



Ersatzgebäude Bahnhof

Das durch die Errichtung der neuen Gleisanlagen entfallende Bahnhofsgebäude soll durch ein neues Gebäude ersetzt werden.

Hierbei ist insbesondere die Trasse einer zu verlegenden Gasfernleitung zu berücksichtigen. Diese Trasse sowie die Planung der Bahnsteigunterführung samt Aufzug sind bestimmend für den konkreten Standort sowie die Grundorganisation des Gebäudes.

Der konkrete Standort des Bahnhofsgebäudes wurde Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens zum Bau des RRX und ist somit baurechtlich fixiert und nicht veränderbar.

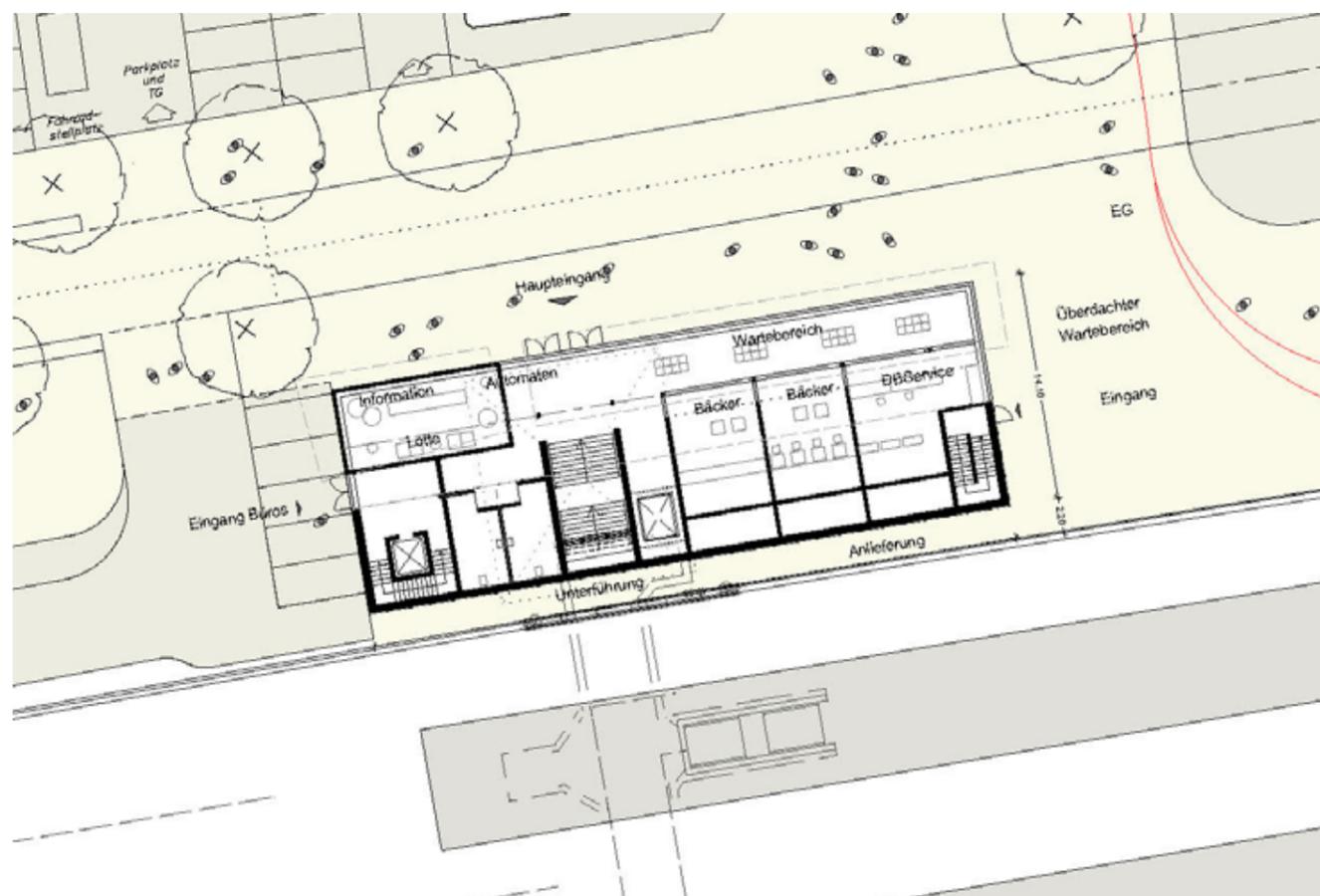
Zudem ist die Planung der Unterführung sowie der Treppen- und Aufzugsanlagen konkreter Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens und somit in Lage und Höhenentwicklung zwingend zu übernehmen.

Als Orientierung und Vorbild für die geplanten bahnhofsaffinen Nutzungen dient der durch die DB neu errichtete Bahnhof Horrem an der Bahnstrecke Köln-Aachen.

Neben den klassischen Bahnhofsnutzungen im EG sieht die Planung vier weitere Obergeschosse mit Dienstleistungs- oder Büronutzungen vor. Diese sind durch eigene Zugänge erschlossen.

Hierdurch entsteht ein Gebäudevolumen, durch das im Gegensatz zum eingeschossigen Bestandsgebäude der umliegende öffentliche Raum gefasst und eine der Nutzung und dem Standort entsprechende städtebauliche Wirkung erzielt wird.

Perspektive



Lageplan Grundriss EG



Gestaltungsplan

BHF LEVERKUSEN MITTE

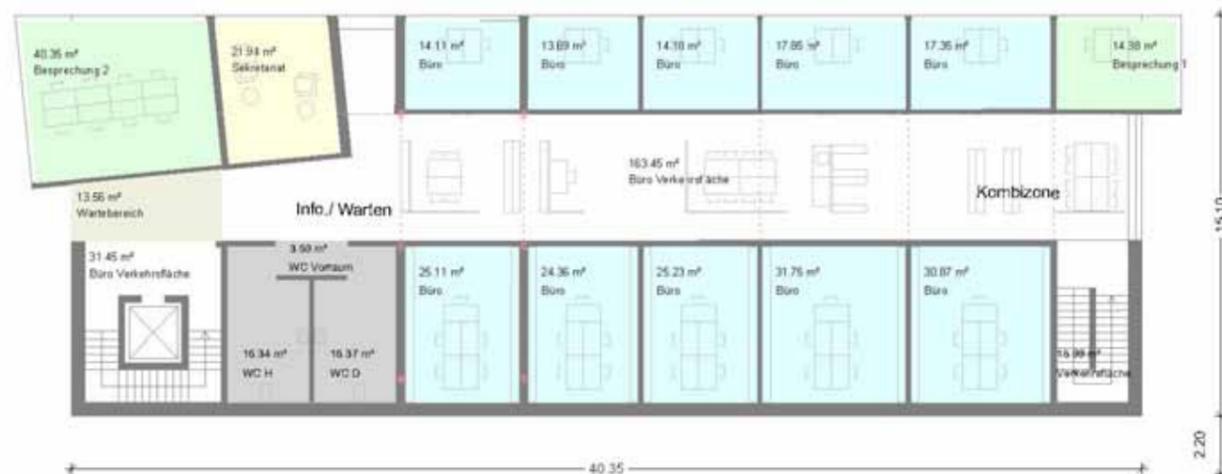
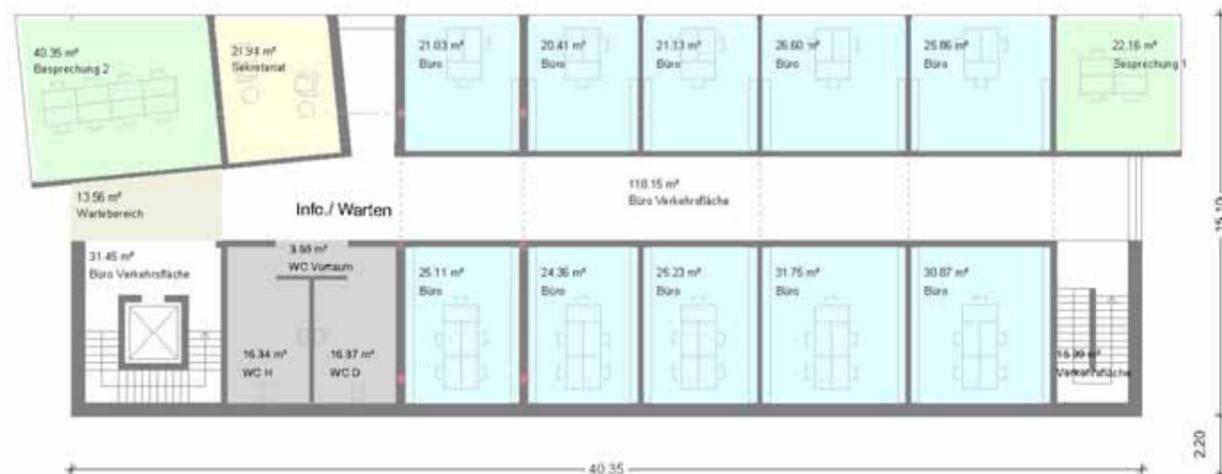
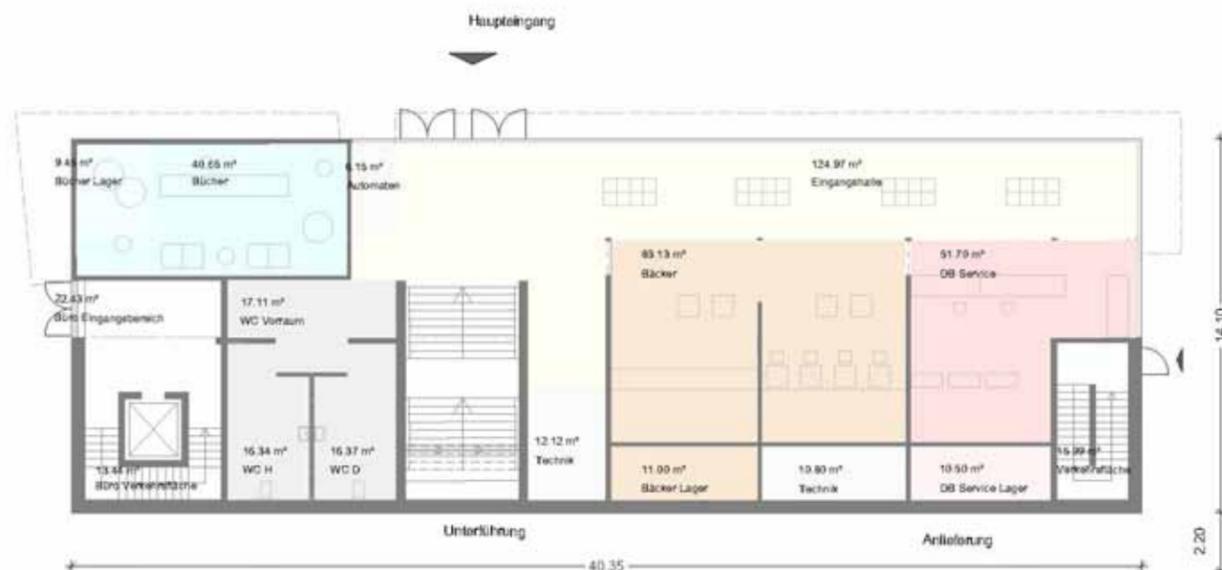
Ersatzgebäude Bahnhof, Grundrisstudien

Die Nutzungen im EG sehen neben Serviceangeboten der Bahnbetreiber (DB und National Express), Angebote für Reisende wie Kiosk, Bäckerei/Kaffee auch öffentliche WC-Anlagen (behindertengerechte Anlagen für D+H) vor. Insgesamt beträgt das Flächenangebot für diese Nutzungen im EG ca. 500 qm.

Über eine Fußwegeverbindung zwischen Gebäude und Bahnanlagen können die Nutzungseinheiten beliefert und entsorgt werden

Die Obergeschosse werden durch einen separaten Seiteneingang im Süden erschlossen. Ein weiteres Flucht-treppenhaus gewährleistet die Erschließung auch im Brandfall. Insgesamt weist die Planung pro Geschoss eine BGF von ca. 600 qm auf, sodass bei einer 5-geschossigen Bebauung in den Obergeschossen 2000 qm BGF zur Verfügung stehen.

Denkbare Nutzungen in diesen Obergeschossen sind Verwaltung, öffentliche und private Dienstleistungen. Wohnnutzungen scheiden aufgrund der Lärmbelastung (Bahn, ZOB) aus.



GEBÄUDE BHF											
Gesamt	Geschosse	DB	Bäcker	Bücher	Verkehrsfläche	WC	Automaten	Technik	Büro	NNF	BGF
EG	NNF										
DB Service	60,19	1	60,19								
DB Service Lag	10,5	1	10,5								
Bäcker	94,03	1		94,03							
Bäcker Lager	11	1									
Eingangshalle	134,49	1			134,49						
Bücher	50,79	1		50,79							
Bücher Lager	9,45	1		9,45							
Büro Eingangsb	22,43	1							22,43		
Büro Verkehrs	13,44	1							13,44		
Verkehrsfläche	15,99	1			15,99						
Automaten	6,16	1					6,16				
Technik	10,8	1						10,8			
Technik	12,12	1						12,12			
WC Vorraum	17,11	1				17,11					
WC D	16,37	1				16,37					
WC H	16,34	1				16,34					
NNF EG	501,21	1								501,21	
BGF EG	609,74	1									609,74
OG	NNF										
Verkehrsfläche	15,99	4			15,99						
WC Vorraum	3,5	4				3,5					
WC D	16,37	4				16,37					
WC H	16,34	4				16,34					
Besprechung 1	22,16	4							22,16		
Besprechung 2	40,35	4							40,35		
Sekretariat	21,94	4							21,94		
Wartebereich	13,56	4							13,56		
Büro Verkehrs	118,15	4							118,15		
Büro Verkehrs	31,45	4							31,45		
Büro	20,41	4							20,41		
Büro	21,03	4							21,03		
Büro	21,13	4							21,13		
Büro	24,36	4							24,36		
Büro	25,11	4							25,11		
Büro	25,23	4							25,23		
Büro	25,86	4							25,86		
Büro	26,6	4							26,6		
Büro	30,87	4							30,87		
Büro	31,75	4							31,75		
NNF OG	552,16	4								2208,64	
BGF OG	629,38	4									2517,52
GESAMT			70,69	105,03	60,24	166,47	86,03	6,16	22,92	535,83	
GESAMT NNF										2709,85	
GESAMT BGF											3127,26

Flächenübersicht Bahnhofsbaukörper

Grundrisstudien

BHF LEVERKUSEN MITTE

Ersatzgebäude Bahnhof, Fassadenstudien

Ausgehend von der durch das Planfeststellungsverfahren vorgegebenen Standortdisposition ergibt sich aus der bestehenden Geschossigkeit der umliegenden Bebauung und dem Stellenwert des neuen Bahnhofsgebäudes das Ziel ein das städtebauliche Umfeld dominierendes Gebäude zu entwickeln.

Die Wahl von 5 Vollgeschossen zuzüglich einer Eckbetonung durch ein weiteres Teilgeschoss verleiht dem Baukörper Prägnanz und betont den Standort.

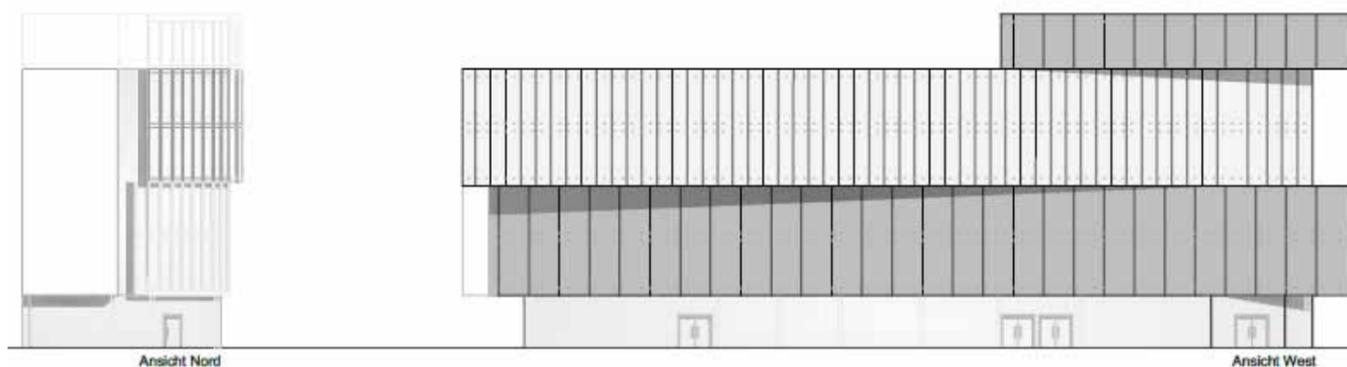
Aus den konkreten Lagegegebenheiten mit einer lauten und nach Osten gerichteten „Rückseite“ sowie einer leisen und nach Westen gerichteten „Vorderseite“ entwickelt sich das Thema des klassischen janusgesichtigen Bahnhofsgebäudes.

Hierbei ist die zur Bahn gerichtete Seite jeweils als (lärm) abweisend, geschlossen wirkende Lochfassade und die nach Westen gerichtete Schauseite als repräsentativ und offen wirkende Vorhangfassade gestaltet. Allen Varianten ist zudem die Ausbildung einer erdgeschossigen Sockelzone gemeinsam.

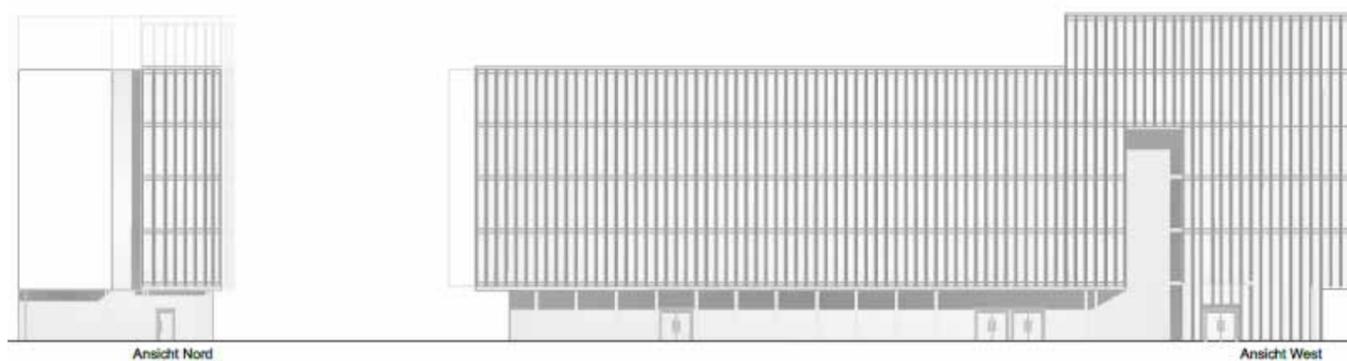
Variante A entwickelt durch das Zusammenfassen von Geschosebenen eine horizontale Betonung. Das spielerische Verschieben der hierbei gebildeten horizontalen Scheiben betont die Plastizität des Gesamtbaukörpers.

Variante B stellt mit seiner Rasterfassade den Prototyp einer anonymen Bürohausfassade dar, lediglich eine senkrechte Fassadenfuge steht im Kontrast zu Gleichförmigkeit der Gesamtfassade und betont den aufgesetzten Baukörperteil.

Variante C erzeugt durch den spielerischen Wechsel seiner unterschiedlichen Fassadenelemente einen abwechslungsreichen und aufgelockerten Fassadencharakter. Ein senkrecht sich über alle Geschosse erstreckendes Fassadenelement betont den 6-geschossigen Fassadenteil.



Variante A, Westseite



Variante B, Westseite



Variante C, Westseite



Alle Varianten: Ostseite