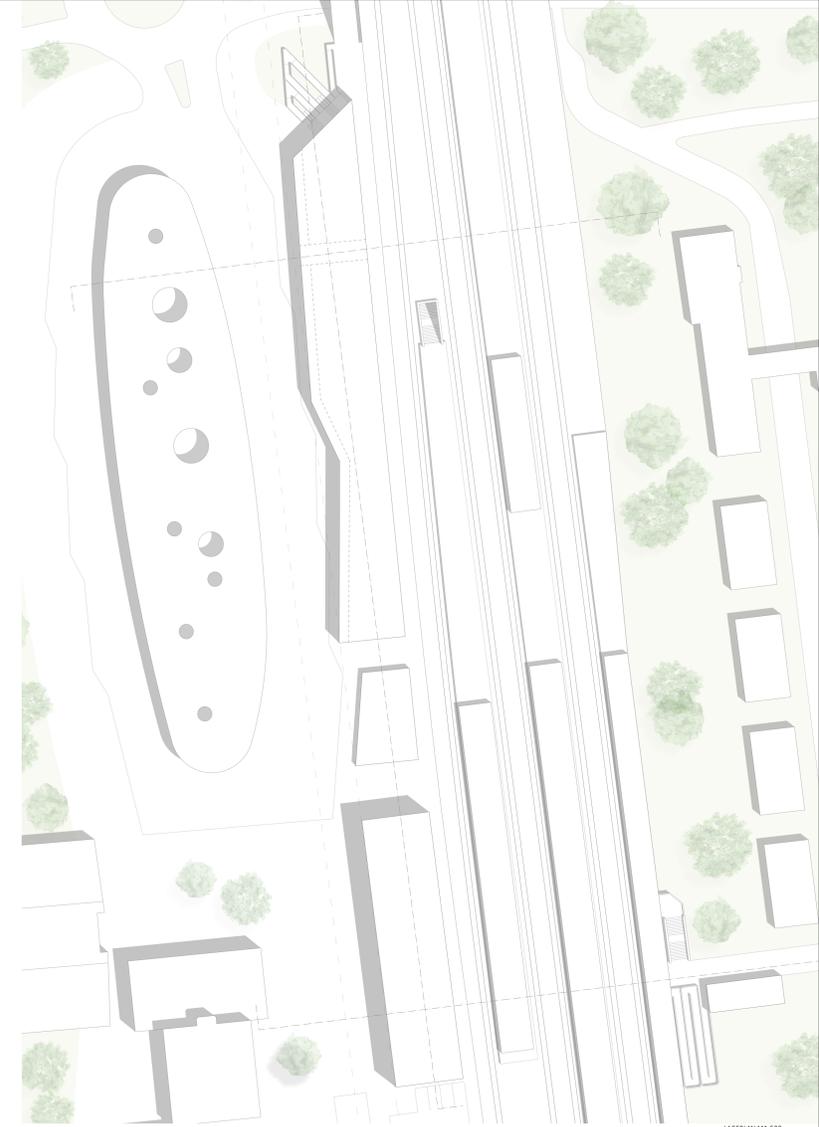
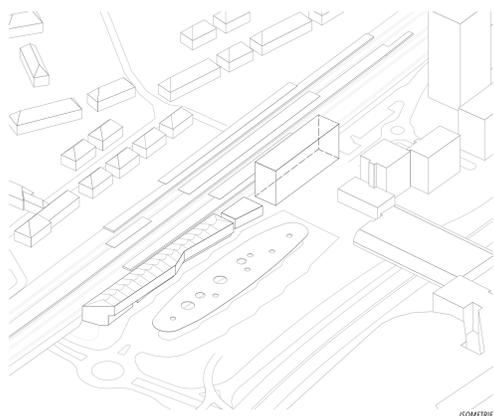




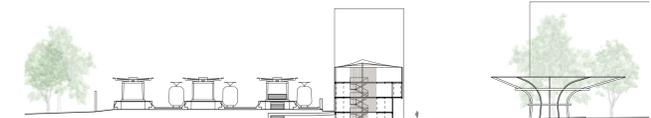
Unser Entwurf für das Bahnhofsgebäude in Leverkusen Mitte beruht auf drei Bauleisten mit unterschiedlicher Nutzung. Das Ensemble nimmt Bezug auf die kleinteilige Ökonomie der Bahnstrecke. Neben dem Bahnhofsgebäude mit direktem Anschluss an die Umlenkung zu den Gleisen ist ein Fahrradparkhaus und ein Fahrservice mit Reparatur Service entstanden. Durch die Anordnung der Gebäude entlang der Gleise wird die freie Fläche neben dem ZOB genutzt und es entsteht ein definierter Platz mit Campus-ähnlichem Charakter. Die Erschließung von der nördlichen Brücke zum Bahnhof erfolgt entlang der Gleise. Außerdem ist durch eine Landschaftsrampe mit Rampenanlage direkt südlich des Fahrradparkhauses eine direkte Verbindung von der Brücke zum ZOB gewährleistet.



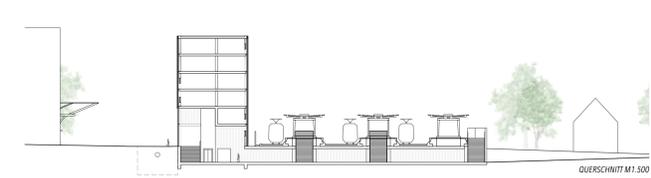
LEGEPAN M1.500



ISOMETRIE

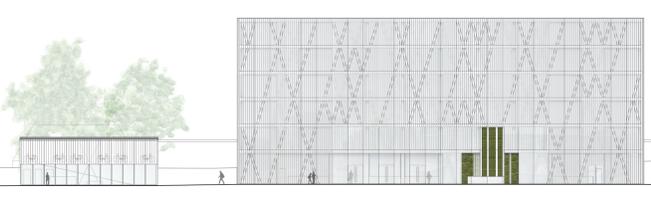
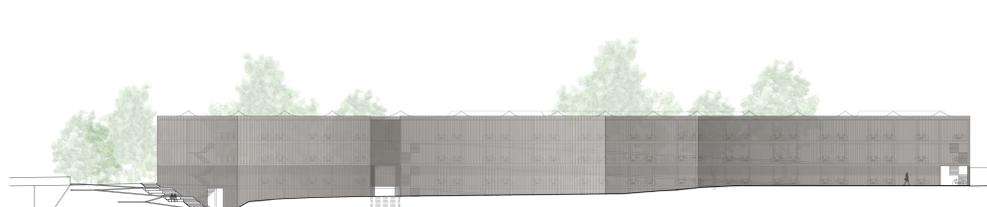
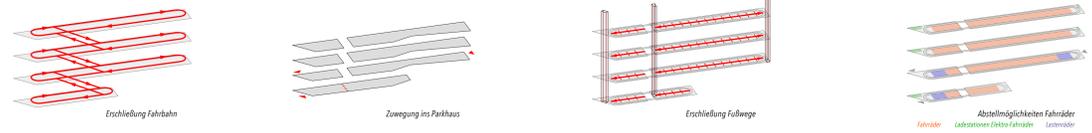


QUERSCHNITT M1.500

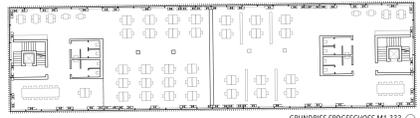
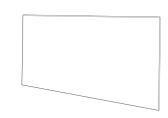
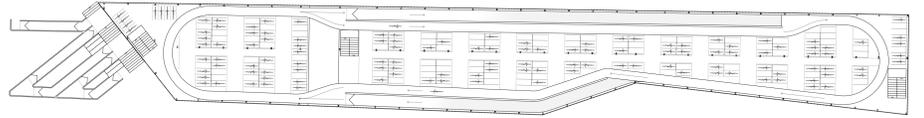


QUERSCHNITT M1.500

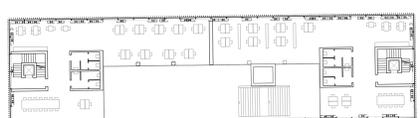
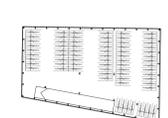
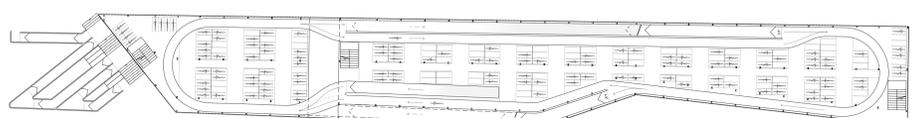
PIKTOGRAMME FAHRRADPARKHAUS



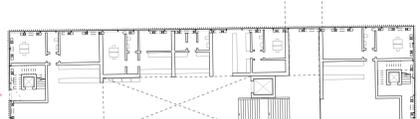
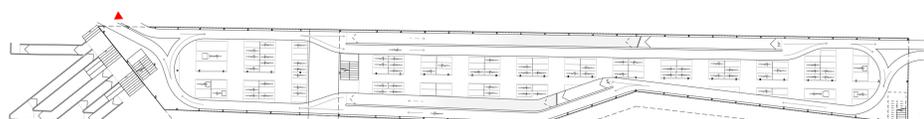
ANSICHT M1.333



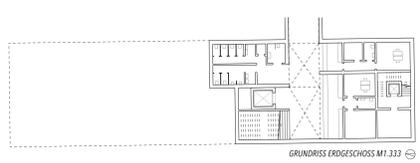
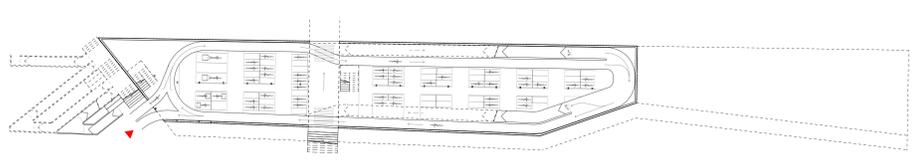
GRUNDRISS ERDGESCHOSS M1.333



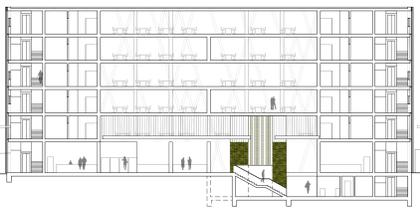
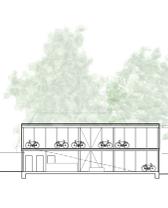
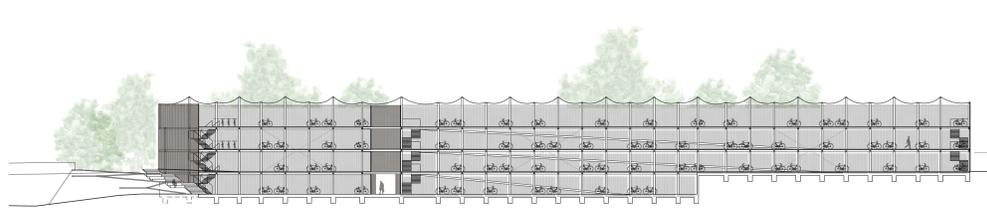
GRUNDRISS ERDGESCHOSS M1.333



GRUNDRISS ERDGESCHOSS M1.333



GRUNDRISS ERDGESCHOSS M1.333



LÄNGSSCHNITT M1.333

Fahrradparkhaus
Die Gebäude des Fahrradparkhauses orientiert sich an den Haltebuchten der Busse und erstreckt sich parallel zum ZOB. Um ausreichend Platz vor den Bushaltestellen zu gewährleisten und trotzdem die gesamte Fläche in den oberen Geschossen des Gebäudes nutzen zu können, entschied man sich für ein Erdgeschoss mit kreisförmiger Struktur. Das Erdgeschoss ist aufgrund der topographischen Geländeeinrichtung in Richtung Norden vom Kreisverkehr aus ebenerdig zugänglich. Außerdem gibt es einen Zugang von der Brücke und einen weiteren auf der Seite der Bahnlinie, die in das Erdgeschoss führen, sodass das Parkhaus von allen Richtungen erschließbar ist. Das Gebäude ist so konzipiert, dass das gesamte Parkhaus mit Fahrradabstellplätzen ist. Die Verteilung erfolgt über ein Einbaulichtsystem, welches mittels durchsichtiger Fahrradabstellplätze, sodass ein großzügiger Durchgang mit einer angenehmen Raumwirkung entsteht. Sowohl die Fahrradabstellplätze als auch die Fassade und die Dachkonstruktion sind weitergeführt und laufen durch. Das Gebäude besteht aus einer leichten Stahlkonstruktion mit möglichst wenig Material. Auf dem Tragwerk aus Stahlstützen und -trägern liegen neoprengelegte Glaswände und zur Orientierung gefärbte Fallrohrtürme, welche die unterschiedlichen Nutzungsbereiche kennzeichnen.
Als Dachkonstruktion überlagert eine leichte Membran das Fahrradparkhaus und schützt wie der ZOB vor Sonne und Regen, ohne auf typischerweise zu mischen. Durch das Spannen der Membran entstehen große nach Süden ausgerichtete Flächen, welche mit flexiblen Photovoltaikpaneelen versehen sind.
Als Fassadenelemente umschließt ein Lochblech die Gebäude, sodass eine rhythmische Belichtung und Durchlüftung erfolgen kann. Durch eine rhythmische Kantung des Blechs entsteht ein lebendiges Fassadenbild, das sowohl das Herausheben von innen nach außen als auch Entdecken von außen in das Parkhaus ermöglicht.

Werkstat & Werkstatt
Das Gebäude mit dem Fahrradparkhaus und dem Reparatur Service ist zwischen dem Parkhaus und dem Bahnhof angeordnet und bildet die Verbindung zu einem zusammenhängenden Ensemble. Es ist sowohl aus Richtung des Fahrradparkhauses als auch vom Bahnhof aus zugänglich.
Im Erdgeschoss befindet sich ein Personalbereich mit Kunden-WC sowie eine Werkstatt und eine kleine Staffelfläche für den Verkauf. Im Obergeschoss, welches über eine Rampe erschlossen wird, sind weitere Fahrradwerkstätten für den Verkauf untergebracht. Das Gebäude ist mit Ausnahme des Personalbereichs nicht beheizt. Falls notwendig, kann die Heizlastfläche über Infrarot-Deckenheizkörper beherrscht werden.
Das Tragwerk aus einer Stahlkonstruktion ist ähnlich aufgebaut wie das des Fahrradparkhauses. Die transparente Fassadengestaltung ermöglicht es den Besuchern des Bahnhofs das Erdgeschoss von der Vorderseite zu durchschauen, während die zu den Gleisen gerichtete Seite geschlossen ist. Da im Obergeschoss ausschließlich die Lagerung der Fahrräder stattfindet, ist die gesamte Fassade mit Profiligas beklebt, sodass die Fläche optisch einheitlich beklebt wird und nur bei Dunkelheit eine zusätzliche Belichtung erforderlich ist. Die Dachkonstruktion besteht aus einem leicht geneigten Trapezblech.

Bahnhofsgebäude
Die vorgegebene Bauleiste für das Bahnhofsgebäude haben wir nach Norden verlagert und so die Gebäudekante des Bahnhofs und die Straßenseite des ZOB aufgriffen. Durch eine zentrale zweigeschossige Eingangshalle und eine geöffnete transparente Fassade haben wir den Innenraum des Bahnhofs und den Außenraum des Bahnhofsplatzes miteinander verbunden. Die Geschosse sind gut erreichbar und die Halle hinein angeordnet. Außerdem wird die Halle bis in das Untergeschoss weitergeführt, wo sich weitere Geschäfte und die Sanitär-Anlagen befinden. Durch den großzügigen Erschließungsbereich, welcher in das Untergeschoss übergeht, wird der Durchgang zu den Gleisen Teil der Bahnhofsfläche. Die Obergeschosse werden über separat zugängliche Treppenhäuser im Norden und Süden des Gebäudes erschlossen. Die Flächen der Obergeschosse sind unterschiedlich nutzbar und ermöglichen eine flexible Einteilung der Nutzungsräume. Das Bahnhofsgebäude wird durch das Tragwerk geprägt, welches aus Stahlstützen besteht, die einmal umlaufend um das Gebäude herum die transparenten Glaswände angeordnet sind. Als Sonnenschutz sind an der Fassade vertikale Lamellen angebracht. Zusätzlich zu dem Ganzen der Fachwerkträger sind nur die zwei Treppenhäuser zur Ausstattung und eine langverlaufende Sitzbank angeordnet. Dies ermöglicht die flexible Raumumfaltungen. Um die große Dachfläche zu nutzen, ist dort eine Dachbegrenzung vorgesehen.

Unterführung / Eingang Ost
Da die Unterführung ein wichtiger und viel genutzter Bestandteil des Bahnhofs ist, möchten wir aus dieser durch gestalterische Maßnahmen einen einladenden Ort erzeugen. Durch die Geschosse im Untergeschoss des Bahnhofs wird die Ebene der Unterführung zum Aufenthaltsort. Die großzügigen Glaswände im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss belichten diesen Bereich von nördlichen Tageslicht und erwecken die Unterführung zu einem hell durchfluteten Durchgangsraum. Untergeschoss und das durch hinterleuchtetes Profiligas und Moospaneele. Diese zwei Elemente sind sowohl an den Wänden der Unterführung angebracht als auch an den massiven Wänden des Bahnhofsgebäudes und der Treppenhäuser. Durch die Verwendung von Profiligas als innere Fassade zur Bahnhofshalle im 1. Obergeschoss entsteht eine zusammenhängende Verbindung von der Unterführung bis in die Halle. Die Moospaneele können durch das Profiligas abgelesen werden und sind gut für Innenräume geeignet und lassen eine beruhigende Atmosphäre entstehen. Durch das Profiligas können die nicht natürlich belichteten Bereiche der Unterführung beleuchtet werden. Im Bereich des Übergangs zur Unterführung haben wir zur Erhellung des seitlichen Bahnhofs eine Treppe im direkten System wie die Treppenanlagen zu den anderen Bahnsteigen geplant. Zusätzlich wird über eine Rampenanlage direkt gegenüber ein gut einsehbarer barrierefreier Zugang ermöglicht. Außerdem gibt es einen überdachten Bereich mit weiteren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und einem kleinen Wartebereich. Als Sonnenschutz werden hier zwei Wände mit Profiligas ausgeführt, um auch hier eine Verbindung zu Bahnhofsgebäude herzustellen.

