

Landeshauptstadt



Beschluss-  
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Mitte  
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss  
In den Ausschuss für Arbeitsmarkt-, Wirtschafts- und  
Liegenschaftsangelegenheiten  
In den Ausschuss für Haushalt Finanzen und  
Rechnungsprüfung  
In den Verwaltungsausschuss  
In die Ratsversammlung

Nr. 2612/2010  
Anzahl der Anlagen 5  
Zu TOP

---

## **Zentraler Omnibus Bahnhof (ZOB) Sachstand Planung und Vorschlag zum weiteren Vorgehen**

### **Antrag,**

- 1) dem Konzept der in Anlage 1 dargestellten Tiefbaumaßnahmen zum ZOB zuzustimmen,
- 2) dem in der nachfolgenden Begründung dargelegten Raumprogramm für die Hochbaumaßnahme zur Nebenanlage im Grundsatz zuzustimmen (siehe Top 3 der Begründung),
- 3) zur Klärung der Hochbauaufgaben „Witterungsschutz“ und „Nebenanlage“ ein Wettbewerbsverfahren durchzuführen (6 geladene Büros und 6 durch Losverfahren ermittelte Büros),
- 4) den „Betrieb“ für den neuen ZOB öffentlich auszuschreiben.

### **Berücksichtigung von Gender-Aspekten**

Durch den Neubau des ZOB wird dieser Umsteigepunkt in seiner überregionalen Funktion langfristig gestärkt und gesichert. Insgesamt ist davon auszugehen, dass nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des ZOB keine Bevorzugung oder Benachteiligung bezüglich des Geschlechts oder des Alters der Nutzerinnen und Nutzer oder einzelner anderer Gruppen zu erwarten ist. Durch den Neubau entsprechender Infrastrukturen wird sich das Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen verbessern.

## Kostentabelle

Darstellung der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen in Euro:

### Teilfinanzhaushalt 66 - Investitionstätigkeit

#### Investitionsmaßnahme

#### Produkt ÖPNV - ZOB Neubau

##### Einzahlungen

Zuwendungen für Investitionstätigkeit	0,00
Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit	0,00
Veräußerung von Sachvermögen	0,00
Veräußerung von Finanzvermögensanlagen	0,00
Sonstige Investitionstätigkeit	0,00

##### Auszahlungen

Erwerb von Grundstücken und Gebäuden	0,00
Baumaßnahmen	85.000,00
Erwerb von bewegl. Sachvermögen	0,00
Erwerb von Finanzvermögensanlagen	0,00
Zuwendungen für Investitionstätigkeit	0,00
Sonstige Investitionstätigkeit	0,00
<b>Saldo Investitionstätigkeit</b>	<b>-85.000,00</b>

**Saldo Sonderfelder** 0,00

### Teilergebnishaushalt 66

Angaben pro Jahr

#### Produkt

##### Ordentliche Erträge

Zuwendungen und allg. Umlagen	0,00
Sonstige Transfererträge	0,00
Öffentlichrechtl. Entgelte	0,00
Privatrechtl. Entgelte	0,00
Kostenerstattungen	0,00
Auflösung Sonderposten (anteilige Zuwendungen)	0,00
Sonstige ordentl. Erträge	0,00

##### Ordentliche Aufwendungen

Personalaufwendungen	0,00
Sach- und Dienstleistungen	0,00
Abschreibungen	0,00
Zinsen o.ä. (TH 99)	0,00
Transferaufwendungen	0,00
Sonstige ordentliche Aufwendungen	0,00

**Saldo ordentliches Ergebnis** 0,00

**Außerordentliche Erträge** 0,00

**Außerordentliche Aufwendungen** 0,00

**Saldo außerordentliches Ergebnis** 0,00

#### Finanzielle Auswirkungen:

Für das Projekt wurden in der Vergangenheit bereits verschiedene Haushaltsansätze gebildet, die aufgrund der Verzögerungen bei der Umsetzung jedoch noch nicht abgerufen werden konnten. Das Projekt wird als PSP Element i54701.001 im Investitionshaushalt geführt.

Für die bestehenden Haushaltsreste von 1,43 Mio. € aus 2010 wird die Fachverwaltung beantragen, diese für das Jahr 2011 zur Verfügung zu stellen (sog. Zweitveranschlagung). Zusammen mit dem Haushaltsansatz in 2010 von 500.000 €, der ebenfalls zu übertragen ist, stünden nach Bewilligung in 2011 somit insgesamt 1,93 Mio. € kassenmäßig zur Verfügung.

Für 2012 plant die Verwaltung einen Haushaltsansatz von 2 Mio. €. Damit stünden für das Gesamtprojekt insgesamt 3,93 Mio. € zur Verfügung. Dies entspricht der von der Verwaltung erarbeiteten ersten groben Kostenschätzung für die erforderlichen Tiefbauarbeiten, den Hochbau des Nebengebäudes nebst Witterungsschutz sowie den erforderlichen Baunebenkosten (Gutachten und Wettbewerb).

Die in der vorstehenden Kostentabelle genannten 85.000 € werden für die Durchführung und Betreuung des unter Punkt 4 dieser Begründung näher erläuterten Realisierungswettbewerbes veranschlagt (Hochbauplanung Nebengebäude und Überdachung der Bussteige).

## **Begründung der Anträge**

### **1. Aktueller Planstand und Darstellung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme aus September 2010**

Die Planungen für die verkehrstechnische Abwicklung der Verkehre auf dem neuen ZOB liegen im Grundsatz seit 2006 vor. Grundlage für diese Planung ist u. a. ein Gutachten des Büros SHP, das hierzu im Vorfeld verschiedene Erschließungsvarianten untersucht hat. Dieses Konzept hat - mit kleineren Änderungserfordernissen - auch weiterhin Bestand.

Wesentliche Grundlage dieses ZOB-Konzeptes ist die Trennung der ÖPNV-Verkehre und der Reisebus- und Gelegenheitsverkehre, die bisher alle auf dem bestehenden ZOB-Gelände abgewickelt werden (sog. Lister Dreieck).

Die ÖPNV-Verkehre, hier die Regiobuslinien 300,500 und 700 werden von der ZOB - Fläche in den öffentlichen Straßenraum der Rundestraße verlagert. Die heutige Einstiegshaltestelle für die Regiobuslinien 300,500 und 700 westlich der Lister Meile entfällt. Die neue Regiobuseinstiegshaltestelle (ggf. auch eine zweite Haltestelle) wird an der Rundestraße unmittelbar an der neuen ZOB-Fläche organisiert (siehe Anlage 1). Die sogenannten Überliegerbusse der RegioBus, also Busse deren Fahrer ihre Ruhezeiten überbrücken müssen, finden ihren neuen Standplatz im Seitenbereich der Rundestraße und zwar bis hin zur Einmündung Hamburger Allee (siehe Anlage 3). Diese Verlagerung der ÖPNV-Verkehre war bereits in 2006 mit den Beteiligten abgestimmt und ist über die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 1387, 1. Änderung verbindlich geregelt worden.

Die Haltestellen der üstra Linienbusse (Linie 121 und 134) in Fahrtrichtung zum Ernst-August-Platz bleiben unverändert bestehen. Die Haltestelle der Linie 121 in Richtung Lister Platz wird zukünftig auch als Ausstiegshaltestelle für die Regiobuslinien 300, 500 und 700 dienen (Endhaltestelle). Hierzu ist es erforderlich die Aufstellfläche an dieser Haltestelle zu verlängern, die erforderlichen Platzreserven hierfür sind vorhanden (siehe Anlage 1).

Die heutige Einstiegshaltestelle der Regiobuslinien 300,500 und 700 auf der Westseite der Lister Meile steht im neuen Konzept als Haltestelle für ggf. erforderliche "Schienenersatzverkehre" zur Verfügung.

Der Reisebus- und Gelegenheitsverkehr wird auf einem räumlich deutlich verkleinerten aber leistungsfähigeren neuen ZOB - Gelände südlich der Rundestraße abgewickelt. Das Konzept ist in der Anlage 1 dargestellt und lässt sich wie folgt beschreiben:

- Insgesamt werden 11 Bussteige angeboten (7 Busbuchten und 4 Bushalteplätze),
- es sind vier Kiss&Ride Stellplätze vorgesehen,
- der Zu- und Abgang auf die ZOB-Verkehrsfläche wird (voraussichtlich) über zwei Schrankenanlagen geregelt,
- an jeder Busbucht bzw. an jedem Bushalteplatz ist eine eigene Anzeigetafel vorzusehen,
- die Fläche selber soll im Bereich der Busbuchten mit einem großen (Glas-)Dach überspannt werden, das einerseits als Wetterschutz dient, aber auch als gestalterisches Element wirken soll,
- auf der Fläche ist zudem ein Nebengebäude zu errichten, in dem die erforderlichen Serviceleistungen des ZOB angeboten werden können und das als witterungsgeschützter Wartebereich dient.

Grundlage dieser Gesamtplanung waren u.a. auch die Ergebnisse einer Bestandsaufnahme der auf dem ZOB ankommenden und abfahrenden Verkehre aus dem Jahr 2003/2004. Angesichts des zwischenzeitlich vergangenen Zeitraumes hat die Verwaltung im September 2010 erneut eine Verkehrszählung auf dem ZOB durchführen lassen. Die Ergebnisse dieser Zählung sind in einzelnen den Anlagen 2 a, 2 b und 4 zu entnehmen. Die Anlagen verdeutlichen, wie viele Bussteige zu welcher Zeit im Erhebungszeitraum belegt waren.

Die wesentlichen Ergebnisse dieser Datenerhebung stellen sich wie folgt dar (gezählt wurde am Mittwoch, den 08.09.2010 sowie am Freitag, den 10.09.2010, jeweils von 5.00 Uhr bis 24.00 Uhr):

#### Reisebus- und Gelegenheitsverkehre:

- Das Gesamtaufkommen an Reisebus- und Gelegenheitsverkehren ist im Vergleich zu 2003/04 nahezu gleich geblieben (Mittwoch: 37 Fernreisebusse und 27 Gelegenheitsverkehre / Freitag: 51 Fernreisebusse und 38 Gelegenheitsverkehre),
- etwas mehr als die Hälfte der Busse verbringt weniger als 15 Minuten Standzeit auf dem ZOB (54%),
- rund 11% der Busse verbleiben zwischen 15 Minuten und 30 Minuten auf dem ZOB,
- aber: 26% der Busse stehen länger als 30 Minuten auf dem ZOB,
- die Spitzenstunden liegen am Freitag zwischen 07.15 und 08.15 Uhr sowie am Mittwoch zwischen 19.00 und 20.00 Uhr,
- die Anzahl der heute max. durch Reisebus- und Gelegenheitsverkehre in Anspruch genommenen Bussteige beträgt acht – und das ohne Regulierung der Standzeiten, (siehe Anlage 2 b), der neue ZOB hält für diese Art Verkehre zukünftig 11 Wartepositionen vor,
- diese Zahlen verdeutlichen, dass auf dem geplanten neuen ZOB - ohne Regulierung der Standzeiten - rund 25 % Kapazitätsreserven vorhanden sind,
- die Anlagen 2a und 2b veranschaulichen sehr deutlich, dass insgesamt noch umfangreiche Kapazitäten bei der Belegung der Standplätze vorhanden sind. So wurden die genannten 8 Standplätze insgesamt nur für einen Zeitraum von rund zehn Minuten belegt, davor und danach ergeben sich deutliche Freiräume. Werden

also zusätzlich noch die Standzeiten auf dem neuen ZOB reguliert, ergeben sich weitere Kapazitätsreserven. Daher ist zu erwarten, dass rund 30% mehr Busverkehre als heute auf einem neuen ZOB in der dargestellten Form abgewickelt werden können.

#### Linienverkehr RegioBus (Linie 300, 500, 700):

- Das Gesamtaufkommen an Linienbusverkehr hat in der Spitzenstunde geringfügig zugenommen (morgens zwischen 8:30 Uhr und 9:30 Uhr und am Nachmittag zwischen 16.30 Uhr und 17.30 Uhr),
- besonders die Nutzung des ZOB zum Abstellen der Busse während der Betriebspausen bzw. als Betriebsfahrt hat zugenommen,
- max. wurden bis zu 10 Regiobusse gleichzeitig auf dem ZOB gezählt,
- auffällig ist, dass an beiden Tagen mehrere Positionen mit Standzeiten von 30 und mehr Minuten belegt sind,
- Die Zahlen verdeutlichen, dass die bisherigen Planungen für die Verlagerung des ÖPNV in den Bereich der Rundestraße weiterhin Bestand haben können. Die vorgesehenen Überliegerpositionen (gemäß B-Plan Nr. 1387-1.Änderung) reichen aus, die getakteten Verkehre abzuwickeln.

Fazit: Die aktuellen Zahlen bestätigen die Planung aus 2006.

## **2. Auswirkungen der geplanten Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes**

Aktuell in Frage gestellt wurden die oben dargestellten Planungen durch die Diskussion um die geplante Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Die geplante Novellierung des PBefG (hier § 13) sieht vor, den innerdeutschen Fernlinienbusverkehr zu liberalisieren. Damit würden innerdeutsche Fernbuslinien freigegeben. Nach geltendem Recht sind innerdeutsche Busfernverkehre ausschließlich von und nach Berlin zulässig. Die Novellierung des PBefG ist Bestandteil der Koalitionsvereinbarung zwischen CDU und FDP im Bund. Da bis dato kein Referentenentwurf zur konkreten Ausgestaltung des Gesetzestextes vorliegt, sind derzeit keine seriösen Prognosen zu den voraussichtlichen Auswirkungen dieser Novellierung möglich. Auch auf Bundesebene gibt es hierzu keine Prognosen, wie ein Gespräch mit Herrn Ferlemann, dem parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, in dieser Angelegenheit im Herbst des Jahres ergab.

Die vorab dargestellten Reserven auf dem neuen ZOB-Gelände für weitere Busbewegungen in einem Umfang von mindestens einem Drittel werden aus Sicht der Verwaltung jedoch als ausreichend bewertet, um die zusätzlich zu erwartenden Fernbuslinienverkehre abwickeln zu können. Insoweit schlägt die Verwaltung vor, das bestehende Konzept für einen ZOB-Neubau südlich der Rundestraße nunmehr umzusetzen. Sofern diese Reserve durch eine gestiegene Nachfrage im innerdeutschen Busfernverkehr als Auswirkung eines novellierten PBefG aufgezehrt würde, ergäben sich weitere Kapazitäten durch eine Neuorganisation des Gelegenheitsbusverkehrs.

Die aktuelle Bestandsaufnahme hat gezeigt, dass die heutige Fläche des ZOB auf dem Lister Dreieck im wesentlichen durch die Regiobusse vereinnahmt wird. Städtebaulich ist diese Fläche jedoch zu bedeutend, als dass sie auch zukünftig weiter als - nicht vollständig ausgelastete - ZOB-Fläche genutzt werden sollte. Stadtentwicklungspolitisches Ziel ist hier die Etablierung eines Bürostandortes mit einer mehrgeschossigen Bebauung, die sich in Bezug auf die Grundstücksausnutzung an den Nachbargrundstücken orientiert. Diesem

städtebaulichen Konzept folgend, hat der Rat der Stadt Hannover auch den Bebauungsplan Nr. 1387 verabschiedet. Das Konzept hat aus Sicht der Verwaltung weiterhin Bestand.

Die geplante Abwicklung der ÖPNV-Verkehre im öffentlichen Straßenraum ist ebenfalls verträglich, insbesondere da die Einstiegspositionen für die Regiobuslinien zukünftig über die Rundestraße direkt an die Flächen des neuen ZOB angrenzen werden (siehe Anlage 1) und damit die gewünschte Verflechtung aller Verkehre gewährleistet bleibt. Lediglich die Wartepositionen der Regiobusse, die sogenannten Überliegerbusse, werden in den Straßenraum der Rundestraße verlagert. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass die Regiobusse hier ihre Endhaltestelle organisiert haben und die Fahrer deshalb auch dort ihre Ruhezeiten abwickeln müssen. Dies ist eine Funktion, die nicht zwingend auf einer ZOB-Fläche organisiert werden muss, wie auch Beispiele aus anderen Städten zeigen. Mit Blick auf die stadträumliche Qualität der Fläche des Lister Dreiecks kann diese Funktion dort nicht aufrecht erhalten werden.

### **3. Raumprogramm Nebengebäude des ZOB, Witterungsschutz Bussteige**

Neben der „verkehrstechnischen“ Abwicklung der ZOB-Verkehre gilt es auch das Thema „Service“ neu zu organisieren. Das heute vorhandene Serviceangebot auf dem ZOB ist zu optimieren. Vorgesehen sind:

- witterungsunabhängige Wartezone,
- öffentliche Toilette (kostenpflichtig),
- digital gesteuerte Anzeige der abfahrenden Busse auf einer großen Anzeigetafel sowie ggf. an jedem Bussteig,
- Regulierung der Standzeiten der Busse,
- Möglichkeit der Gepäckaufbewahrung,
- Ticketverkauf analog zum Bestand (Verkaufsstelle für die Unternehmen Eurolines, RegioBus und Pol-Bus) - mit der Möglichkeit der Erweiterung/Ergänzung

Das erforderliche Raumprogramm für ein Nebengebäude, in dem diese Serviceleistungen angeboten werden können, stellt sich aus Sicht der Verwaltung wie folgt dar:

#### Raumprogramm Nebengebäude (vgl. auch Antragspunkt 2 dieser Drucksache):

- Wartehalle als abgeschlossene „Hülle“ in der Servicebereiche für den Ticketverkauf „nach Bedarf“ angeboten/ergänzt werden können,
- Wartebereich mit Sitzgelegenheiten für mind. 30 Personen in der Wartehalle,
- Drei Ticket-Verkaufsräume für die vorhandenen Nutzer in erweiterbarer Modultechnik (Trockenbauweise) innerhalb der Halle(pro Modul ca. 15 qm). Falls durch die Novellierung des PBefG am Standort die Nachfrage nach weiteren Ticketverkaufsräumen steigt, könnten ergänzend gleiche Module eingebaut werden. Wenn nicht, bleibt die Fläche als Wartezone erhalten,
- Rahmenbedingungen für alle Module: beheizbar, verschließbar, Einzelanschlüsse für Nebenkosten vorsehen, Elt-, Wasser-, Telekomanschlüsse vorsehen),
- In gleicher Bauart ein Modul für den Betreiber des ZOB mit ca. 15 qm (Steuerung Anzeigetafel, Regelung Ausfahrt Busse, Ansprechpartner vor Ort etc.),
- Haustechnikraum ca. 10 qm,
- Toilettenanlage (Damen WC / Herren WC / behindertengerechtes WC) / hierbei ist zu prüfen, in wie weit die vorhandenen Flächen in der -1-Ebene angebunden werden können,

- Facilityraum ca. 12 qm (Putzgeräte, Materiallager, Sammelmüllbehälter etc.),
- Gegebenenfalls verschließbare Gepäckfächer mit Münzeinwurf,
- Standort für Getränkeautomat,
- Große Anzeigentafel.

Darüber hinaus ist es erforderlich, die neuen Bussteige mit einem Witterungsschutz durch ein die Bussteige überspannendes Dach zu versehen. Dieses Dach soll neben dem Witterungsschutz aber auch eine gestalterische Funktion übernehmen, die der städtebaulichen Bedeutung der Fläche insgesamt Rechnung tragen kann.

#### **4. Wettbewerbsverfahren für das Nebengebäude und die Überdachung der Bussteige**

Die Verwaltung schlägt vor, das dargestellte hochbauliche Raumprogramm für das Nebengebäude und die Überdachung der Bussteige über einen Realisierungswettbewerb erarbeiten zu lassen. Hierzu sollen insgesamt 12 Büros beauftragt werden, einen Entwurf einzureichen (sechs geladene Büros und sechs über Losverfahren ermittelte Büros).

Mit Blick auf die besonderen bautechnischen Anforderungen an die erforderliche Überdachung der Bussteige müssen die Architekturbüros mit einem Statiker zusammenarbeiten, der den Nachweis der Tragfähigkeit der Entwurfskonstruktion darlegt.

Dem Wettbewerb soll ein festgelegter Gesamtkostenrahmen zugrunde gelegt werden.

Das vorgeschlagene Verfahren wurde im Vorfeld mit der Architektenkammer abgestimmt.

Ziel ist es, das Wettbewerbsverfahren im Februar 2011 zu starten. Die Ergebnisse, einschließlich der konkreten Kostenschätzungen, werden den politischen Gremien zur Beschlussfassung in einer gesonderten Drucksache vorgelegt.

Nach Durchführung der öffentlichen Ausschreibung könnten die Hochbauarbeiten im Herbst 2011 beginnen. Die erforderlichen Tiefbauarbeiten könnten sich dann voraussichtlich ab Anfang 2012 anschließen.

#### **5. Öffentliche Ausschreibung "Betrieb ZOB"**

Die Ausführungen unter Punkt 1 haben gezeigt, dass die Organisation der Abläufe auf dem neuen ZOB einer Neuordnung bedürfen.

Der Betrieb des ZOB ist deshalb öffentlich auszuschreiben. Die Verwaltung erarbeitet hierzu ein entsprechendes Konzept als Grundlage für die Ausschreibung.

Neben dem Betrieb des ZOB soll dem zukünftigen Betreiber auch die Verantwortung für die Unterhaltung der ZOB-Verkehrsflächen, des Nebengebäudes und des Daches übertragen werden, so dass der Stadt Hannover zukünftig keine weiteren Kosten entstehen.

Für die Bereitstellung der Infrastruktureinrichtungen durch die Stadt Hannover soll zudem ein Mietzins erhoben werden.

Die Ergebnisse der öffentlichen Ausschreibung werden den politischen Gremien zu gegebener Zeit über eine gesonderte Drucksache vorgestellt.

Hannover / 28.12.2010