



Inhalt

Anlass	3
Planungsgrundlage	4
Bestand: Nutzungen	5
Städtebauliche Einbindung	6
Flächenpotenziale	7
Stellplätze	8
Chancen / Potenziale	9
Grundflächenpotenziale	10
Bahnsteigzugang Nord	11
Entwicklungsvariante Frühjahr 2016	12
Funktionszuweisungen	13
Ausbaubereiche	14
Vorplatz Forum	15
Übergang ZOB / Vorplatz Forum - Bahnanalagen	16
Ersatzgebäude Bahnhof	17
Ersatzgebäude Bahnhof Grundrissstudien	18
Ersatzgebäude Bahnhof Fassadenstudien	19
Baukörperstandort ZOB-Europaring	20
Flächenpotenziale	21
Zusammenfassung	22

Stand 03.05.2016

Impressum

AG: Stadt Leverkusen

AN: HJPplaner, Aachen

Heinz Jahnen Pflüger
Stadtplaner und Architekten
Kasinostraße 76 a
52066 Aachen

Anlass

Die Planungen zur Erweiterung des DB-ÖPNV-Angebotes der DB durch den geplanten „Rhein-Ruhr-Express“ (RRX) erfordern den Bau eines weiteren Gleises im Bereich der bestehenden Bahnhofsanlagen „Wiesdorf“ (Leverkusen Mitte) im Stadtbereich von Leverkusen.

Durch die Inanspruchnahme der für den Gleisbau und Bahnsteigbau erforderlichen Flächen ist sowohl der bestehende Bahnhofsbau als auch ein Teilbereich der bestehenden ZOB-Anlagen betroffen.

Somit wurde aus planerischer Sicht eine Neuplanung der Verkehrsschnittstelle Bus-Bahn mit flankierenden Einrichtungen notwendig.

Im Zuge verwaltungsinterner Planungsüberlegungen und der Beauftragung eines externen Ingenieurbüros wurden zum ZOB sowie dem städtebaulichen Umfeld Vorarbeiten geleistet, die bindend zu übernehmen sind.

Hierüber hinaus plant die Stadt Leverkusen am Standort des Bahnhofs Wiesdorf städtische Verwaltungseinrichtungen unterzubringen. Hierzu bestehen derzeit nur grobe Massenstudien, die in einer weiter gehenden Planung zu konkretisieren und anschaulich darzustellen sind.

Die zu erarbeitende städtebauliche Darstellung des Bahnhofsumfeldes stellt somit keinen eigenständigen Entwurfsbestandteil dar, sondern übernimmt als bindende Vorgabe die vorliegenden Untersuchungen der Stadt Leverkusen sowie als bindende Vorgabe die abgestimmte Konzeption des zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB Leverkusen-Wiesdorf). Somit werden folgende Untersuchungen Grundlage des vorliegenden Studie:

- Potenzialflächen Leverkusen-Wiesdorf, Oktober 2010
- Bürostandort City Leverkusen, April 2003
- Potenzialflächen Leverkusen-Wiesdorf, Umfeld Forum, 02.04.2013
- RRX-Städtebauliche Begleitplanung ZOB, 19.11.2014

Aufgabe

In Vorgesprächen mit der Stadt Leverkusen wurde deutlich, dass die städtebauliche Darstellung der Umgebung auf die bereits erstellten Unterlagen/Vorarbeiten aufbaut und diese als bindende Vorgabe übernimmt. Neue oder zusätzliche Aussagen wurden nicht Gegenstand der Untersuchung.

Somit wird die Erarbeitung einer städtebaulichen Darstellung mit Aussagen zu folgenden Inhalten vereinbart:

- Planerische Darstellung des Bearbeitungsbereiches,
- Verortung der Verkehrsarten Radverkehr, Taxi, Kiss&Ride, Park&Ride, Car-Sharing und E-Bike-Ladestation,
- dreidimensionale Darstellung des Bearbeitungsbereiches.

Die Erstellung der städtebaulichen Darstellung erfolgt in Abstimmung mit der Stadt im Maßstab 1:1000.

Hierauf aufbauend erfolgt die Erarbeitung eines hochbaulichen Strukturentwurfs zu einem Verwaltungsgebäude am Standort und als Ersatz des durch den Gleisbau entfallenden Bahnhofsgebäudes.

Somit wird die Erarbeitung eines hochbaulichen Strukturentwurfs mit Aussagen zu folgenden Inhalten angeboten:

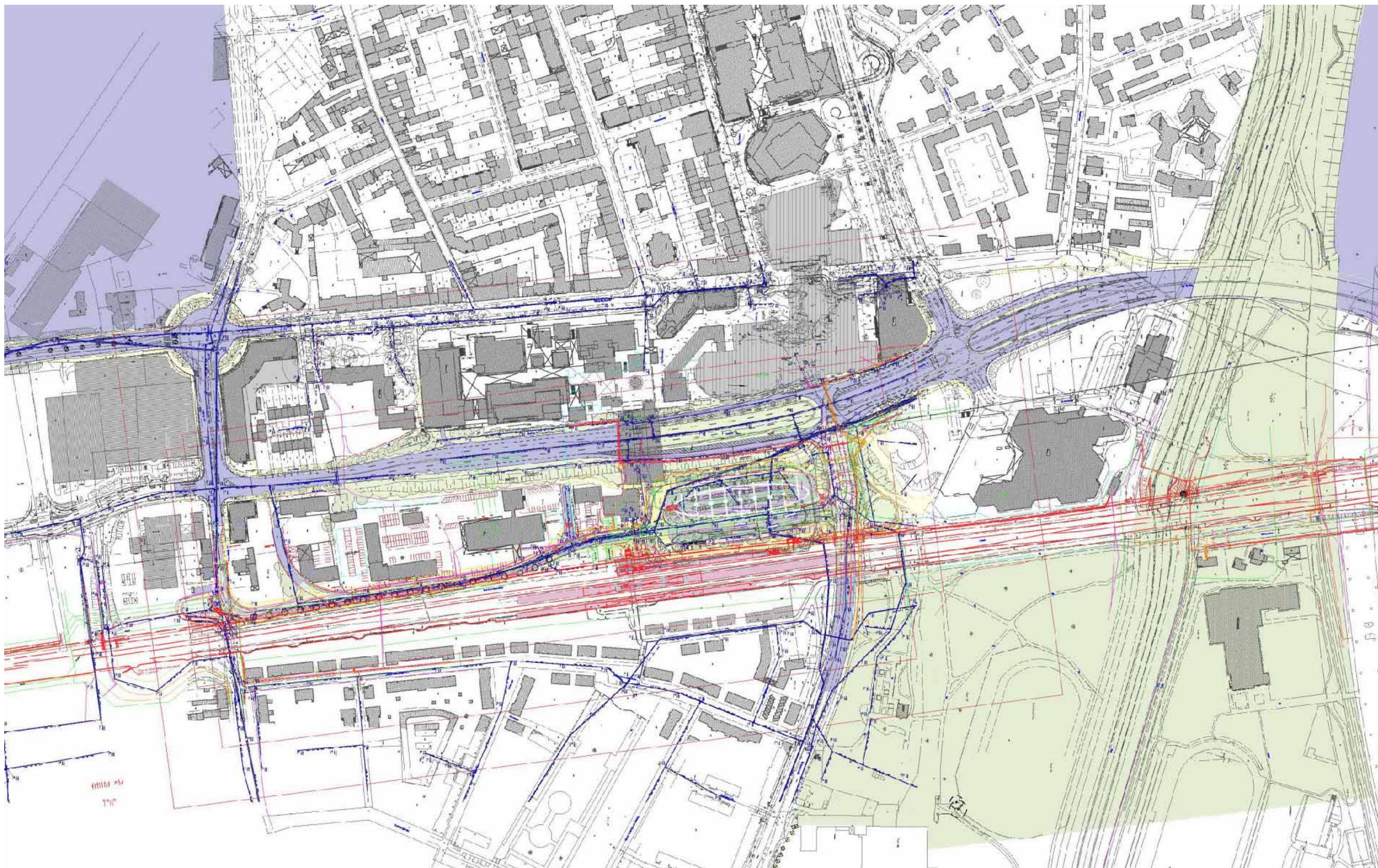
- Planerische Darstellung des Verwaltungsgebäudes in 3 Varianten,
- Prinzipgrundrisse,
- Prinzipansichten,
- Prinzipschnitt,
- dreidimensionale Darstellung des Bahnhofsgebäudes als Fußgängerperspektive.

Nach Erarbeitung eines städtebaulichen Lageplans im Maßstab 1:1000 auf Grundlage der vorliegenden bindenden Unterlagen wurde festgestellt, dass in weiten Teilen eine Überarbeitung und Anpassung des städtebaulichen Entwurfs an sich verändernde städtebauliche Rahmenbedingungen notwendig wird. Insbesondere der geplante Kreisverkehrsplatz auf der Rathenaustraße bietet die Möglichkeit, den Planbereich zwischen Forum und Rathenaustraße in die Konzeption eines Bahnhofsquartiers zu integrieren und mit Teilfunktionen der Verkehrsschnittstelle zu betrauen.

Hierüber hinaus wurde festgestellt, dass Erweiterungswünsche der AGL einerseits sowie Umstrukturierungsüberlegungen der Post andererseits eine Überarbeitung der städtebaulichen Zielvorstellungen für den südlichen Planbereich erfordern.

Grundlage

Als Planungsgrundlage für den Bereich des neuen ZOB dient der durch das Ing. Büro Isaplan erstellte verkehrliche Vorentwurf mit Darstellung der geplanten Verkehrsanlagen sowie dem geplanten ZOB-Terminal.



BHF LEVERKUSEN MITTE

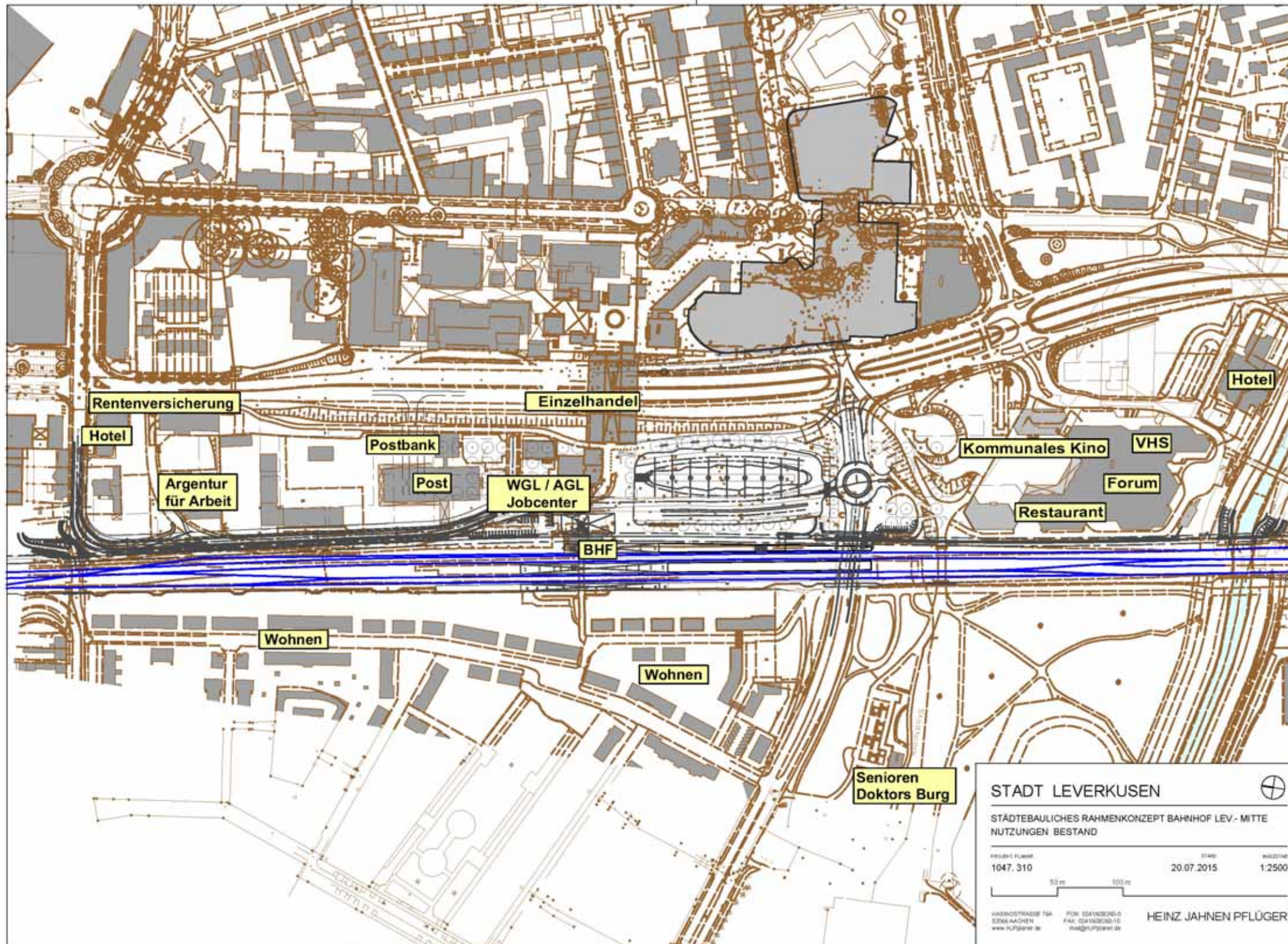
Nutzungen

Die Analyse des Nutzungsbestands im städtebaulichen Umfeld des Bahnhofs Leverkusen Mitte ergibt ein heterogenes Bild.

Während auf den westlich der Bahn gelegenen Flächen Dienstleistungs- und Kulturangebote das Bild bestimmen, ist die Ostseite der Bahnstecke durch kleinteilige Wohnnutzungen geprägt.

Diese Nutzungssituation erzeugt funktional als auch gestalterisch grundlegend unterschiedliche Ausprägungen der bestehenden Bahnsteigzugänge am Standort des heutigen Bahnhofsgebäudes.

Der westlich zur Stadt und dem hier befindlichen „Rialtoboulevard“ ausgerichtete Zugang wirkt städtisch, der östlich und dem hier anschließenden Wohnquartier zugewandte Zugang wirkt auch aufgrund seiner versteckten und verwinkelten Lage nahezu „dörflich“.



Nutzungsbestand Plangebiet



Wohnquartier auf der Ostseite der Bahn

BHF LEVERKUSEN MITTE

Städtebauliche Einbindung

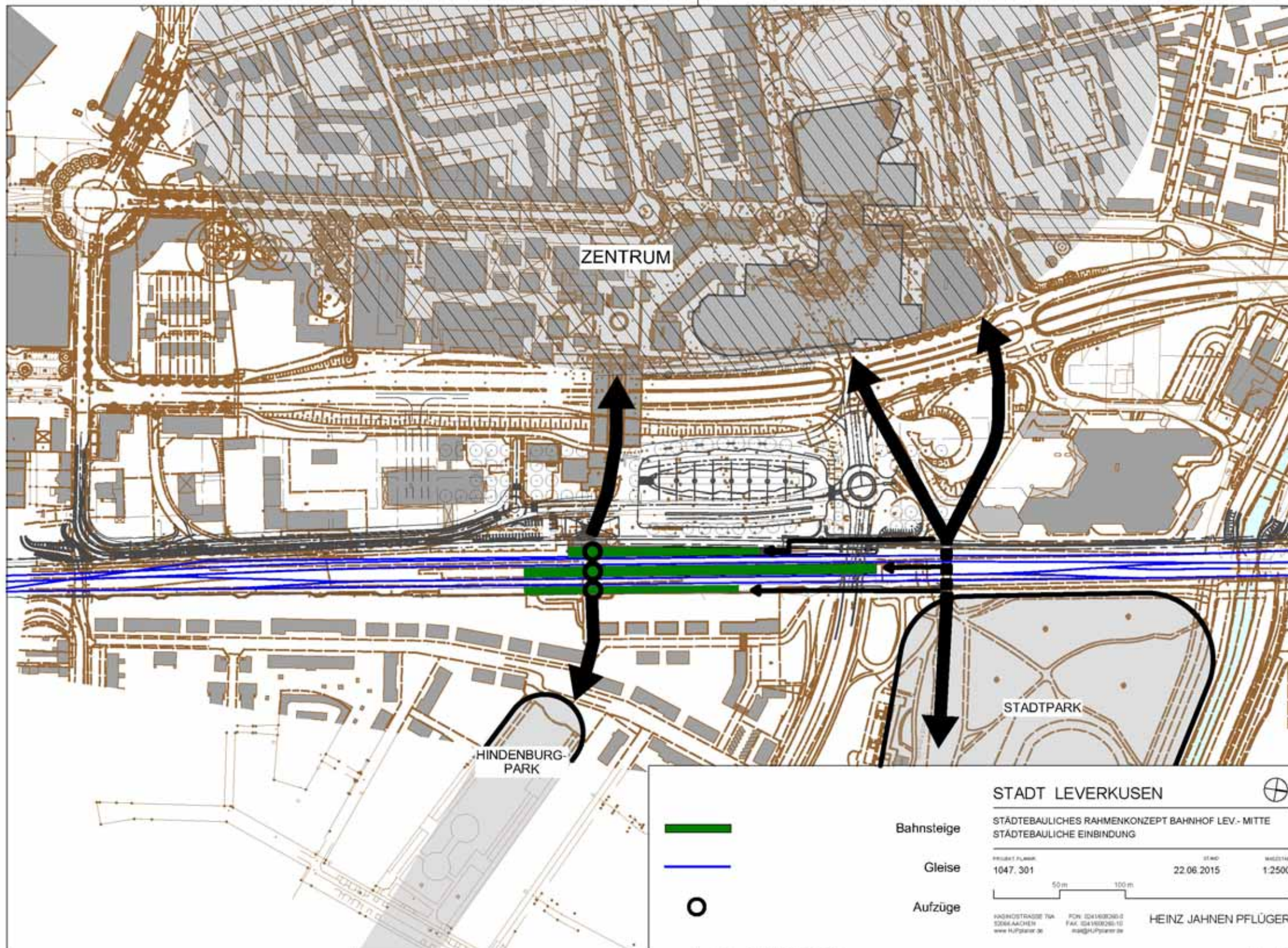
Die städtebauliche Einbindung des Bahnhofsbereichs Leverkusen Mitte erfolgt zunächst über die stark frequentierte Anbindung an die Innenstadt über die Rialtostraße. Nicht erst seit der Eröffnung des neuen Einkaufszentrums spielt jedoch auch die nördlich gelegene Anbindung über die Y-Brücke eine immer stärker werdende Rolle, denn in östlicher Fortsetzung dieser Anbindung finden sich das Forum, der Stadtpark sowie die hier angegliederten Wohngebiete.

Die Betrachtung der Bahnsteiganlagen hinsichtlich ihrer Einbindung und Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz lässt erkennen, dass in der Vergangenheit der Schwerpunkt der Anbindung im Bereich der Rialtostraße und dem derzeitigen Standort des Bahnhofsgebäudes lag und liegt.

Die nördlich im Vorbereich des Forums gelegene Bahnunterführung mit ihren direkten Zugängen zu allen Bahnsteigen bietet die Chance, in ihrer Funktion als Bahnsteigzugang aufgewertet zu werden.

Durch die Aufnahme zusätzlicher und auch neuer Verkehre kann dieser derzeit eher unernutzte Stadtbereich weiter belebt und zu einer Entflechtung und Entlastung des heutigen Bahnhofsvorplatzes beitragen.

Die unmittelbare Anbindung der nördlichen Unterführung an den Stadtpark, das Forum sowie das Einkaufszentrum erscheint als eigene Adresse hierzu gut geeignet.



Städtebauliche Einbindung



Bahnhofszugang Ost

BHF LEVERKUSEN MITTE

Flächenpotenziale

Eine erste Betrachtung der im Plangebiet vorhandenen Flächenpotenziale in Form von Freiflächen und untergenutzten Flächen ergibt eine Größenordnung von ca. 34.000 qm. BGF.

Im Einzelnen handelt es sich hier um folgende Bereiche:

Bereich westlich des Forums:

Die hier vorhandenen Freiflächen können nachverdichtet und durch zusätzlichen Baukörper bebaut werden.

Bereich südlich des Forums:

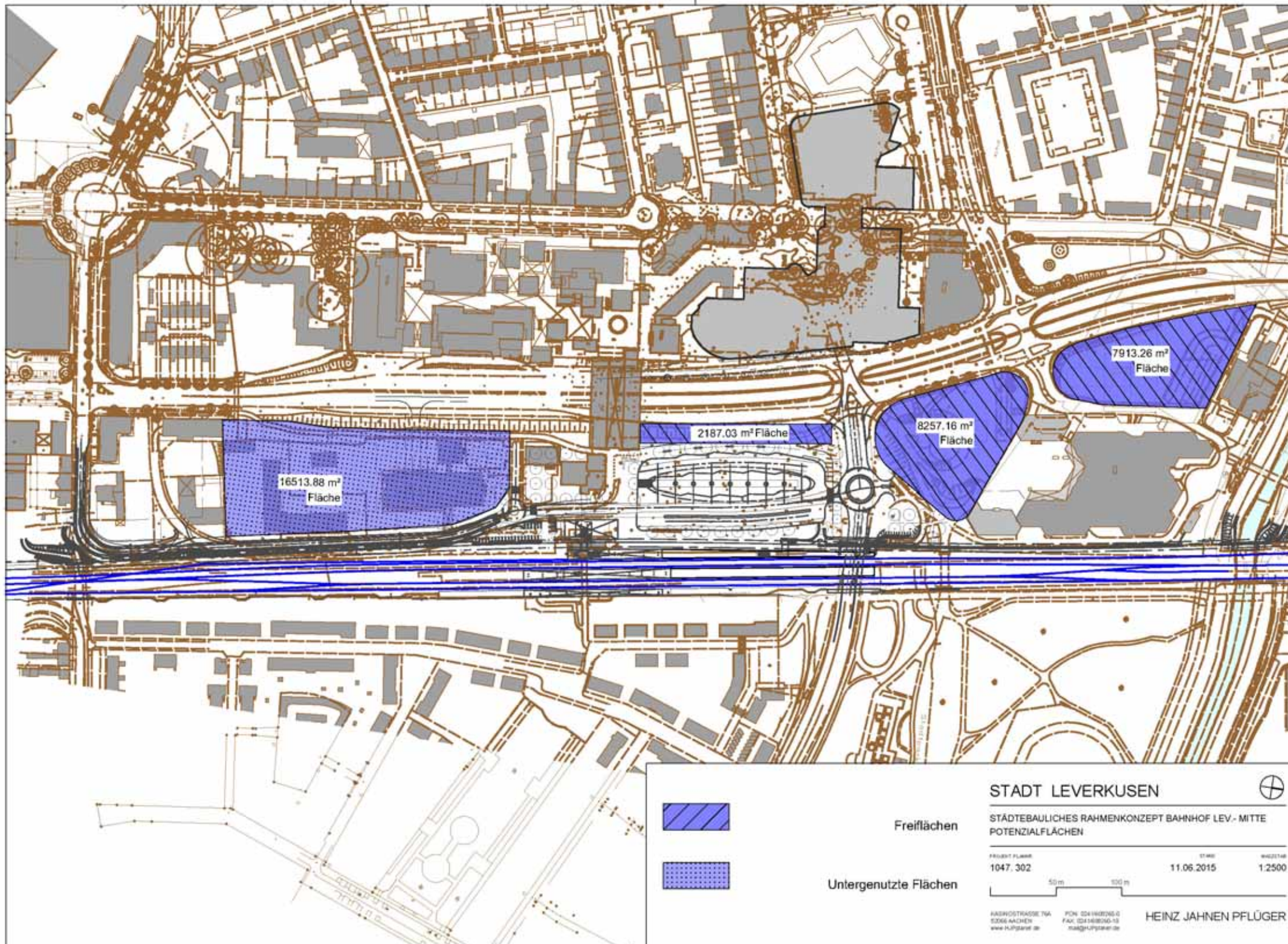
Der Bereich zwischen Forum und der Rathenaustraße ist derzeit als Grünanlage gestaltet und genutzt. Neben der Möglichkeit einer baulichen Nachverdichtung ergibt sich vor allem die Chance, den Bereich als „Vorplatz“ und Eingangsbereich zum Forum sowie über die hier vorhandene Unterführung auch zu den Bahnsteigen zu gestalten und nach Süden an die Rathenaustraße anzubinden.

Bereich zwischen ZOB und Europaring:

Aus städtebaulicher Sicht erscheint es zur Fassung des ZOBs und zur Belebung des ZOB-Platzes (soziale Kontrolle) sinnvoll, den Platzraum nach Westen hin durch einen Baukörper zu schließen. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass die bauliche Tiefe eines Baukörpers durch die Verkehrsflächen des ZOBs sowie des Europarings und der hier befindlichen Rampenanlagen beschränkt ist. Testentwürfe belegen, dass hier Baukörper bis zu einer Breite von 12 Metern realisierbar sind. Eine Unterbauung des ZOBs wird hierbei aus bautechnischen Gründen ausgeschlossen.

Bereich südlich des Bahnhofs (Postareal):

Das derzeit als Paketverteilcenter genutzte Areal erscheint unternutzt und für diese Nutzung nicht optimal an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Die Planung sieht daher vor, in diesen Bereichen eine Nachverdichtung vorzunehmen.



Flächenpotenziale

BHF LEVERKUSEN MITTE

Stellplätze

Die Analyse der im engeren Bahnhofsbereich öffentlich zugänglichen Stellplätze ergibt folgende Bilanz:

Friedlieb-Ferdinand-Runge-Str.:	ca. 23 Stpl.
Heinrich-von-Stephan-Str.:	ca.101 Stpl.
Gesamt:	ca.124 Stpl.

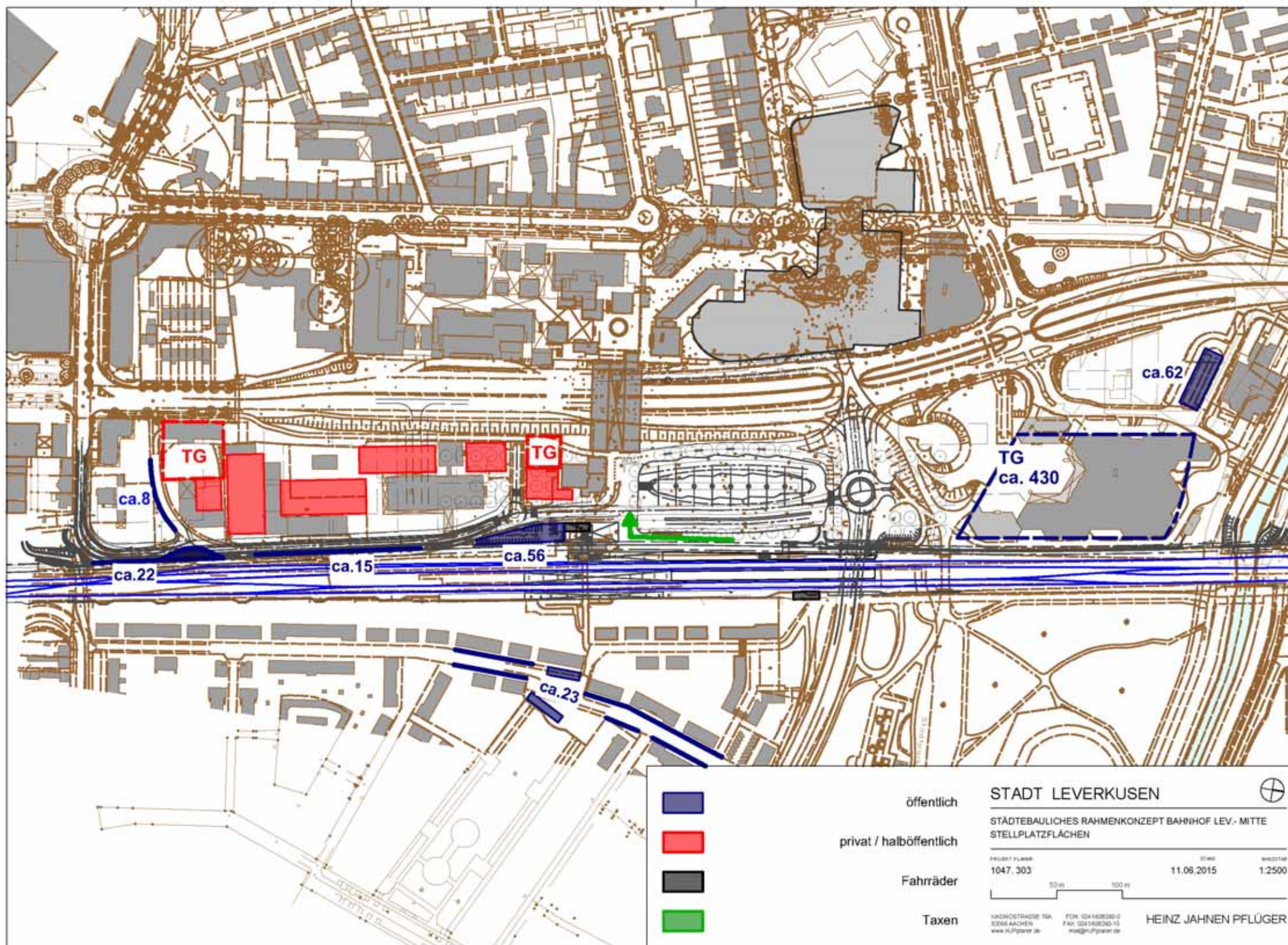
Hierüber hinaus befinden sich auf den Grundstücken der im Planbereich befindlichen Einrichtungen und Betriebe weitere Stellplätze in unbekannter Anzahl.

Im Bereich der Tiefgarage des Forums befinden sich ca. 430 Stellplätze.

Begehungen zu unterschiedlichen Tageszeiten zeigen, dass diese Stellplätze nur zu Zeiten großer Veranstaltungen vollständig belegt sind.

Oft steht die untere Ebene der Tiefgarage vollkommen leer.

In der weiteren Planung wird daher das hier befindliche Stellplatzpotenzial weiter mit betrachtet.



Bestandsaufnahme Stellplätze



Tiefgarage Forum, nicht ausgelastet

BHF LEVERKUSEN MITTE

Chancen / Potenziale

Aufbauend auf die städtebauliche Analyse erfolgt die Darstellung von Chancen und Potenzialen im Plangebiet.

Hierbei werden vor allem folgende Entwicklungsmöglichkeiten betont:

Neuordnung Städteingang:

Aus östlicher Richtung kommend, stellt die Rathenaustraße den Städteingang in die Innenstadt dar. Derzeit wird dieser Bereich gestalterisch durch die Bahnunterführung bestimmt. Die Inwertsetzung des Stadtparks (Doktorburg) oder auch die Errichtung von ergänzenden Baukörpern kann die Wahrnehmung der Eisenbahnunterführung in den Hintergrund treten lassen und den Bereich aufwerten.

Inwertsetzung Bahnhofszugänge Nord:

Die hier vorhandene Unterführung mit Anschluss an alle Bahnsteige bietet die Möglichkeit, den vorhandenen südlichen Zugang zu entlasten und die Verkehre zu entzerren.

Räumliche Fassung Bahnhofsvorplatz:

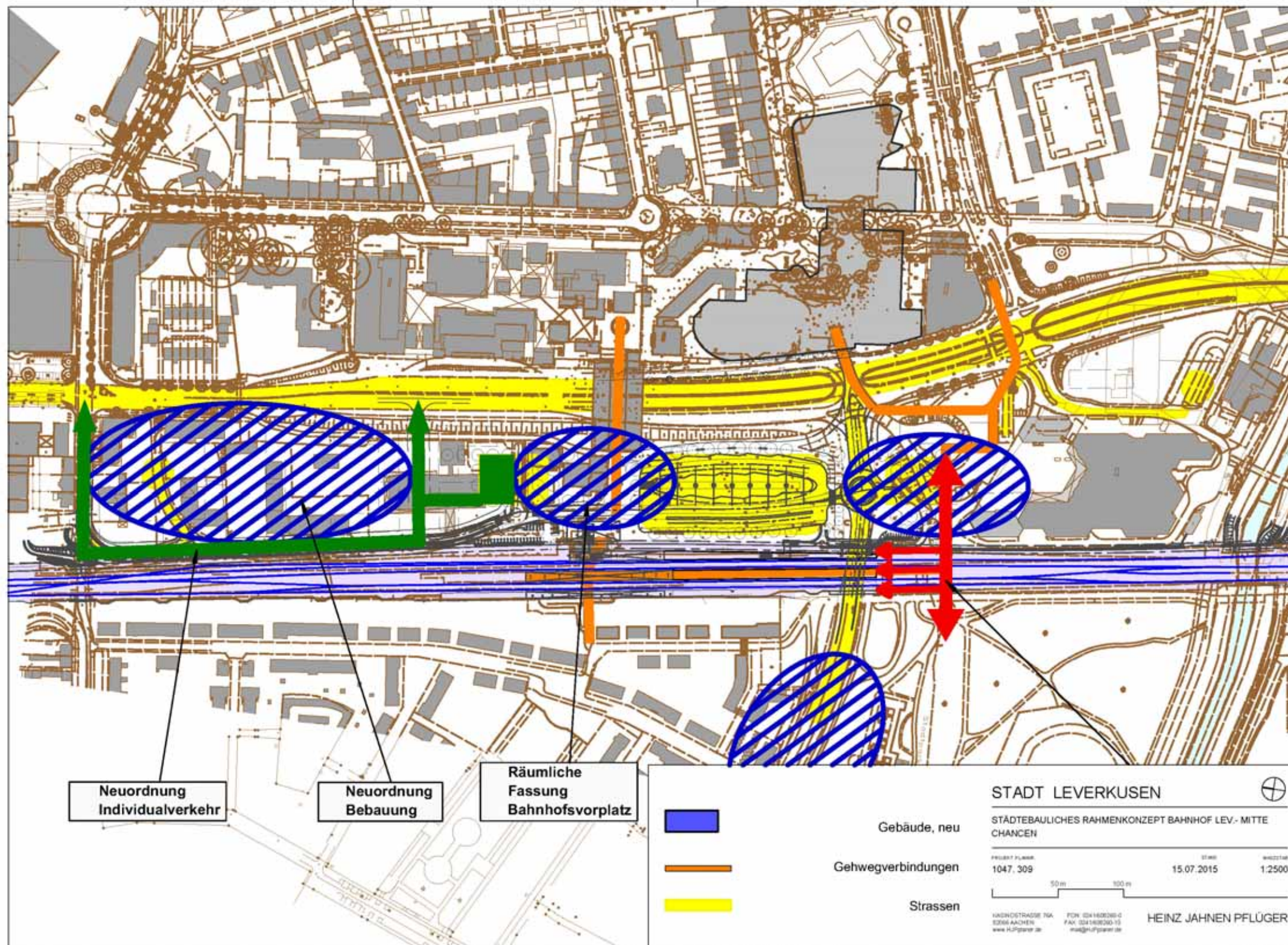
Die Errichtung eines neuen, stadträumlich angepassten Bahnhofsgebäudes bietet die Chance, den Bereich neu zu fassen und die Lage im Stadtgebiet zu betonen. Aus stadtgestalterischer Sicht bedeutet dies, ein Gebäude mit 4 bis 5 Geschossen zu errichten.

Neuordnung Bebauung Postareal:

Die derzeit untergenutzten Flächen sind einer neuen Nutzung und somit auch einer neuen Bebauung zuzuführen.

Neuordnung Individualverkehr:

Die derzeitige Anbindung der Heinrich-von-Stephan-Straße über die Manforter Straße an den Europaring ist unflexibel. Durch die Errichtung einer weiteren Anbindung der Heinrich-von-Stephan-Straße an den Europaring entsteht eine „Schleifenstraße“ mit größerer verkehrlicher Leistungsfähigkeit und Flexibilität. In der weiteren Zukunft lässt diese Verkehrsführung eine Abbildung des ZOBs für den Individualverkehr zu. Dies würde auch bedeuten, dass Fußgängerlaufbeziehungen zwischen Bahnhof und Rialtostraße nicht mehr von Individualverkehr gestört würden.



Chancen und Potenziale

BHF LEVERKUSEN MITTE

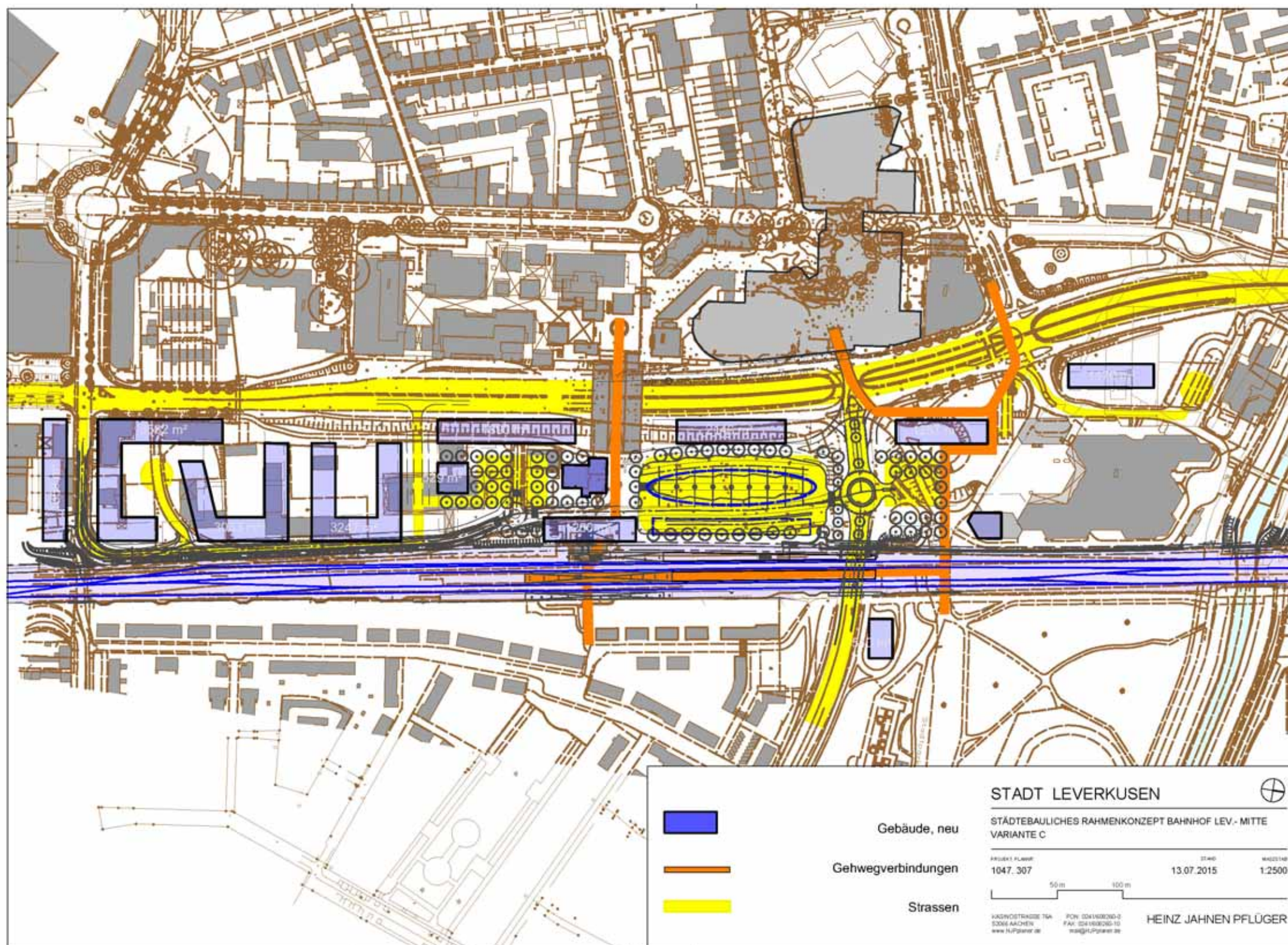
Grundflächenpotenziale

Die Darstellung einer maximierten Bebauung im gesamten Planbereich ergibt ein Grundflächenpotenzial von bis zu 20.000 qm GF.

Hierzu dienen zunächst rein flächenhafte Baukörperdarstellungen ohne nähere Betrachtung der Erschließungssituation oder Verfügbarkeit.

Unter der Annahme einer durchgängig 5-geschossigen Bebauung im Planbereich ergibt sich somit ein Geschossflächenpotenzial von bis zu 100.000 qm BGF.

In den folgenden Planungsschritten werden die dargestellten Bebauungsmöglichkeiten weiter untersucht und bezüglich ihrer Dimensionierung konkretisiert.



Übersicht Grundflächenpotenziale

BHF LEVERKUSEN MITTE

Bahnsteigzugang Nord

Entsprechend der Chancen- und Potenzialanalyse bietet der vorhandene Bahnsteigzugang Nord ein großes Potenzial zur Erschließung der Bahnanlagen und zur Neuorganisation des Vorbereichs Forum.

Seine prominente Lage im unmittelbaren Vorbereich zum Forum stellt die städtebauliche Grundvoraussetzung für eine erhebliche funktionale und auch formale Aufwertung dar.

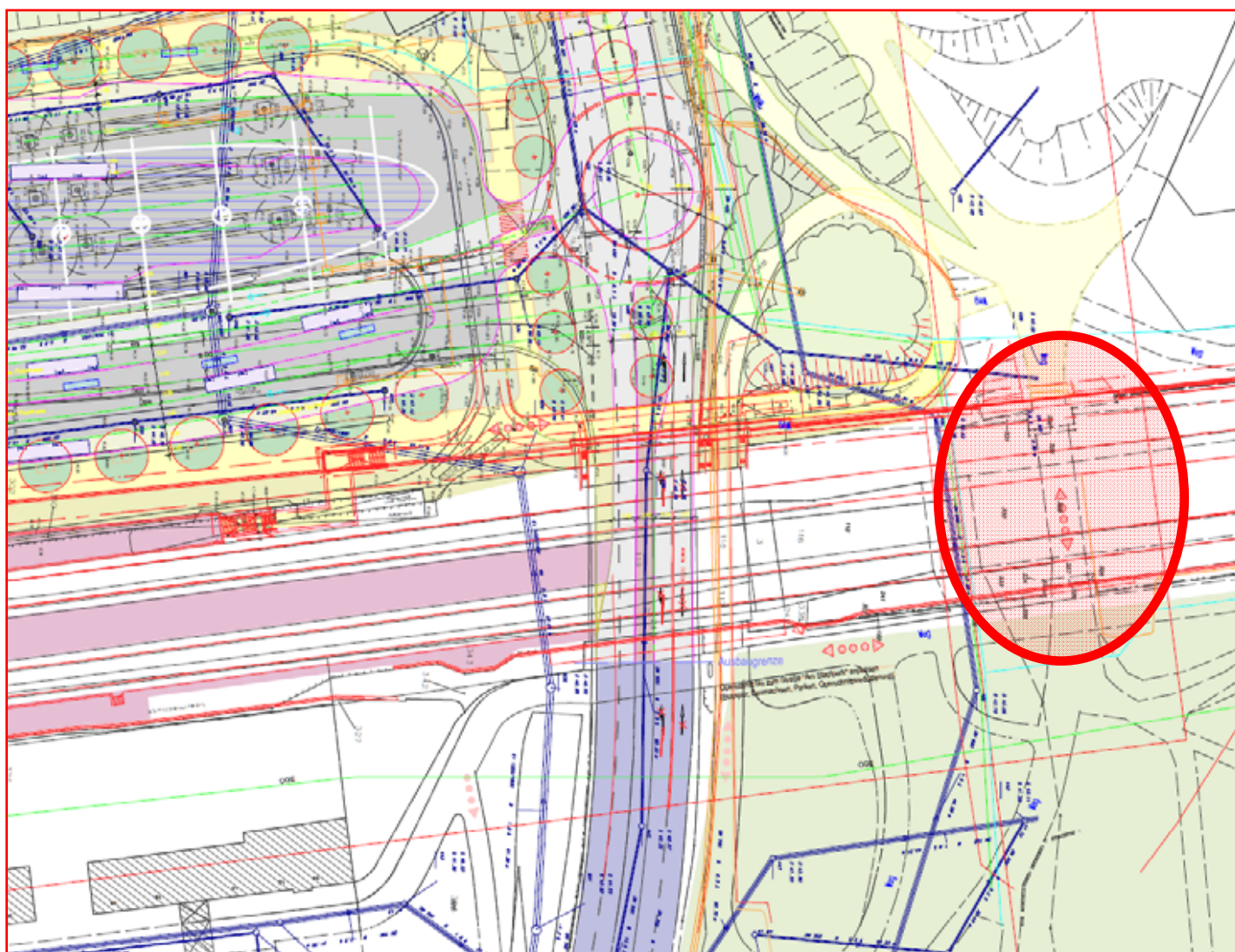
Die Lage und Funktion als Verbindungselement zwischen den östlich verlaufenden Fahrradroutes und der westlich gelegenen Innenstadt bewirkt schon heute eine starke Frequentierung durch Radfahrer und auch Fußgänger.

Als Teil der Fußwegeverbindung zwischen Bahnhof und Fußballstadion dient die Unterführung regelmäßig als Route für Stadionbesucher zwischen Innenstadt bzw. Bahnhof und Stadion.

Während die Zugänge zu Bahnsteig 4 über Treppen und Rampen und somit behindertengerecht ausgestattet sind, führt zu Bahnsteig 2-3 derzeit nur eine Treppenanlage. Im Hinblick auf eine umfassende Aktivierung der Unterführung als Bahnsteigzugang sind die Bahnsteige 2-3 ebenfalls behindertengerecht erreichbar auszustatten.

Aufgrund der sehr unterschiedlichen Anschlusshöhen von Unterführung, Forumsvorplatz, Y-Brücke und Ratheustraße ist bei allen Planungsüberlegungen im Rahmen einer Konzeptplanung die Höhensituation zu beachten und prinzipiell mit zu lösen.

Die Planung weist bei allen hier gezeigten Varianten eine entsprechende Höhenkonzeption nach.



Technischer Plan Bestand Bahnsteigzugang Nord



Zugang von Westen



Zugang zu Gleis 2 und 3



Blick von Gleis 2 zu Gleis 1

Entwicklungsstudie Frühjahr 2016

Die sprunghafte Zunahme der Fernbusverbindungen von und nach Leverkusen im Herbst 2015 hat eine grundsätzliche Änderung der geplanten Verkehrsraumzuweisungen erforderlich gemacht.

Die Planung sieht nunmehr eine eigene Aufstellspur für Fernbusse im östlichen Bereich des ZOBs sowie eine Verlagerung der Reserve- und Überliegerbusstellplätze in den östlichen Randbereich der Heinrich-von-Stephan-Straße vor.

Auf Grundlage der weiter entwickelten technischen Planung zum ZOB des Ingenieurbüros Isaplan erfolgt die Erarbeitung einer geänderten Studie zum Gesamtbereich mit folgenden Kennzeichen:

- Ausbildung eines Forumsvorplatzes mit Verkehrsfunktionen Kiss&Ride und Vorfahrt Forum unter Anbindung an die Rathenaustraße.
- Ggf. Errichtung einer direkten Zu- oder Abfahrt- zur TG Forum über den neu geschaffenen Vorplatz.
- Übernahme der technischen Planung zum ZOB des Ingenieurbüros Isaplan.
- Errichtung eines neuen Bahnhofsgebäudes.
- Errichtung einer westlichen Randbebauung zum ZOB.
- Neuordnung und Bebauung des Postareals.
- Abbindung der Heinrich-von-Stephan-Straße für den Individualverkehr vom ZOB.
- Errichtung einer 2. Anbindung der Heinrich-von-Stephan-Straße an den Europaring.
- Errichtung von Busstellplätzen parallel zur Heinrich-von-Stephan-Straße.
- Errichtung einer Wendeanlage im südlichen Bereich der Heinrich-von-Stephan-Straße für Busse.
- Ausbildung einer baulichen „Kante“ als Radweg auf dem Niveau der Radwegeüberführung über die Rathenaustraße entlang der westlichen Bahnanlage.
- Führung der Fußgängerwege zu Bahnsteig 1 unter der Radwegetrasse.



Lageplan Entwicklungsvariante

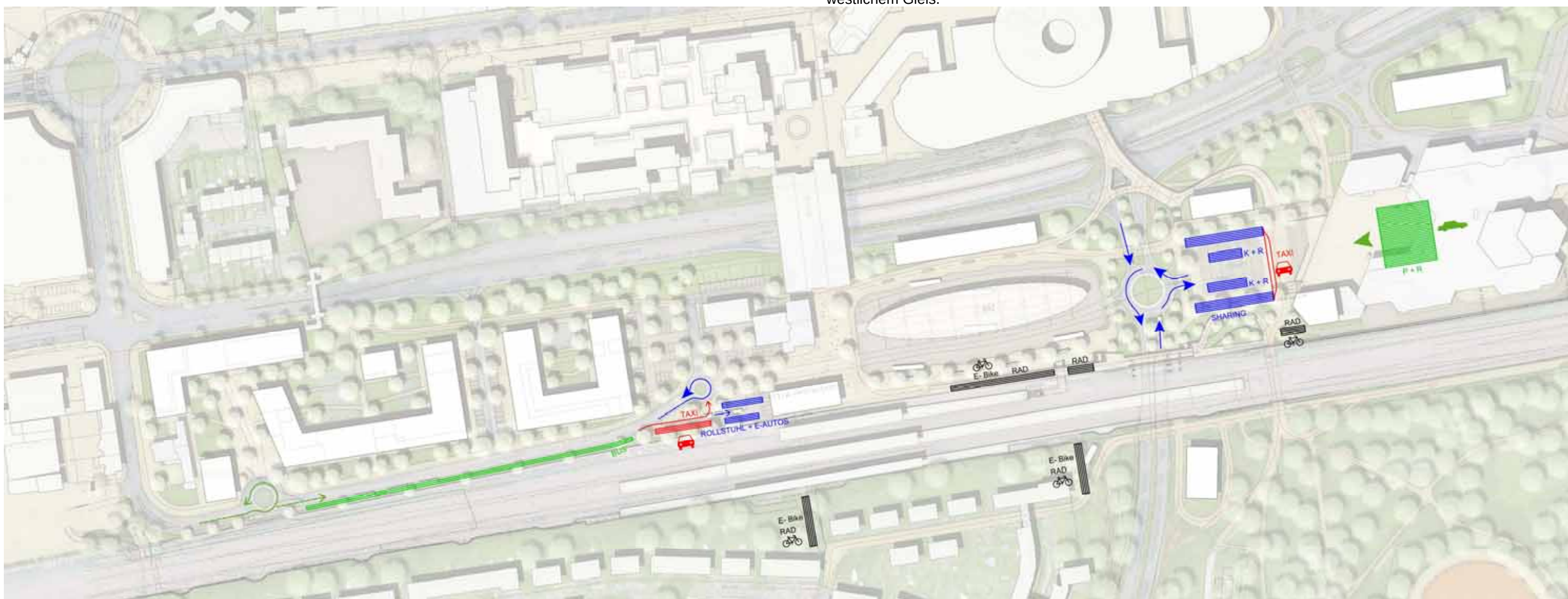
Verkehrliche Funktionszuweisungen

Entsprechend der städtebaulichen Konzeption Herbst 2015 erfolgt die Zuweisung von verkehrlichen Funktionen in Absprache mit der Verkehrsplanung wie folgt:

- Errichtung von dezentralen Fahrrad- und E-Bike-Stationen in den Zulaufbereichen zum Bahnhof.
- Errichtung einer zentralen Fahrrad- und E-Bike-Station zwischen ZOB und westlichem Gleis, ggf. als Unterbauung des Rampenbauwerks.
- Errichtung von Kiss&Ride- Stellplatzangeboten auf den neuen Forumsvorplatz.
- Aktivierung der Tiefgarage Forum als P&R-Stellplatzanlage.
- Herstellung eines direkten Zugangs für Fußgänger vom neu geschaffenen Forumsvorplatz zur Tiefgarage Forum.
- Errichtung von Taxivorfahrten südlich des neuen Bahnhofsgebäudes.
- Errichtung einer Taxivorfahrt auf dem neu geschaffenen Forumsvorplatz.
- Errichtung eines Fernbusterminals zwischen ZOB und westlichem Gleis.

- Errichtung von Standplätzen für Linienbusse (Überlieger, Pause, Reserve) auf der Ostseite der Heinrich-von-Stephan-Straße.
- Errichtung einer Buswendeanlage im südlichen Bereich der Heinrich-von-Stephan-Straße.
- Errichtung von Behindertenstellplätzen und Ladestationsstellplätzen für E-Autos südlich des neuen Bahnhofsgebäudes.

Insgesamt wird auch bei der überarbeiteten Version der Planung deutlich, dass der neu entwickelte Forumsvorplatz bei der vorgeschlagenen Funktionszuweisung zu einer Entzerrung der bahnhofsbezogenen Verkehre beitragen kann.



Variante 2 Funktionszuweisung

Ausbaubereiche

Die Darstellung von Ausbaubereichen orientiert sich an sinnvollen und in sich geschlossenen Funktionsbereichen der Planung Bahnhof Leverkusen Mitte.

Im Verlauf der Gesamtdiskussion zur Planung rückten insbesondere Aspekte möglicher Bauabläufe immer stärker in den Fokus der Betrachtungen und haben den Stellenwert des Bausteins „Vorplatz Forum“ mit seinem unmittelbaren Zugang zu allen Bahnsteigen deutlich werden lassen.

Innerhalb eins Projektbesprechungstermins, an dem auch ein Vertreter des NVR teilnahm, wurde deutlich, dass auch der Baubetrieb und hierzu notwendig werden- de Behelfslösungen bzw. notwendige temporäre Verlagerungen von ZOB-Funktionen Gegenstand einer Förderung sein können.

Diese Aspekte fanden in den weiteren Planungsprozess Eingang und bestimmen die Betrachtung der Reihenfolge notwendiger Bausteine mit.

Bereich A

Die Neuordnung des Forumsvorbereiches bietet die Chance, im zeitlichen Vorlauf zur Neuorganisation / Neubaus des ZOBs Ausweichflächen für den Baubetrieb bereitzustellen. Die existierende Unterführung und Zugänglichkeit zu allen Bahnsteigen macht den Bereich als zusätzlichen Zugang zu den Gleisen während notwendiger Sperrungen der derzeitigen Unterführung tauglich.

Bereich B

Der ZOB stellt nach dem Bau des Kreisels Ratheustraße den zentralen Ausbaubereich dar. Nach der Verlagerung von Teilfunktionen des ZOBs wird es möglich, hier in bauliche Aktivitäten einzutreten. Entscheidender Bauabschnitt ist hierbei der Rückbau der Umfahrt / Brücke im Zufahrtsbereich zum ZOB. Erst nach diesem Rückbau wird ein abschnittsweiser Umbau der bewegten Topografie des Gesamtbereiches möglich.

Hierbei kann der Umbau des Übergangsbereiches zur Bahn mit den neuen Bahnsteigzugängen auch unabhängig von der Hauptbaumaßnahme erfolgen.

Bereich C

In diesem Bereich erfolgen der Neubau des Bahnhofsgebäudes sowie die Ergänzung des WGL-Baukörpers.

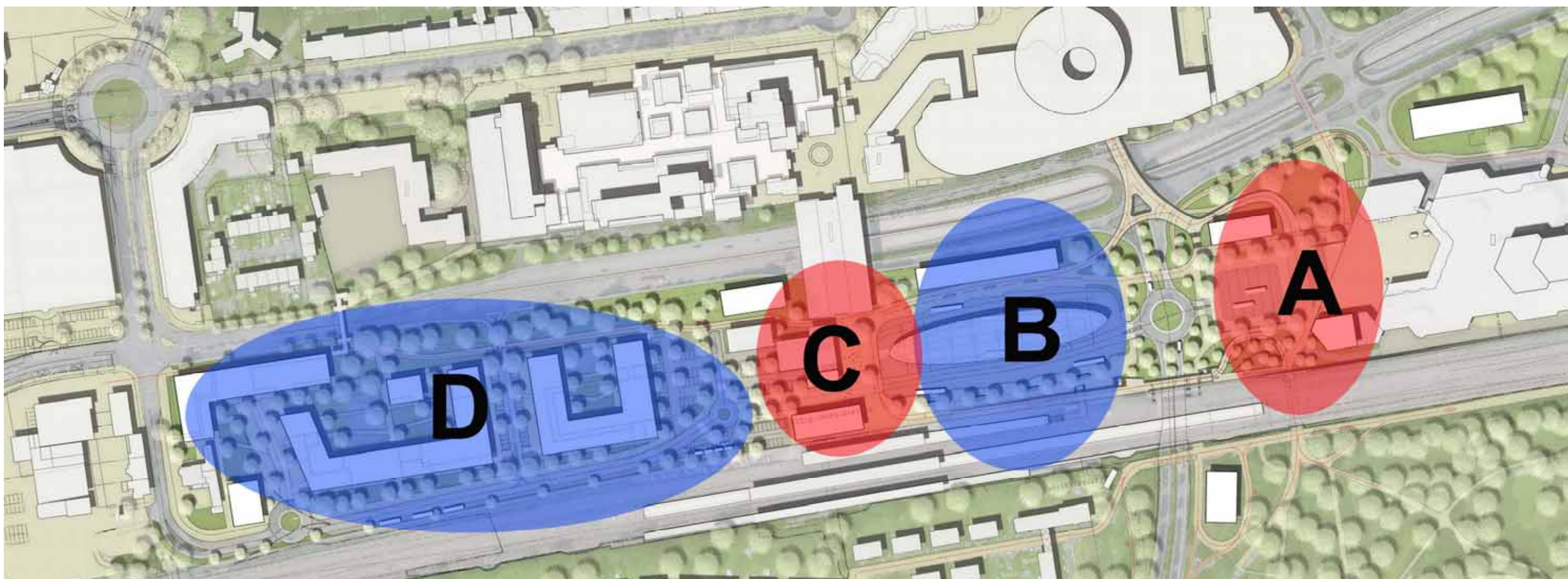
Die Errichtung des neuen Bahnhofsgebäudes ist unmittelbar vom Baufortschritt zur Verlegung von hier befindlichen Leitungstrassen sowie der Verlängerung und Fertigstellung der Bahnsteigunterführung abhängig. Die Errichtung des neuen Bahnhofsgebäudes schränkt die Nutzung der Bahnsteigunterführung ein. Es wird empfohlen, die Errichtung des neuen Bahnhofsgebäudes eng mit der Errichtung der Unterführung zu koordinieren und notwendige Sperrzeiten der Unterführung zum Bau des Bahnhofsgebäudes zu nutzen.

Bereich D

Die Nachverdichtung des südlichen Planbereiches erfordert als Vorleistung die Verbesserung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Heinrich-von-Stephan-Straße.

Somit ist die dargestellte zusätzliche Anbindung dieser Straße an den Europaring Voraussetzung zur Erschließung zusätzlicher Nutzungseinheiten, auch zur Abwicklung von Baustellenverkehren.

Nach Herstellung dieser zusätzlichen Anbindung wird es zudem möglich, den Individualverkehr komplett oder auch teilweise aus dem Bereich ZOB und somit dem Zugangsbereich zum Bahnhof herauszunehmen. Hierdurch wird die Leistungsfähigkeit, aber vor allem auch die Verkehrssicherheit des ZOBs und des gesamten Bahnhofsvorbereiches mit seiner hohen Frequentierung für Fußgänger und Radfahrer erhöht.



Lageplan mit Bereichskennzeichnung

BHF LEVERKUSEN MITTE

Vorplatz Forum

Der neu entwickelte Vorplatz Forum stellt eine deutliche stadträumliche Aufwertung dieses Stadtbereiches und auch des Forums dar.

Während derzeit die Erschließung des Forums als zentrale Kulturstätte der Stadt Leverkusen über die westliche Längsseite erfolgt, wird durch die dargestellte Neugestaltung des Vorbereichs das Forum in den Fokus des öffentlichen Raumes und somit der öffentlichen Wahrnehmung gerückt.

Die Darstellung der Planung erfolgt in 2 Varianten.

Variante 1 stellt den Planbereich ohne bauliche Ergänzung (westlicher Baukörper) dar und führt die derzeit landschaftlich betonte Planung fort.

Variante 2 fasst den neuen Vorplatz räumlich durch die Errichtung eines zusätzlichen Baukörpers. Als Nutzung für diesen Baukörper werden Dienstleistungsnutzungen oder auch Nutzungen des Beherbergungsgewerbes (Hotel) vorgeschlagen.

Beiden Planungsvarianten sind folgende Kennzeichen gemein:

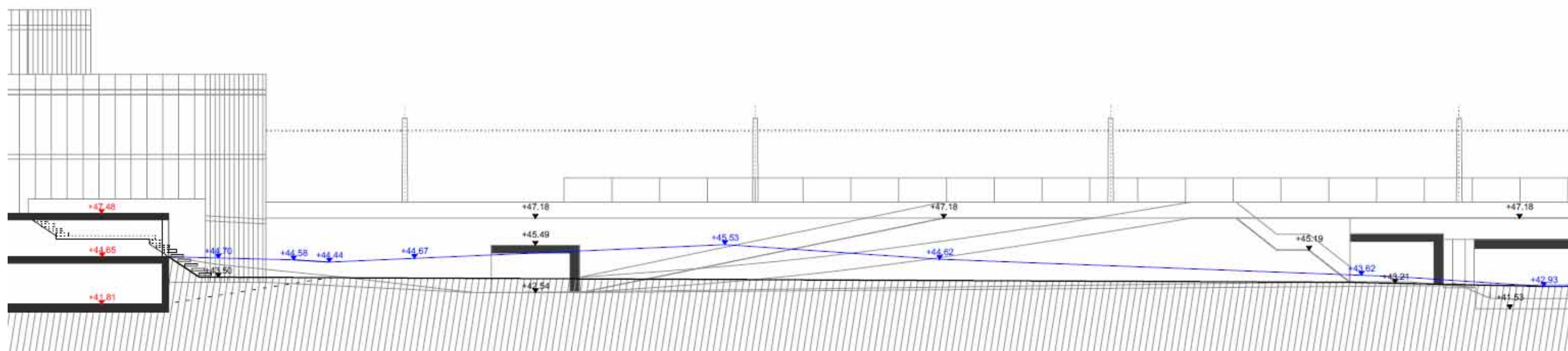
- Erschließung des Vorplatzes durch Anschluss an den im Rahmen der Neuplanung zum ZOB entwickelten Kreisverkehrsplatz auf der Rathenaustraße.
- Nutzungsoffenheit des Platzes durch neutrale Platzgestaltung, z. B. als Veranstaltungsort.
- Repräsentative Vorfahrt für das Forum.
- Herstellung eines direkten Zugangs für Fußgänger vom Platz zur Tiefgarage Forum.
- Möglichkeit zur Errichtung einer Zufahrt zur TG Forum.



Variante 1, Vorplatz ohne westlichen Baukörper



Variante 2, Vorplatz mit westlichem Baukörper



Prinzipialquerschnitt mit Höhenangaben, rot + blau = Bestand

BHF LEVERKUSEN MITTE

Übergang ZOB/Vorplatz Forum - Bahnanlagen

Die Erweiterungsplanungen zum Ausbau der Bahnanlagen sowie die Neuplanung des ZOBs bringen starke Veränderungen in der Topografie mit sich.

Während der heutige ZOB an seinem östlichen Rand nahezu in einem gleichbleibenden Höhenverhältnis zu Bahnsteig 1 verläuft, wird sich diese Höhenlage stark verändern, denn der ZOB fällt in Zukunft vom Niveau des Bahnhofsgebäudes im Süden zum Niveau der Ratheustraße im Norden ab.

Hierdurch entsteht zu den Bahnsteiganlagen hin ein lang gezogener Höhenunterschied.

Die Planung thematisiert diesen Höhenunterschied und entwickelt das freiraumplanerische Element einer kombinierten Mauer- Treppenanlage als „Bahnsteigtterasse“.

Die Führung der von der neu geplanten Fuß- und Radfahrerbrücke kommenden Verkehre auf einem oberen Terrassenniveau erlaubt es, den geplanten Zugang zu Bahnsteig 1 unter dieser Terrasse hindurch zu führen und hierdurch insbesondere Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern zu vermeiden.

Die Möglichkeit, diese Bahnsteigtterasse zu unterbauen, eröffnet die Chance, hier bahnaffine Nutzungen wie Radabstellanlagen usw. zu organisieren.

Um im nördlichen Bereich einen behindertengerechten Abgang von der neu errichteten Fuß- und Radfahrerbrücke in die Unterführung zu gewährleisten, erfolgte eine höhentechische Vordimensionierung der geplanten Fahrradrampe mit 6 % Längsneigung sowie horizontalen Zwischenpodesten.



Gestaltungsplan Übergangsbereich



Schnittansicht von Westen



Schnitt Bahnsteigtterasse mit Unterführung zu Gleis 1

BHF LEVERKUSEN MITTE

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.

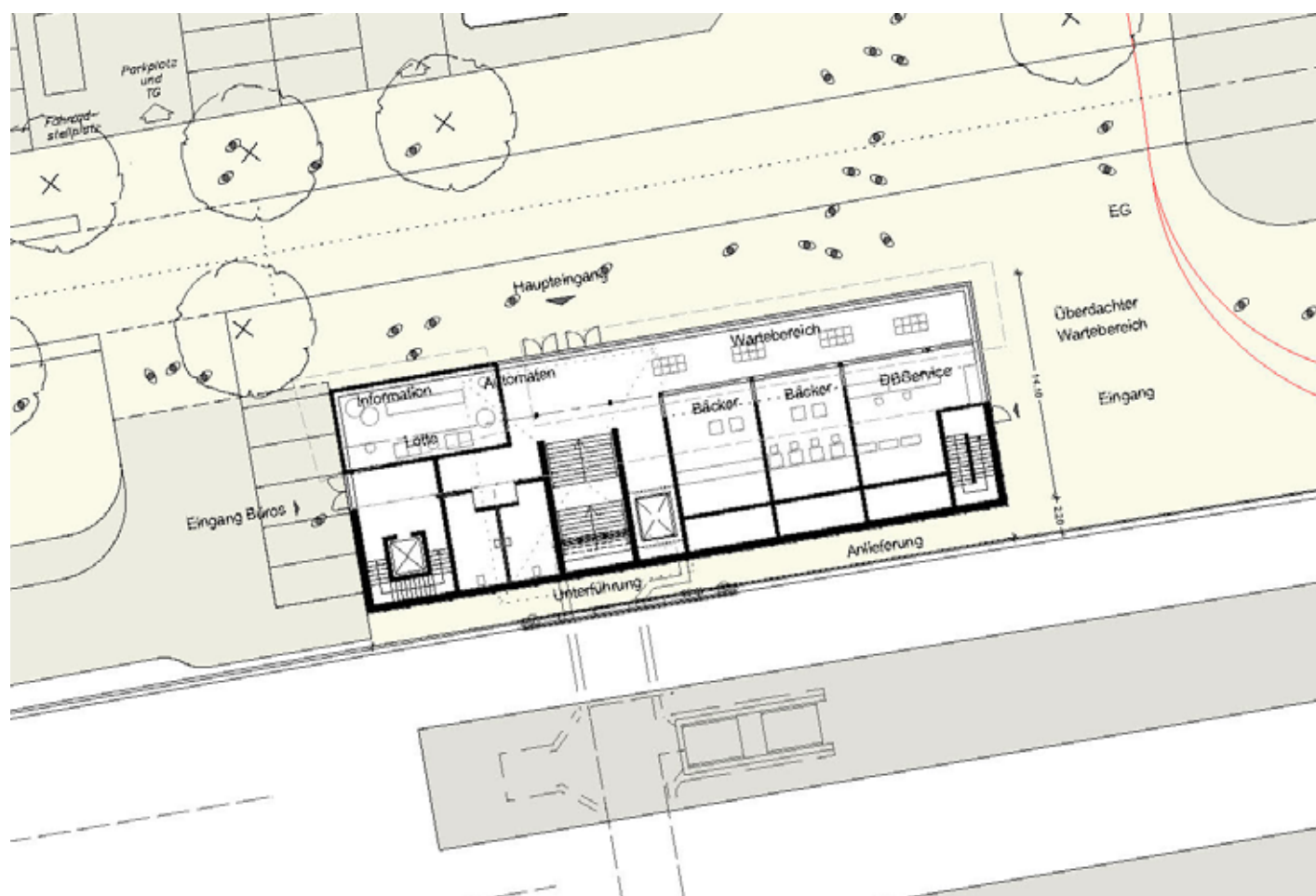
Als Orientierung und Vorbild für die geplanten bahnhofsaffinen Nutzungen dient der durch die DB neu errichtete Bahnhof Horrem an der Bahnstrecke Köln-Aachen.

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 Fluchttreppenhaus 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										
Bäcker Lager	11	1										
Eingangshalle	134,49	1			134,49							
Bücher	50,79	1										
Bücher Lager	9,45	1										
Büro Eingangs	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.

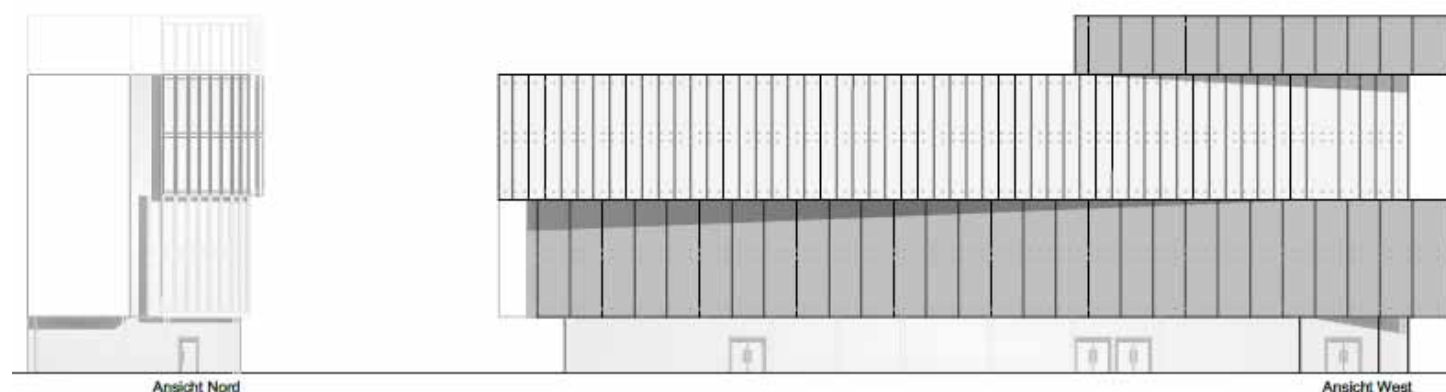
Aus den konkreten Lagegegebenheiten mit einer lauten und nach Osten gerichteten „Rückseite“ sowie einer leisen und nach Westen gerichteten „Vorderseite“ entwickelt sich das Thema des klassischen janusgesichtigen Bahnhofsgebäudes.

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.

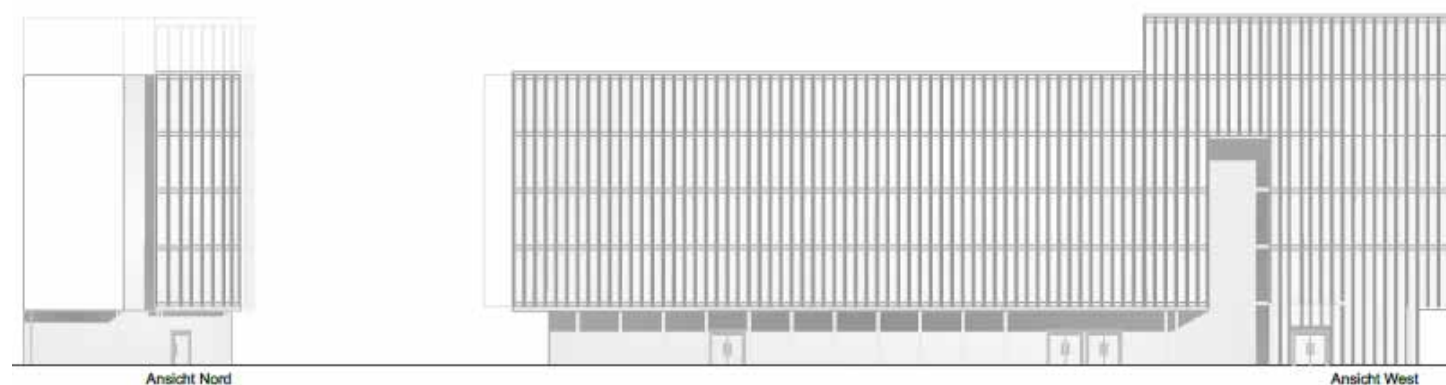
Variante A entwickelt durch das Zusammenfassen von Geschossebenen eine horizontale Betonung. Das spielerische Verschieben der hierbei gebildeten horizontalen Scheiben betont die Plastizität des Gesamtbaukörpers.

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

BHF LEVERKUSEN MITTE

Baukörperstandort ZOB-Europaring

Die städtebauliche Planung schlägt zur räumlichen Fassung sowie zur Verbesserung der Frequentierung (soziale Kontrolle) des ZOB-Platzes die Errichtung eines Neubaukörpers zwischen ZOB und Europaring vor.

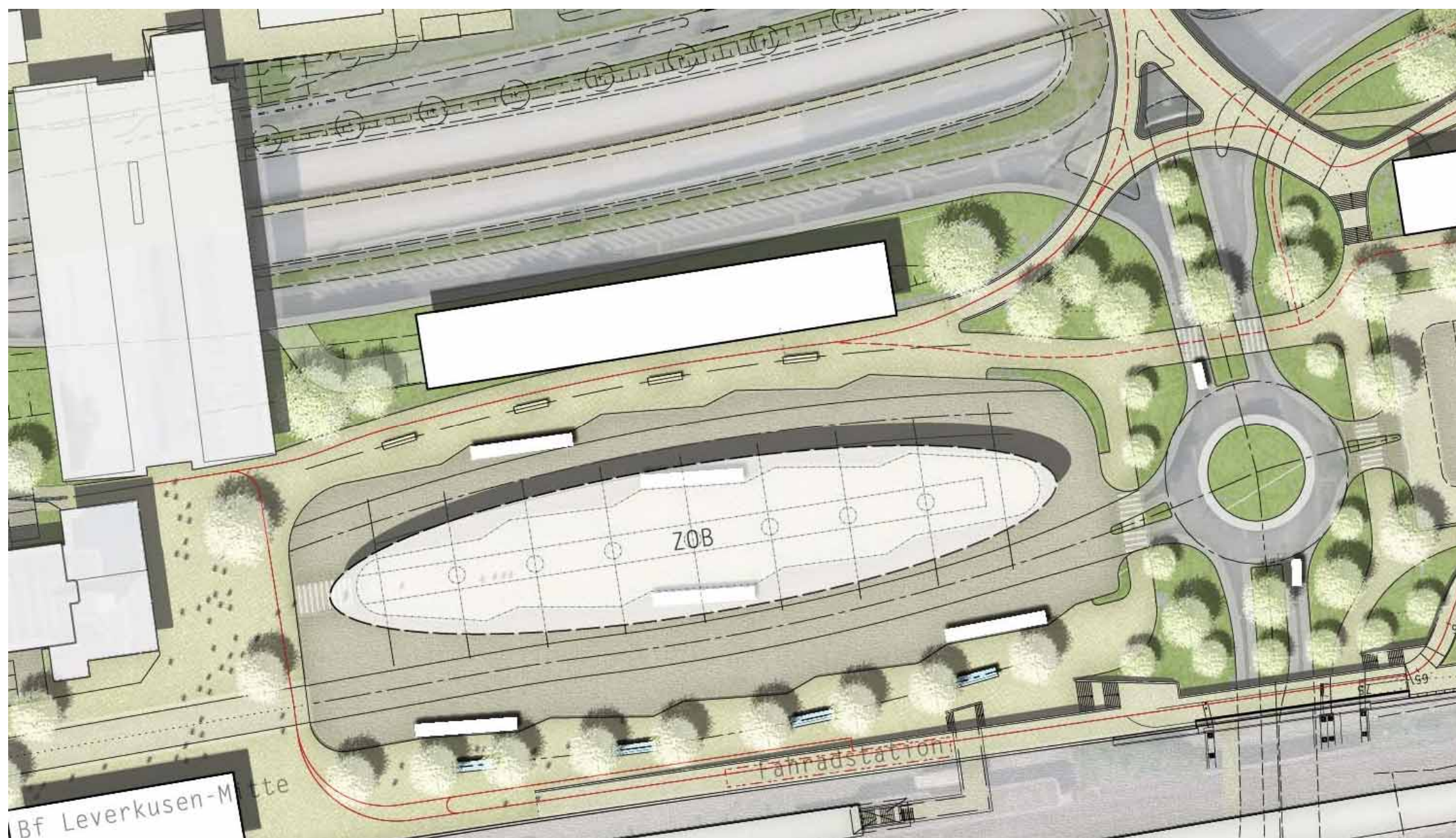
Als konkreter Standort steht hier ein Böschungsstreifen mit einer nutzbaren Breite von bis zu 14 Metern zwischen einer Rampenfahrbahn im Westen und dem ZOB im Osten zu Verfügung.

Diese Baufelddbreite lässt Nutzungen wie Beherbergungsgewerbe (Hotel) oder andere Nutzungen, die für eine wirtschaftliche Bauweise auf eine entsprechende Baukörpertiefe angewiesen sind, unwirtschaftlich erscheinen.

Da sich die Nutzbarkeit dieses Standortes auch über den Stellplatznachweis definiert, werden alle Nutzungen, die auf eine übliche Stellplatzorganisation mit Fahrgasse und seitlicher Senkrechtaufstellung zuzüglich Konstruktion und 17 Metern angewiesen sind, unrentabel.

Lediglich Systeme mit Baukörpertiefen bis 14 Meter und Sonderlösungen zum Stellplatznachweis erscheinen darstellbar.

Das städtebauliche Rahmenkonzept zeigt als Systemschnitt zwischen Bahnanlagen im Osten und dem Europaring im Westen exemplarisch einen Baukörper mit einer Tiefe von ca. 12 Metern sowie einer Sonderlösung (Doppelparker) zum Stellplatznachweis im Unterschoss.



Gestaltungsplan



Schnitt, Sonderlösung Stellplatznachweis Baukörper.

Flächenpotenziale

Die Darstellung möglicher Flächenpotenziale für den Planbereich gilt als Grundlage der weiteren Dimensionierung von Verkehrsanlagen und dient einem ersten Überblick zu den baulichen Entwicklungsmöglichkeiten.

Der Berechnung werden entsprechend der bestehenden Bebauung 4 bis 7 Geschosse zu Grunde gelegt.

Insgesamt weist die städtebauliche Konzeption eine Grundfläche von ca. 14.000 qm sowie eine Geschossfläche von ca. 70.000 qm aus.

Hierbei handelt es sich jedoch nicht um reine Neubauflächen, da bestehende Gebäude wie das Postareal und weitere Gebäude überplant wurden.

Städtebauliche Kennwerte
Planungsstand 14.03.2016

Baukörper		GRF	Geschosse	GFZ
1	Neubau	473	4	1.892
2	Neubau	438	4	1.752
3	Neubau	1.440	4	5.760
4	Neubau	610	8	3.680
5	Ergänzungsbau	146	7	1.022
6	Bestand	758	7	5.306
7	Bestand	360	7	2.520
8	Neubau	555	5	2.775
9	Neubau	2.676	5	13.380
10	Neubau	3.210	5	16.050
11	Neubau	300	5	1.500
12	Neubau	1.997	5	9.985
13	Bestand / Ergänzung	450	5	2.250
14	Bestand	443	4	1.772
		13.856		69.624



Flächenermittlung Planbereich

Zusammenfassung

Die durch den geplanten Bau des RRX (Rhein-Ruhr - Express) veranlassten Umplanungen zum ZOB Leverkusen Mitte erfordern auch entsprechende Planungsüberlegungen für das städtebauliche und architektonische Umfeld.

Das den Gleiserweiterungen zum Opfer fallende Bahnhofgebäude muss durch einen Neubau ersetzt werden. Hierbei sind Standort und Anbindung an die Gleisanlagen durch entsprechende Planungen innerhalb der Planfeststellung zum Bau des RRX fixiert und nicht veränderbar. Lediglich Geschossigkeit und Nutzung der Obergeschosse unterliegen geringeren Bindungen. Eine wohnbauliche Nutzung des Gebäudes scheidet aufgrund der gegebenen Lärmbelastungen aus.

Aufbauend auf das Vorbild der Bahnhofsplanung am Standort Horrem wird eine erdgeschossige Bahnhofsnutzung mit einem vergleichbaren Raumprogramm entwickelt. Für die Obergeschosse wird eine Nutzung als Dienstleistungs- oder Bürogebäude vorgeschlagen.

Die verkehrstechnischen Planungen zum neuen ZOB Leverkusen Mitte werden als Grundlage für die weiterführenden städtebaulichen Planungen übernommen. Insbesondere die starke Veränderung der topografischen Situation des neuen ZOBs verlangt nach einer differenzierten Betrachtung des Übergangsbereiches zwischen den Verkehrsflächen des ZOBs und den angrenzenden Bahnsteiganlagen.

Als Sonderthema wird hierbei das Motiv von Bahnsteigterrassen entwickelt. Dieses Motiv ermöglicht die höhen-technische Anbindung der hier ankommenden unterschiedlichen Höhenlagen und bietet hierüber hinaus die Möglichkeit der Unterbringung bahnhofsaffiner Nutzungen.

In den bisherigen städtebaulichen und verkehrsplanerischen Betrachtungen zum Bahnhof Leverkusen Mitte fristete die südlich des Forums gelegene Unterführung der Bahnanlagen ein Schattendasein.

Das städtebauliche Rahmenkonzept belegt, das die Aktivierung dieser Unterführung zur Erschließung der Bahnsteiganlagen sowie der Ausbau der dem Forum südlich vorgelagerten Freiflächen hin zu einem Vorplatz sowohl den Stellenwert des Forums als auch die verkehrliche und städtebauliche Einbindung des Gesamtbereichs fördern.

Insbesondere das Forum mit seinem derzeit eher unscheinbaren „Seiteneingang“ erfährt durch die Ausgestaltung eines repräsentativen Vorplatzes eine deutliche Aufwertung. Durch die fußläufige Öffnung der unter dem Forum gelegenen Tiefgaragenanlagen zum neu geschaffenen Forumsplatz werden diese auch zu Bahnhofszwecken nutzbar.

Die derzeit überwiegend zu logistischen Zwecken genutzten Liegenschaften der Post im südlichen Planbereich bieten hinsichtlich einer baulichen Nachverdichtung aber auch in Bezug auf eine höherwertige Nutzung erhebliche Entwicklungschancen für die Stadt Leverkusen. Die Hochrechnung von bis zu 80.000 qm BGF belegen das enorme Flächenpotenzial in diesem bestens erschlossenen Innenstadtbereich.

Voraussetzung zur Entwicklung dieser Bereiche ist jedoch die Verbesserung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Heinrich-von-Stephan-Straße. Durch die Errichtung einer zusätzlichen Anbindung dieser Straße an den Europaring kann die Leistungsfähigkeit der Straße erhöht und gleichzeitig Verkehrsströme des Individualverkehrs über den ZOB und somit vor dem Bahnhof umgelenkt und vermieden werden.