

Die formalen Konditionen zur Nutzungsüberlassung werden derzeit verhandelt (z. B. Eintrag einer entsprechenden Grunddienstbarkeit) und falls erforderlich in einer gesonderten Drucksache behandelt.

### **3 . UVP**

Die geplante Baumaßnahme „Fahrradparkhaus Rundestraße“ führt zur Verbesserung der bestehenden Umweltverhältnisse und trägt durch die Erweiterung der Kapazitäten im Umfeld des Bahnhofs zu einem stadtgestalterisch verträglicheren Bild bei. Sie dient der Förderung des Radverkehrs und somit in weitesten Sinne zur Verbesserung des Klimas im Allgemeinen.

Die Fläche ist derzeit zu 100 % versiegelt und weitestgehend verschattet. Das Vorhandensein bedeutender Flora- und/oder Faunabestände ist nicht bekannt und auch nicht zu erwarten.

### **4. Bauzeit / Baurecht**

Nach Bewilligung der Bezuschussung bei der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) soll die Maßnahme möglichst im Frühjahr 2010 begonnen und ebenfalls in 2010 abgeschlossen werden.

Planungsrechtliche Grundlage für die Radstation bilden die Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 628. Das Vorhaben ist aufgrund der bestehenden Festsetzungen dieses Bebauungsplanes zulässig. Ein Bauantrag ist erforderlich.

Anlage 1: Übersichtsplan  
Anlage 2: Lageplan  
Anlage 3: Seitenansichten

66.22  
Hannover / 11.08.2009