

Landeshauptstadt



Beschluss-
drucksache

b

An den Stadtbezirksrat Mitte zur Kenntnis
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Ausschuss für Haushalt, Finanzen und
Rechnungsprüfung
In den Verwaltungsausschuss
In die Ratsversammlung

1. Ergänzung
Nr. 1436/2012 E1
Anzahl der Anlagen 2
Zu TOP

Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofes an der Rundestraße

Antrag,

1. dem Änderungsantrag 15-1758/2012, Punkt 2,3 und 4 zu folgen,
2. dem Änderungsantrag 15-1758/2012, Punkt 1 und 5 nicht zu folgen,
3. der Ergänzung des Änderungsantrages 15-1758/2012 in Punkt 6 nicht zu folgen
4. und dem Änderungsantrag 15-1759/2012 nicht zu folgen.

- Entscheidungsrecht des Verwaltungsausschusses gemäß § 76 Abs. 2 NKom VG.

Finanzielle Auswirkungen

Keine.

Finanzhaushalt

Entfällt.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Genderspezifische Aspekte und Belange wurden bei der Ursprungsplanung berücksichtigt.

Kostentabelle

Entfällt.

Begründung des Antrages

Zu 1., Punkt 2:

Die Planung einer Dachbegrünung wurde aufgrund der Wettbewerbsvariante mit der großen Dachlösung nicht weiterverfolgt, da bei dieser Ausführung das Dach des Servicegebäudes

unter der Überdachung der Bussteige gelegen hätte. Durch die vorliegende Planung des verkleinerten Daches ist eine Begrünung des Servicegebäudes denkbar und bautechnisch umsetzbar. Für die Realisierung sind Mehrkosten in Höhe von ca. 20.000,- € zu kalkulieren. Diese sind bisher im Gesamtbudget des Projektes nicht berücksichtigt. Die Verwaltung schlägt vor, die Dachbegrünung im Rahmen der öffentlichen Ausschreibung der Arbeiten als Alternativposition aususchreiben. Sofern sich die Gesamtkosten für das Projekt dadurch nicht erhöhen, wird diese Position umgesetzt.

Zu 1., Punkt 3:

Die Öffnung zwischen Wandscheibe und Servicegebäude hat eine Breite von ca. 8,00 m. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird sichergestellt, dass diese Öffnung bei Bedarf nachträglich durch eine Toranlage verschlossen werden kann. Aus Sicht der Verwaltung wird allerdings durch den Einbau einer Toranlage auf dem Zentralen Omnibusbahnhof ein eingefangener Raum entstehen, der ein Entweichen bei Gefahr über den Parkplatz der Deutschen Bahn verhindert, somit erscheint ein Einbau aus Sicht der Verwaltung nicht sinnvoll.

Zu 1., Punkt 4:

Die Verwaltung wird im Rahmen der Vertragsverhandlungen mit dem zukünftigen ZOB-Betreiber sicherstellen, dass für die genannten städtischen Flächen eine wirksame Kontrolle durchgeführt wird. Die Überwachung der DB-Parkplatzanlage kann nicht Bestandteil dieser Vertragsverhandlungen sein, sondern obliegt der DB-AG. Die Verwaltung wird hierzu jedoch Kontakt mit den zuständigen Stellen der DB aufnehmen, um auf die angesprochene Situation hinzuweisen.

Zu 2., Punkt 1:

Die Forderung des Stadtbezirksrates, die geplante Wandscheibe als Abgrenzung zum Gelände der Deutschen Bahn als künstlerisch ausgestaltete Graffiti-Wand zu realisieren, wird von der Verwaltung aus stadtgestalterischen Erwägungen abgelehnt. Aus Sicht der Verwaltung und des Entwurfsverfassers (Büro Werner Sobek) ist das prägende Farbthema für den Zentralen Omnibusbahnhof mit der Farbwahl für das rote Servicegebäude hinreichend belegt und sollte durch eine bunte Graffiti-Wand nicht zusätzlich überfrachtet werden. Zudem ist das geschwungene, nahezu schwebende Dach, das wesentliche Gestaltungs- und Entwurfs-element des neuen ZOB. Die Schlichtheit und Eleganz dieses Entwurfes würde durch die geforderte Graffiti-Wand erheblich beeinträchtigt. Alternative Überlegungen zur Begrünung der Wand, die in diesem Zusammenhang von Seiten der Verwaltung angedacht waren, wurden aufgrund verschiedener Gesichtspunkte jedoch verworfen. Durch die Ausrichtung der Wand ist an der zu bepflanzenden Seite mit schlechten Lichtverhältnissen und einer übermäßigen Verschattung zu rechnen. Weiterhin steht der gärtnerische Pflegeaufwand in keinem Verhältnis zum stadtgestalterischen Gesamteindruck. Zusätzlich sind die Flächen der Nebenanlagen vor der Wandscheibe erforderlich als Gehwegflächen und Aufstellbereiche für wartende Busgäste, so dass hier die Flächen für die erforderlichen Pflanzbeete nur zu Lasten der Wartebereiche bereitgestellt werden können.

Zu 2., Punkt 5:

Die Verwaltung empfiehlt an dem bisher geplanten Standort der Fahrradbügel festzuhalten. Der im Antrag geforderter Standort im Bereich des Servicegebäudes oder des Fußgängerüberweges Lister Meile scheidet aufgrund der beengten Verhältnisse aus. Dieser Bereich wird durch eine Vielzahl unterschiedlichster Fußgängerströme genutzt und zudem

durch den vorhandenen Radweg entlang der Lister Meile begrenzt. Hier gilt es mit Rücksicht auf die Nutzer/-innen der Flächen weitere Engpässe bzw. Doppelnutzungen soweit möglich zu vermeiden. Die Planungen für den Bereich des Nord-West-Ausganges am Hauptbahnhof sind abgeschlossen. Hier wurden alle Möglichkeiten, zusätzliche Fahrradstellmöglichkeiten einzurichten ausgeschöpft bzw. im Verhältnis zu den anderen Flächen-ansprüchen abgewogen. Das unmittelbar angrenzende Fahrradparkhaus am Nordkopf des Hauptbahnhofes bietet eine ideale Alternative, insbesondere für ZOB-Nutzer/-innen, die mehrere Tage verreisen und dort ihr Fahrrad diebstahlsicher und witterungsgeschützt verwahren lassen zu können.

Aus Sicht der Verwaltung ist insoweit der in den Planunterlagen vorgeschlagenen Standort für die Fahrradbügel vertretbar, der voraussichtlich überwiegend durch die Mitarbeiter/-innen des ZOB bzw. durch die Nutzer/-innen des ÖPNV in Anspruch genommen werden wird. Die im Antragstext formulierte Befürchtung der Vermüllung dieser Fahrradabstellfläche wird nicht geteilt, da dem zukünftigen externen ZOB-Betreiber rechtlich deutlich mehr Möglichkeiten zur Verfügung stehen, Schrotträder von seinem Grundstück entfernen zu lassen, als dies der Landeshauptstadt Hannover in Bezug auf die öffentlichen Freiflächen gewährt wird.

Zu 3., Punkt 6:

Aus Sicht der Verwaltung und des Entwurfsverfassers (Büro Werner Sobek) sollte die vorliegende Planung mit drei Einzeldächern an der geplanten Wandscheibe weiter verfolgt werden. Ein zweites, kleineres Dach in der Ästhetik des großen Daches ist bautechnisch nicht umsetzbar. Für den Witterungsschutz steht hier in der Tiefe eine Fläche von 1,60 m zur Verfügung. Die geplanten Glaselemente umfassen eine Feldfläche von 1 m² (Kantenlänge : 1mx1m) und die Tragkonstruktion nimmt den Momentenverlauf der statischen Konstruktion gestalterisch auf. Diese Ausführung ist folglich bei einem schmalen Dach nicht realisierbar.

Der Entwurfsverfasser hat hier zudem ganz bewusst sowohl in Bezug auf die Form als auch auf das Material einen Gegenentwurf zum großen Dach vorgeschlagen, um so die Großform in ihrer Einzigartigkeit zu unterstreichen und nicht zwei Dächer in Konkurrenz zueinander zu stellen.

Da der Kostenrahmen für das Gesamtprojekt begrenzt ist, und das Dach aus Kostengründen bereits gekürzt werden musste, lässt sich dieser Änderungsvorschlag zudem finanziell nicht darstellen.

Zu 4.:

Die Forderungen aus dem Änderungsantrag 15-1759/2012 werden in die Verhandlungen mit einem potentiellen Betreiber einfließen und die Verwaltung wird auf deren Einhaltung drängen. Der Antrag wird somit Bestandteil einer separaten Beschlussdrucksache zum Betreibervertrag.

66.21

Hannover / 10.09.2012