

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

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

Nr. 1436/2012
Anzahl der Anlagen 7
Zu TOP

BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt

Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofes an der Rundestraße

Antrag,

1. einer überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 385.000 € zu Lasten 2014,
 2. dem Neubau des ZOB (Überdachung des zentralen Omnibusbahnhofes, Servicegebäudes an der Lister Meile, Verkehrsflächen), wie in Anlagen 1-7 dargestellt, mit Gesamtkosten in Höhe von 4.310.000 €
 3. dem Baubeginn unter der Maßgabe, dass zuvor ein leistungsfähiger Betreiber für die Anlage vertraglich gebunden werden konnte bzw. gefunden wurde sowie der Mittelfreigabe zuzustimmen.
- Anhörungsrecht des Stadtbezirksrates gem. § 94 (1) Nr. 1 + 4 i.V. mit § 10 Abs. 1+4 der Hauptsatzung der LHH
 - Entscheidungsrecht des Verwaltungsausschusses gemäß § 76 Abs. 2 NKomVG i.V. mit Ziffer 1.2.3. des Anhanges zur Hauptsatzung der LHH.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzhaushalt

Investitionsmaßnahme 1.54701.001

Bezeichnung ÖPNV / ZOB

Mittel aus 2011	525.000 €
Ansatz 2012	500.000 €
Verpflichtungsermächtigung (VE) z.L. 2013	2.900.000 €
Überplanmäßige VE z.L. 2014	385.000 €

Die Deckung für die überplanmäßige VE erfolgt aus dem Vorhaben I.51106.011
Entwicklungsmaßnahme Schwarze Heide.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Durch den Neubau des zentralen Omnibusbahnhofes wird dieser Umsteigepunkt in seiner überregionalen Funktion langfristig gestärkt und gesichert. Genderspezifische Aspekte und Belange wurden bei der geplanten Maßnahme beachtet. Im Rahmen der Planung der Maßnahme wurden Fragen der sozialen Sicherheit (Beleuchtung) und die behindertengerechte Gestaltung geprüft und mit erhöhtem Angebot für mobilitätseingeschränkte Personenkreise verbessert. Die Ergebnisse sind in die Planung eingeflossen.

Kostentabelle

Darstellung der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen in Euro:

Teilfinanzhaushalt 66 - Investitionstätigkeit

Investitionsmaßnahme I.54701.001 ÖPNV / ZOB

Einzahlungen	Auszahlungen	
	Baumaßnahmen	4.310.000,00
	Saldo Investitionstätigkeit	-4.310.000,00

Teilergebnishaushalt 66

Angaben pro Jahr

Produkt 54101

Ordentliche Erträge	Ordentliche Aufwendungen	
	Abschreibungen	107.750,00
	Zinsen o.ä. (TH 99)	107.750,00
	Saldo ordentliches Ergebnis	-215.500,00

Die Gesamtkosten für die Baumaßnahme betragen 4.310.000 €.

In der Finanzplanung sind bisher 3.925.000 € für das nachfolgend beschriebene Vorhaben berücksichtigt. Die Verwaltung wird die fehlenden Mittel im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum Haushalt 2013 für die Finanzplanung 2014 veranschlagen. Die überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung ist erforderlich, um noch eine Auftragsvergabe Ende 2012 zu ermöglichen.

Die Deckung erfolgt aus dem Vorhaben I.51106.011 Entwicklungsmaßnahme Schwarze Heide. Dort wird die VE nicht mehr in voller Höhe benötigt.

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Mit Vorlage der Beschlussdrucksache 2612/2010 hat die Verwaltung im Jahr 2010 bereits die Zustimmung zu einem Konzept der Verkehrsflächen, einem Raumprogramm für das Servicegebäude im Grundsatz, der Durchführung eines Wettbewerbes hinsichtlich Witterungsschutz und Nebenanlagen und einer Ausschreibung des Betriebes für den neuen ZOB beantragt. Daraufhin wurde mit der Drucksache 0291/2011 ein gemeinsamer Zusatzantrag eingebracht und die Beschlussdrucksache 2612/2010 beraten und beschlossen.

Die Anforderungen aus dem Zusatzantrag zur Neuordnung der Verkehrsflächen hinsichtlich Rad- und Fußgängerbeziehungen und Abstellmöglichkeiten wurden in der Beschlussdrucksache 0340/2012 zum Umbau des Nord-West-Ausganges Hauptbahnhof berücksichtigt und im Bezirksrat Mitte beraten und beschlossen.

Aufbauend auf den Anforderungen der Beschlussdrucksache wurde von der Verwaltung im Frühjahr/Sommer 2011 ein Planungswettbewerb durchgeführt.

Das festgelegte Raumprogramm für das Servicegebäude war dabei begrenzt auf die wesentlichen Funktionen, die an diesem Standort zu erfüllen sind. Neben der Anordnung verschiedener Ticketcounter und einer Wartehalle, sowie der Bereitstellung einer öffentlichen Toilettenanlage, galt es Flächen für den zukünftigen Betreiber zu organisieren (Verwaltung, Technik, Lager etc.), die den reibungslosen Ablauf des ZOB-Betriebes

sicherstellen können.

Die Planungen für die Überdachung der Anlage sollten neben der Funktion als Witterungsschutz ebenfalls besondere Anforderungen mit Blick auf die städtebauliche Gesamtsituation an diesem Standort erfüllen.

Durch den Neubau des ZOB soll dieser Umsteigepunkt in seiner überregionalen Funktion langfristig gestärkt werden. Die Überdachung soll den ZOB zu einer attraktiven und prägnanten Adresse werden lassen.

Am 28.06.2011 hat die Jury des Wettbewerbspreisgerichtes einstimmig den Entwurf des Büros Werner Sobek aus Stuttgart als 1. Preisträger prämiert.

In enger Abstimmung mit der Verwaltung wurde der Wettbewerbsentwurf zwischenzeitlich durch das Büro Werner Sobek überarbeitet und optimiert. Die Kostenschätzung aus dem Wettbewerb wurde durch eine entsprechende Kostenberechnung präzisiert.

In diesem Zusammenhang wurde festgestellt, dass die im Rahmen des Wettbewerbs angenommenen Kostenschätzungen aufgrund zwischenzeitlich deutlich gestiegener Stahlpreise nicht gehalten werden konnten.

Die mit dieser Drucksache vorgestellte Planung des neuen ZOB weicht insoweit von den Wettbewerbsdarstellungen ab. Insbesondere die Dachfläche wurde deutlich um ca. 40 % verkleinert. Um dennoch den Witterungsschutz für die Bussteige entlang der Grundstücksgrenze zur DB-Fläche sicherstellen zu können wird als neues funktionales und gestalterisches Element eine Mauer eingeführt, die die Fläche des ZOB eindeutig gegenüber der westlichen Bahnfläche abgrenzt und zugleich Halterung für insgesamt drei kleinere „Vordachelemente“ bildet, die jeweils einem Bussteig zugeordnet werden können. Das Servicegebäude hat als Grundform sein Dreieck beibehalten, der eigentliche Grundriss wurde insgesamt optimiert.

Die aktuellen Planstände der Überarbeitung werden nachfolgend ausführlich beschrieben.

2. Beschreibung des Vorhabens

Überdachung / Witterungsschutz:

Die ca. 1400 m² große Dachstruktur besteht aus einem orthogonalen ca. 81 m langen und ca. 17 m breiten Trägerrost aus geschweißten Stahlhohlprofilen. Die Roststruktur ist diagonal zur Längsachse ausgerichtet und lagert auf 10 Stahlrundstützen auf. Der Stützenabstand beträgt 12 m. Die Stützenstellung wurde optimiert, um dem sorgfältig entwickelten Verkehrskonzept Rechnung zu tragen. Während die Trauflinie der Struktur nahezu horizontal 6,50 m oberhalb des Bodens verläuft, verändern sich die Unterkanten der Profile, so dass eine dynamische, wellenartige Untersicht entsteht. Die maximalen Profilhöhen von ca. 850 mm werden oberhalb der Stützen ausgebildet, im Feld verringert sich die Profilhöhe auf ein Minimum. Die gewählte Form ist tragwerkstechnisch äußerst vorteilhaft, da die höheren Profile der Konstruktion oberhalb der Stützen im Bereich des dort wirkenden Stützmomentes eine maximale Steifigkeit geben. Im Feldbereich hingegen wird infolge der geringeren Profilhöhen das Eigengewicht der Konstruktion minimiert. Somit harmonisiert eine technische optimierte Ausbildung des Tragwerks mit der architektonischen Konzeption des Daches. Das orthogonale Raster mit einem Achsabstand von 1,33 m auf 1,33 m erlaubt nicht nur einen effektiven, zweiachsigen Lastabtrag, sondern ermöglicht ebenfalls die Wahl sehr wirtschaftlicher Scheibenabmessungen für die Dachabdeckung. Die Aussteifung der Konstruktion gegenüber horizontalen Lasten wie Wind und Anprall erfolgt durch die biegesteife Einspannung der Stützen in die Fundamente. Die

Stahlprofile bestehen aus Blechen zusammen geschweißten Rechteckhohlprofilen mit einer maximalen Querschnittsbreite von 65 mm. Dies erlaubt, die Wandstärken der Profile den statisch erforderlichen Anforderungen anzupassen und somit Gewicht einzusparen. Die gewählte Konstruktion kann im Werk vorproduziert werden. Hierfür werden große Dachsegmente vorgefertigt, und auf der Baustelle über einfache Verbindungen zusammengefügt.

Die Eindeckung der Struktur erfolgt komplett von oben durch aufgelegte Glaselemente aus teilvorgespannten Verbundgläsern mit einer feinen Rasterbedruckung. Die Dacheindeckung ergänzt harmonisch die Struktur des Daches: die Transparenz der Scheiben erlaubt einen hohen Lichteinfall, die Bedruckung bildet einen leicht bedämpfenden Sonnenschutz aus.

Wandscheibe an der Grundstücksgrenze zur DB-Fläche:

Durch die Verkleinerung des Daches gegenüber dem Planstand Wettbewerb wird der Stadtraum zwischen Bahnanlage und Glasdach freigestellt und bedarf einer linearen Arrondierung. Die notwendige stadträumliche Einfassung wird durch eine ca. 3,90 m hohe und ca. 66 m lange Wand gelöst, welche die heterogenen Nebennutzungen der Deutschen Bahn (Müllsammelplatz, Parkflächen u. ä.) kaschiert und einen direkten Bezug zum Servicegebäude herstellt (Wandhöhe = Höhe Servicegebäude).

Am östlichen Ende knickt die Wand ab und schafft dadurch einen Endpunkt der sich am Bestand verankert. Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Witterungsschutz) an den südlichen Bussteigen werden zusätzlich drei je ca. 9m² große Blechvordächer an der Wand angebracht die gleichzeitig eine Zuordnung und Orientierung zu den drei dort befindlichen Bussteigen geben. Die Wand soll in einem zurückhaltenden Grauton einschließlich Graffitienschutz gestrichen werden. Es entsteht so ein Dreiklang aus Glasdach, Servicegebäude und Wandelement.

Servicegebäude:

Das Gebäude stellt den markanten Ankerpunkt des ZOB-Ensembles dar. Als Endpunkt der Lister Meile vor dem Unterqueren der Bahngleise leuchtet es selbstbewusst in Rot – Reminiszenz an das Hannoveraner Stadtwappen- und spielt ebenso wie die Überdachung mit der Dualität von Fern- und Nahwirkung.

Das Gebäude bildet einen scharfkantigen gleichschenkligen Dreieckskörper von ca. 27 m Kantenlänge mit einer BGF von ca. 300m² aus. Zu den Bussteigen formuliert der Baukörper durch ein Vordach eine Willkommensgeste. Der hierdurch entstehende geschützte Vorbereich beinhaltet sämtliche Zugänge zu den programmatischen Funktionen, die über den unmittelbaren Busverkehr hinaus notwendig sind. Zur Lister Meile und damit zum Westausgang des Hauptbahnhofes gibt sich der rote Baukörper mit dem großflächigen Logo „ZOB“ zu erkennen. Hier ist eine zweite, nur als Fluchttür zu nutzende Öffnung vorgesehen. Auf einen zweiten Eingang an dieser Stelle – wie seinerzeit im Wettbewerb vorgesehen - wurde bewusst verzichtet, denn die künftigen NutzerInnen sollen über den ampelgesicherten Fußweg an der Kreuzung Lister Meile / Rundstraße auf den Haupteingang des ZOB geleitet werden.

Den Bussteigen mit unmittelbarem Sichtbezug zugeordnet, befinden sich die fünf verglasten Ticketcounter sowie zwei Verwaltungsbüros. Die Räume sind teilweise zusammenschaltbar bzw. durch Schiebetüren abgetrennt, so dass sie den unterschiedlichsten Ansprüchen entsprechend genutzt werden können. In diesen Ticketcounter sollen die bereits heute am Standort ansässigen Unternehmen Pol-Bus, eurolines und Regio-Bus untergebracht

werden.

Flankiert werden die Ticketcounter von zwei geschlechtergetrennten Personal-WC Anlagen. Das Damen-WC wird – mit geringfügigen Einschränkungen - als behindertengerechtes WC ausgeführt (in dem Fall auch für Herren zu nutzen).

Der Zugang zum zentralen, ca 66 qm großen Warteraum, mit ca. 30 Sitzplätzen und Schließfächern, befindet sich ebenfalls auf der den Bussteigen zugewandten Gebäudeseite. Eine Oberlichtkuppel schafft durch den Tageslichteinfall eine hohe Aufenthaltsqualität. Für die Kunden wird in dieser Wartehalle eine große digitale Informationstafel mit den An- und Abfahrzeiten der Busse angeordnet. Die lichte Raumhöhe bis zur Abhangdecke beträgt 2,65 m. An den Warteraum angegliedert sind öffentliche WCs (Damen und Herren) sowie ein weiteres behindertengerechtes (unisex) WC mit Wickelmöglichkeit.

Der Technikraum ist ebenfalls über den Warteraum erschlossen. Kleinräume werden als Lagerflächen ausgewiesen. Auf der Südseite des Gebäudes befindet sich ein von außen erschlossener unbeheizter Müllraum.

Das Gebäude ist ein Massivbau, mit einer roten Metallverkleidung, auf flach gegründeter Stahlbetonbodenplatte und Betondecke, welche auf aus 40 cm starken Porestein gemauerten Außenwänden lagert. Eine Ausführung des Servicegebäudes im Passivhausstandard war nicht umsetzbar, da durch die zu erwartende hohe Frequenz der NutzerInnen der Anlage (Automatiktür) ein zu hoher Luftaustausch zu erwarten ist. Zudem lässt die Ausrichtung des Gebäudes, die sich in erster Linie an der Funktionalität für die NutzerInnen zu orientieren hat, nicht die erforderliche Sonneneinstrahlung in das Gebäude zu, die für eine Passivhausnutzung zwingend erforderlich wäre.

Verkehrsflächen:

Im Wesentlichen hält die Verwaltung bzgl. der Verkehrsflächen am Konzeptentwurf, der bereits in der benannten Drucksache dargelegt wurde, fest.

Auf Grundlage einer Variantenuntersuchung aus dem Jahr 2003, in diesem Zusammenhang durchgeführten Verkehrszählungen auf dem bestehenden ZOB-Gelände und weiteren Verkehrszählungen in 2010 und 2011 zur Überprüfung der älteren Zählung wurde eine Planung hinsichtlich der Verkehrsflächen erarbeitet.

Es ist geplant, den Regiobusverkehr (Linie 300, 500, 700) auf den öffentlichen Verkehrsflächen entlang der Rundestraße abzuwickeln. Dazu wurden bereits mit dem Neubau der Rundestraße im Bereich des Ärztehauses und Kaufland alle erforderlichen baulichen Maßnahmen umgesetzt. Es wurde eine Busspur in der Rundestraße vom Knotenpunkt mit der Lister Meile bis zur Hamburger Allee in einer Breite von 2,50 m angelegt und mit Betonrechteckpflaster befestigt. Den Lenkern der Regiobusse, die heute auf dem ZOB ihre Pausenzeiten nehmen, wird zukünftig entlang der Rundestraße eine Aufstellfläche zugewiesen., die zwischenzeitlich auch planungsrechtlich entsprechend festgesetzt wurde (Bebauungsplan Nr. 1387 – 1. Änderung).

Die Bushaltestelle auf der Lister Meile (von der Kurt-Schumacher-Straße aus anfahrbar) wird im Zusammenhang mit dem Neubau des ZOB im Rahmen der Platzgestaltung am Westausgang des Hauptbahnhofes um eine Buslänge erweitert, da es in Ausnahmefällen vorkommen kann, dass durch die zusätzliche Belegung mit den Linien 300, 500 und 700 zwei Busse gleichzeitig anfahren müssen. Diese Bushaltestelle wird bis zum Posttunnel verlängert und zeitgleich wird der unter dem Posttunnel ausfahrende Radfahrer auf die Fahrbahn in einem rotmarkiertem Radfahrerschutzstreifen bis an die Haltelinie der Lichtsignalanlage Rundestraße/Lister Meile geführt. Hierdurch kann auch ein Beitrag zur Entschärfung der bisher vorhandenen Engstelle zwischen dem Fahrgastunterstand der

Regiobus und dem dahinter verlaufenden Rad- und Gehweg im Bereich des Westausganges Hauptbahnhof geleistet werden, da die Radfahrer auf der Fahrbahn mitfahren. Diese Umbaumaßnahme ist unabhängig von den aktuellen Planungsüberlegungen zur D-Linienführung zu sehen und beeinträchtigt diese nicht.

Die Reisebus- und Gelegenheitsverkehre werden auf der derzeit als Parkplatz und bituminös befestigten Fläche zwischen Rundestraße und Parkplatz der DB abgewickelt. Dazu ist bereits in der Rundestraße eine entsprechende Linksabbiegespur eingerichtet worden.

Die Ein- und Ausfahrt erfolgt voraussichtlich über ein Schrankensystem zur Sicherstellung der Registrierung.

Vor der Ausfahrt aus dem ZOB wird vor der Lichtsignalanlage Rundestraße/Lister Meile auf die Rundestraße eine vorgelegte Haltelinie eingeplant zur optimierten Einfädelung der Busse in den öffentlichen Verkehr.

Insgesamt ist es vorgesehen, auf der Nordseite der Fläche zur Rundestraße die Fernreisebusse in 7 Bussteige in einer sog. Taschenaufstellung zu empfangen und abzuwickeln. Die Busse werden von der Rundestraße auf den ZOB geleitet, um dann in den zugewiesenen Haltestellen in Schrägaufstellung die Ein- und Aussteigevorgänge der Fahrgäste zu organisieren. Die Busbuchten sind durch Hochborde von den Warte- und Aufstellbereiche der Fahrgäste abgetrennt. Diese Wartebereiche befinden sich vor Kopf der Aufstellflächen für die Busse und zwischen den einzelnen Haltestellen. Sowohl die Abstellflächen der Busse als auch die Bussteige (Wartebereiche der Fahrgäste) sind mit einer Breite von jeweils 3,00 m vorgesehen. Die Fahrbahn und die Busbuchten werden bituminös befestigt und mit einem entsprechend dimensionierten, technisch erforderlichen Unterbau versehen. Die Aufstell- und Wartebereiche werden entsprechend der Gehwege entlang der Rundestraße mit Betonplatten befestigt. Die schräg angeordneten Busbuchten und die Wartebereiche sind durch das vorherig beschriebene Dach überspannt und somit hinreichend vor der Witterung geschützt.

Auf der Südseite der ZOB-Fläche zum Grundstück der DB sind 3 weitere Bushaltestellen in Längsaufstellung und vor dem Servicegebäude letztlich ein elfter Stellplatz ebenfalls in Längsaufstellung vorgesehen. Die dazugehörigen Aufstell- und Wartebereiche sind an der Grundstücksgrenze innerhalb einer Gehwegfläche von ca. 3,00 m Breite geschützt durch 3 einzelne Vordächer vorgesehen.

Im Einfahrtsbereich sind weiterhin vier Kurzzeitparkplätze für Fahrgäste der Reisebusse eingeplant (Kiss & Ride).

Informationssysteme:

Auf dem ZOB ist ein hochwertiges und den Anforderungen der Busbetreiber und der Fahrgäste entsprechendes Anzeige- und Informationssystem vorgesehen.

Innerhalb des Servicegebäudes in der Wartehalle wird eine große Anzeigetafel installiert, die die abfahrtbereiten Fahrgäste über Ankunft und Stellplatz der jeweiligen Reisbusse unter Angabe von Veranstalter und Reiseziel informiert. Diese Informationen werden von dem Servicepersonal in der Leitzentrale zugewiesen und eingestellt. Weiterhin besteht die Möglichkeit für die Fahrgäste sich auch auf den Bahnsteigen über die Standorte, Ankunftszeiten und ggf. Verspätungen zu informieren. Hier sollen vor Kopf der Haltestellen beidseitig lesbare Displays ebenso diese Informationen ablesbar vorhalten.

Für die einfahrenden Buslenker wird im Einfahrtsbereich zum ZOB ein entsprechendes Display im Bereich des geplanten Schrankenstandortes vorgehalten mit Angabe und Zuweisung eines zu belegenden Stellplatzes.

Außenmöblierung:

Neben den Fahrgastinformationsanzeigern, die jedem Bussteig direkt zugeordnet werden, sind auf den Freiflächen nur wenige Außenmöbel vorgesehen. Parallel zur Rundestraße werden insg. vier Sitzbänke (Dreisitzer mit Zwischenlehne) mit entsprechenden Müllbehältern aufgestellt (beide Hannoverstandard). Auf der Längsseite des Geländes zur DB-Fläche / Ecke Ärztehaus sind insg. zehn Fahrradabstellplätze vorgesehen. Weitere gesicherte Fahrradabstellplätze befinden sich in unmittelbarer Nähe im Fahrradparkhaus an der Rundestraße.

Photovoltaik:

Für die Dachfläche wurde überprüft, ob eine Photovoltaikanlage in die Glasbeschichtung integriert werden kann. Im Rahmen der Überprüfung wurden die technische Machbarkeit sowie eine Ertragsabschätzung für die Strommenge durchgeführt.

Das Integrieren von Photovoltaikerelementen in das Glas des Daches ist technisch möglich. Die Ertragsabschätzung wurde durch ein Fachbüro durchgeführt. Unter Berücksichtigung der geografischen Lage und der klimatischen Randbedingungen wurde ein jährlicher Ertrag von 56.000 kWh abgeschätzt. Hierbei sind die Verschmutzung des Daches sowie die Abdeckung durch Schnee nicht berücksichtigt worden. Unter der positiven Annahme von 15 ct/kWh Einspeisevergütung ergeben sich jährliche Erträge von rund 8.400 Euro. Dem stehen Kosten für die Investition der Anlage, jährliche Abschreibung, Verzinsung und bauliche Unterhaltung gegenüber. Die Investition für die PV-Anlage wird mit 350 Euro / m² kalkuliert, damit ergeben sich bei einer Dachfläche von 1.400 m² rund 490.000 Euro. Aus dieser Abschätzung für die als Sonderanfertigung herzustellende PV-Anlage zeigt sich, dass eine Amortisierung derzeit nicht erkennbar ist. Auf Photovoltaik wird daher an dieser Stelle verzichtet.

Der Entwurf ist in Anlage 1-7 dargestellt.

3. UVP

Die Fläche auf der der neue ZOB entstehen wird ist heute nahezu vollständig versiegelt und wird als öffentlicher, bewirtschafteter Stellplatz genutzt. Im Bereich zur Lister Meile ist eine kleinere Grünfläche vorhanden, auf der sich insgesamt drei Platanen befinden. Aufgrund der insgesamt nur begrenzt zur Verfügung stehenden Fläche war es leider nicht möglich, die vorhandenen Bäume in die Planung zu integrieren. An ihrer Stelle wird das

Servicegebäude errichtet werden müssen. Die erforderlichen Fällgenehmigungen hierzu liegen bereits vor. Dieser Eingriff in den Naturhaushalt ist über entsprechende Ersatzpflanzungen auszugleichen.

Durch die Verlagerung und Neuorganisation der ZOB – Flächen wird sich das Serviceangebot für die NutzerInnen deutlich verbessern, auch die städtebauliche Qualität des Standortes wird erheblich aufgewertet. Die Verzahnung der unterschiedlichen Verkehrsträger DB – Stadtbahn – Regiobus – ZOB-Fernbuslinien wird weiter optimiert und bildet somit einen wesentlichen Baustein dafür, den Individualverkehr weiter zu reduzieren.

Dies kommt dem Naturhaushalt insgesamt zugute, so dass trotz der zusätzlichen Versiegelung von Flächen das Projekt aus Sicht des Naturhaushalts insgesamt positiv zu bewerten ist.

4. Bauzeit / Bauablauf

Es ist geplant, die Baumaßnahme im IV. Quartal 2012 zu beginnen, sofern die Vertragsverhandlungen mit dem potentiellen ZOB-Betreiber bis dahin abgeschlossen sind. Hierzu wird die Verwaltung den Gremien eine gesonderte Beschlussdrucksache vorlegen.

66.21
Hannover / 11.06.2012