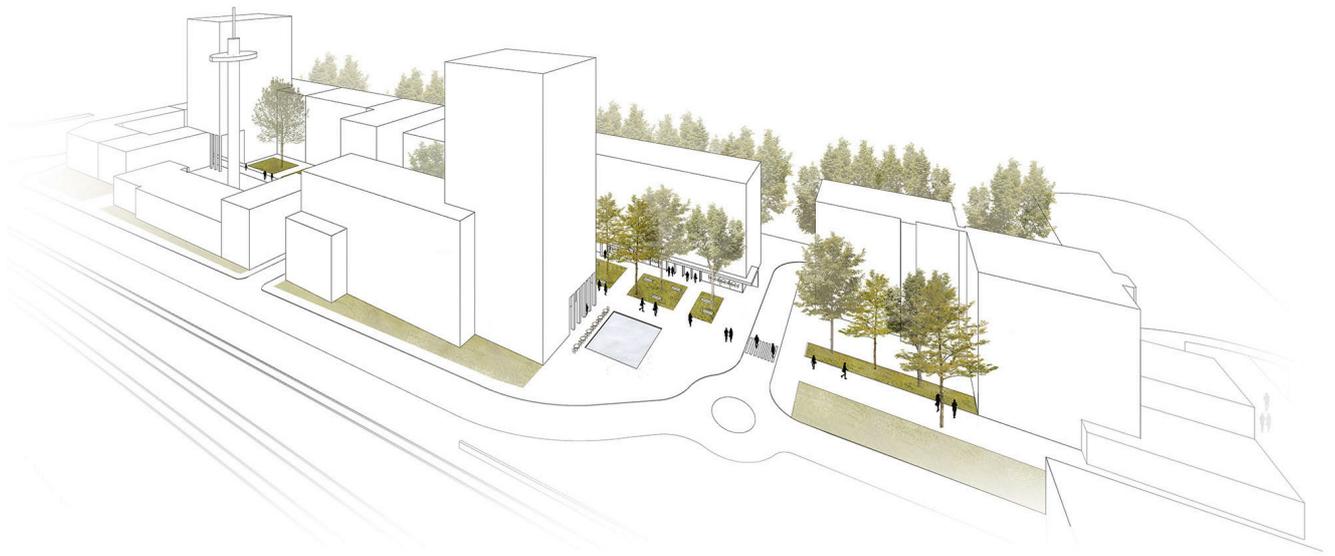


Postgelände Leverkusen-Wiesdorf
Rahmenplan



Verfasser:

Stadt Leverkusen, Fachbereich Stadtplanung

in Zusammenarbeit mit

Ferdinand Heide Architekt Planungsgesellschaft mbH
Alt-Fechenheim 103
60386 Frankfurt am Main

Inhalt

Vorbemerkung	4
Anlass der Planung	4
Planungsziele	4
Rahmenbedingungen/Ausgangssituation	5
Städtebauliche Grundidee	6
Architektonische Ausformulierung/Fassadengestaltung	9
Freiräume und Begrünung/Ökologie	11
Nutzungsverteilung	11
Erschließungs- und Mobilitätskonzept	12
Umsetzung in Bauabschnitten/Eckdaten Flächenpotenziale	13

Vorbemerkung

Die zwischenzeitliche Veräußerung des nördlichen Abschnitts des Postgeländes in Leverkusen-Wiesdorf und die Entwicklungsbestrebungen der neuen Eigentümerin haben die Stadt in den Jahren 2018/2019 dazu veranlasst, die bisherige, räumlich übergreifende Rahmenkonzeption „Bahnhof Leverkusen-Mitte“ des Planungsbüros HJP Heinz Jahn Pflüger (Jahr 2016) zwischen dem Forum Leverkusen im Norden, dem Europaring/B8 im Westen, der Bahntrasse im Osten und der Manforter Straße im Süden für den Teilabschnitt südlich des neuen Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) und des Bahnhofs Leverkusen-Mitte aufzugreifen und mit den vorgelegten Nutzungsvorstellungen in ein qualitätvolles städtebauliches Konzept zu überführen.

Als Optimierungsverfahren wurde eine städtebauliche Mehrfachbeauftragung mit insgesamt fünf teilnehmenden Architekturbüros durchgeführt. Nach einer zweistufigen Bearbeitungsphase wurde der Entwurf des Planungsbüros Ferdinand Heide Architekt Planungsgesellschaft mbH von einer Jury als Siegerentwurf ausgewählt, der nun - fortentwickelt zur Rahmenplanung - die künftige Entwicklung in diesem Teilraum leiten soll. Dabei fügt sich die neue Planung in die bisherige Rahmenkonzeption ein und löst diese für den Teilraum südlich des ZOB und des Bahnhofs Leverkusen-Mitte ab, wenn gleich die darin niedergelegten Planungsvorstellungen für den Neubau des Bahnhofsgebäudes aufrecht erhalten bleiben. Die Planung wurde durch den Rat der Stadt Leverkusen als städtebauliche Planung gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen und ist somit insbesondere als Belang in der Bauleitplanung zu berücksichtigen und somit handlungsbegleitend für nachfolgende Planverfahren. Allerdings lässt sie Spielräume in der Konkretisierung unter Einbehaltung der städtebaulichen Grundidee.

Die vorliegende Planung basiert auf der Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses zum Rhein-Ruhr-Express.

Bestandteile der Rahmenplanung sind der vorliegende Erläuterungsbericht und der Lageplan (M 1:500).

Aus dem Rahmenplan heraus entwickelt wurde überdies ein Gestaltungshandbuch, das Maßgaben zur Gestaltung des Hochbaus und der Freiräume formuliert. Es findet über die Bebauungspläne Eingang in eine qualitative Entwicklung des Areals.

Anlass der Planung

Das Plangebiet der Rahmenplanung (Postgelände) liegt im Stadtteil Leverkusen-Wiesdorf. Es befindet sich südlich des Bahnhofs Leverkusen-Mitte, zwischen dem Europaring/B 8 im Westen und den Bahnflächen der Strecke Köln-Hamm (Westf.) im Osten sowie der Manforter Straße im Süden.

Es präsentiert sich heute als städtebaulich wenig attraktiver Bereich. Die aus der ehemaligen Deutschen Bundespost hervorgegangenen Unternehmen der Deutschen Post AG/DHL, der Deutschen Telekom AG und der Deutschen Postbank AG sind weiterhin mit ihren Filialen und logistischen sowie fernmelde-technischen Einrichtungen auf dem Areal ansässig. Der nördliche Abschnitt des Postgeländes befindet sich zwischenzeitlich im Eigentum eines privaten Investors (GEVI Projekt Leverkusen I GmbH, nachstehend GEVI genannt), der eine städtebauliche Entwicklung des Areals anstrebt.

Angesichts der zentralen Lage in der Innenstadt Leverkusens und der Standortqualität am hochfrequentierten Knotenpunkt des überregionalen, regionalen und städtischen öffentlichen Verkehrs stellt sich das Areal allerdings als minder- und nicht mehr zeitgemäß genutzt dar. Mit dem Ausbau des Rhein-Ruhr-Express (RRX) als bedeutendste Schienenverkehrsmaßnahme des Landes Nordrhein-Westfalen wird zudem der Regionalverkehr auf der Kernstrecke zwischen den Städten Köln, Düsseldorf, Duisburg, Essen und Dortmund in Europas größtem Ballungsraum weiter verbessert. Die Attraktivität und auch der Umnutzungsdruck auf das Postgelände werden sich somit weiter erhöhen, das umfangreiche innerstädtische Flächenpotenzial ist bisher allerdings nicht aufgegriffen worden.

Gleichzeitig liegt das Postgelände – vom Bahnhof Leverkusen-Mitte mit dem ZOB kommend – in südlicher Nachbarschaft zum wichtigsten Entree der „City Leverkusen“. Passanten, welche die Leverkusener City als zentralen Einkaufs- und Dienstleistungsstandort aufsuchen, werden dort künftig ein neu errichtetes Bahnhofsgebäude und einen neu gestalteten attraktiven ZOB mit weiteren Mobilitätsangeboten (z. B. Radstation) als Folgemaßnahmen der RRX-Umbaumaßnahmen vorfinden. Ohne eine städtebauliche Neuordnung und Entwicklung des Postgeländes werden der Städteingang und das Stadtbild vom Bahnhof bzw. der Bahnstrecke aus aber weiterhin erheblich in ihrer Attraktivität beeinträchtigt.

Planungsziele

Ziele der Planung sind die gesamthafte städtebauliche Neuordnung und Weiterentwicklung des zuvor genannten Areals. Als Grundlage dafür dient die Erstellung einer Rahmenplanung. Im Bereich des Postgeländes einschließlich angrenzender Grundstücke soll ein Quartier entstehen, welches sich in seiner städtebaulichen Struktur, im Maßstab und seiner Höhenentwicklung in das Stadtgefüge des Mittelzentrums Leverkusens einfügt. Vorgesehen ist die Schaffung eines hochwertigen Quartiers.

Wesentliche Ziele und Zwecke der Planung sind:

- Entwicklung eines attraktiven Auftakts zum neuen Quartier mit einer Platzfläche sowie einer fußläufigen Einbindung vom Bahnhof Leverkusen-Mitte und ZOB kommend.
- Schaffung eines vom motorisierten Verkehr freien städtischen Raumes im Quartiersinneren, der nur in Ausnahmefällen (zum Beispiel Andienung, Vorfahrt Hotel, Feuerwehr) befahren werden kann.
- Schaffung einer neuen leistungsfähigen Anbindung des gesamten Bereichs der Heinrich-von-Stephan-Straße an die B8.

Für eine integrierte städtebauliche Gesamtentwicklung im Geltungsbereich des Rahmenplans bestehen des Weiteren folgende Zielsetzungen:

- Erhalt und städtebauliche Optimierung des nördlichen Teils des Plangebiets mit der Wohnungsbaugesellschaft Leverkusen (WGL) und Jobcenter/AGL.
- Errichtung eines neuen Bahnhofsgebäudes.
- Beibehaltung der städtebaulichen Figur, der Nutzungen und Höhen im südlichen Teil des Plangebiets sowie Berücksichtigung des baulichen Denkmals an der Manforter Straße.

Rahmenbedingungen/Ausgangssituation

Standort / Lage im Stadtgebiet

Die kreisfreie Stadt Leverkusen liegt im südlichen Teil Nordrhein-Westfalens, nordöstlich von Köln in der Metropolregion Rhein-Ruhr. In der Großstadt leben rund 167.000 Einwohner (Stand 30.11.2021). An der Rheinschiene gelegen besteht eine gute überörtliche Anbindung. So sind die Städte Köln und Düsseldorf über das gut ausgebaute Verkehrsnetz schnell zu erreichen.

Das Plangebiet der Rahmenplanung befindet sich im Südwesten Leverkusens, im Stadtteil Wiesdorf. Hier leben ca. 18.500 Einwohner und damit ca. 11 % der gesamten Stadtbevölkerung. Im Westen und Norden wird der Stadtteil von den Flüssen Rhein und Wupper bzw. Dhünn begrenzt. Im Osten grenzen Wohnlagen des Stadtteils Wiesdorf an und südlich das Stadtgebiet von Köln. In Wiesdorf befindet sich das Stadtzentrum mit zentralen öffentlichen Einrichtungen, der Fußgängerzone und Einkaufsmöglichkeiten. Darüber hinaus wird der Stadtteil durch den im Süden befindlichen CHEMPARK Leverkusen geprägt, der neben der Bayer AG eine Vielzahl weiterer Unternehmen aus der Chemiebranche beherbergt.

Die Entwicklung des heute weltweit agierenden Chemie- und Pharmakonzerns beeinflusste die Stadtentwicklung maßgeblich. Zeugnis hiervon sind auch die verschiedenen Werksiedlungen im Stadtgebiet. Eine dieser sog. Kolonien (Kolonie II „Johanna“) befindet sich östlich des Plangebietes jenseits der Bahntrasse. Die an den Stil der Gartenstadtarchitektur angelehnte Siedlung steht unter Denkmalschutz.

Aktuell erfährt der Stadtteil Wiesdorf diverse Veränderungen mit dem Ausbau des Rhein-Ruhr-Express (RRX) als bedeutendstes Schienenprojekt des Regionalverkehrs und den damit verbundenen Veränderungen u.a. des Bahnhofsgebäudes, des ZOB und der Heinrich-von-Stephan-Straße.

Plangebiet und Realnutzung

Das Plangebiet der Rahmenplanung befindet sich in einer Insellage zwischen dem westlich verlaufenden Europaring (B 8) und der östlich verlaufenden Bahntrasse. Hinsichtlich der Nutzungen und der Bebauung ist eine heterogene städtebauliche Struktur festzustellen. Das Plangebiet ist in weiten Teilen versiegelt.

Das Gebiet ist durch Gewerbebetriebe und öffentliche Einrichtungen geprägt. Im nördlichen Teil des Geltungsbereichs ist ein größerer zusammenhängender Gebäudekomplex mit 7 Geschossen errichtet, welcher Standort der städtischen Wohnungsbaugesellschaft (WGL) sowie des Jobcenters AGL ist. In Richtung des nordwestlich gelegenen „Rialto-Boulevards“ schließt sich ein zweigeschossiger Gebäudeteil mit überwiegend Einzelhandelsnutzungen an.

Am nordöstlichen Rand des Geltungsbereichs befindet sich das heutige Empfangsgebäude des Bahnhofes Leverkusen-Mitte sowie die künftige Fläche für die geplante Neuerichtung des Bahnhofsgebäudes und Parkplätze. Südlich der Stichstraße der Heinrich-von-Stephan-Straße haben ein Postverteilerzentrum, ein Postbank-Finanzcenter sowie ein Logistikzentrum der DHL in einem großformatigen zweigeschossigen Gebäudekomplex ihren Standort.

Ein fünfgeschossiges Bürogebäude, das vormals durch einen Bildungsträger genutzt wurde, befindet sich ebenfalls auf diesem Grundstück, steht jedoch derzeit leer. Weitere untergeordnete gewerbliche Nutzungen sind in einem eingeschossigen Gebäude angesiedelt. Die DHL-Logistik führt zu einer intensiven Nutzung der Außenflächen. Die Bebauung ist vom Straßenraum abgesetzt angeordnet.

Das Grundstück der Telekom innerhalb des Plangebiets ist mit einem winkelförmigen, zweigeschossigen Gebäude bebaut. Das Grundstück ist zudem mit einem in den Telekom-Gebäudekomplex integrierten 63 m hohen Fernmeldeturm bebaut. Weiterhin befinden sich auf diesem Grundstück eingeschossige Nebengebäude mit kleinteiligen Gewerbenutzungen. Der Fernmeldeturm und der parallel zur Heinrich-von-Stephan-Straße stehende Gebäudeteil stehen derzeit aus Sicht der Telekom nicht zur Disposition und müssen erhalten werden.

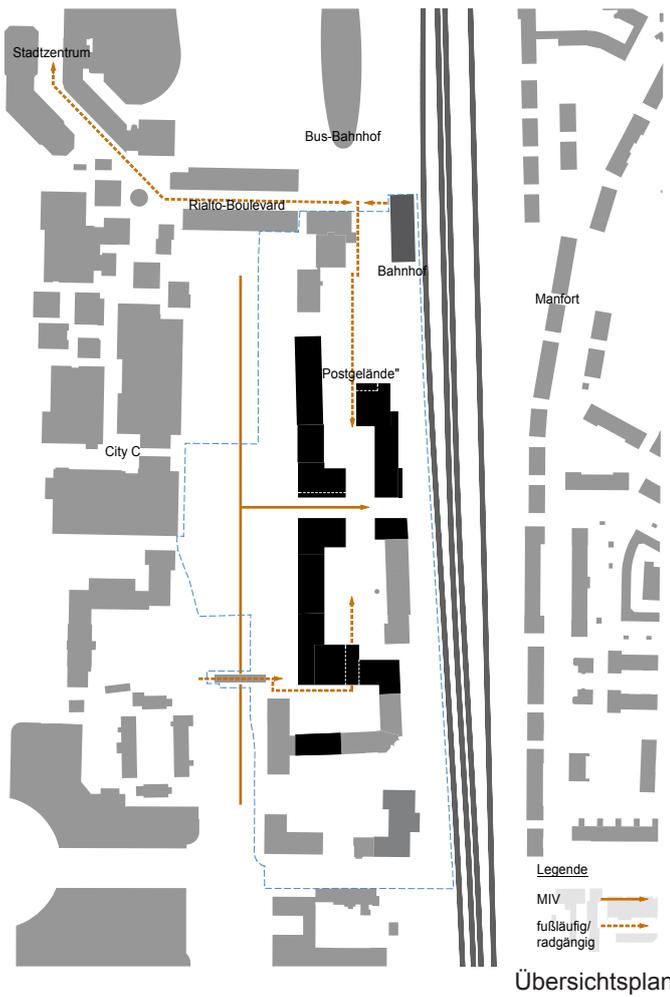
Südlich schließen sich mit der Deutschen Rentenversicherung und der Agentur für Arbeit (einschließlich Jobcenter) zudem öffentliche Einrichtungen an, welche beide in viergeschossiger Bauweise und mit Tiefgaragen errichtet sind. Zwischen den Grundstücken der Deutschen Rentenversicherung und der Agentur für Arbeit liegt ein unbebautes Grundstück in städtischem Besitz.

Im Süden des Plangebiets zwischen der Heinrich-von-Stephan-Straße und der Manforter Straße befinden sich eine zweigeschossige Villa sowie ein dreigeschossiges Hotelgebäude in L-Form im Bestand. Für die Villa liegt ein Bauvorbescheid zur Umnutzung zu einem Hotel vor.

Die Erschließung der bebauten Grundstücke erfolgt im Bestand durch die Heinrich-von-Stephan-Straße mit einer nördlich des Postgeländes gelegenen, nicht öffentlich gewidmeten Stichstraße sowie einer öffentlich gewidmeten Stichstraße ohne Wendemöglichkeit im südlichen Bereich bei der Deutschen Rentenversicherung und der Arbeitsagentur.

Der Europaring (B 8), welcher am westlichen Rand des Plangebiets der Rahmenplanung verläuft und teilweise innerhalb dessen liegt, verläuft auf deutlich niedrigerem Niveau als der bebaute Teil des Plangebietes. Die B 8 umfasst neben den Fahrbahnen eine Böschung mit Bestandsgrün und einen integrierten Fuß- und Radweg auf dem Niveau des künftigen Quartiers.

Nördlich an das Plangebiet grenzen der neu errichtete ZOB sowie das Areal vor dem Bahnhofsgebäude an. Südlich an das Plangebiet schließen sich gewerblich genutzte Flächen an. Westlich des Europarings (B 8) befindet sich die sogenannte City C, für die planerisch eine Revitalisierung verfolgt wird.



Übersichtsplan

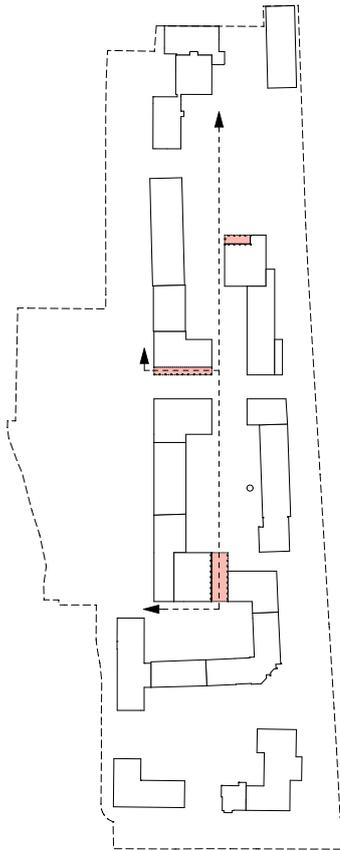
Städtebauliche Grundidee

Die Entwicklung des Postgeländes in der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof und zur Stadtmitte ist eine große Chance, den bisher wenig strukturierten Stadtraum zu qualifizieren. Die Rahmenplanung sieht eine Figur aus Neubauten vor, welche die öffentlichen Räume mit annähernd durchgängigen Traufhöhen unter Berücksichtigung einer angemessenen städtebaulichen Dichte klar begrenzt und die um zwei Hochpunkte signifikant ergänzt wird. Die Randbebauung aus zwei langgestreckten, aufgelösten Blockstrukturen sowie die beiden Türme spannen einen halb-öffentlichen – urban durchgrünt und von den Verkehrsimmissionen der Umgebung abgeschirmten – Stadtraum auf, der die Identität des neuen Quartiers bestimmt und der zur fußläufigen Erschließung aller Häuser dient. Im südlichen Bereich wird der Bestandsblock zwischen den Gebäuden der Deutschen Rentenversicherung und der Agentur für Arbeit durch Baulückenschluss mit einem weiteren vier-geschossigen Bürogebäude komplettiert.

Anbindung an den Bahnhof und Sichtachse ins Areal

Der Fläche zwischen dem Postgelände und dem Vorplatz zwischen Bahnhofsgebäude und Rialto-Boulevard soll zukünftig eine große Bedeutung als verbindendes Element zukommen. Der aktuelle Zustand vor den Gebäuden der Wohnungsgesellschaft Leverkusen GmbH ist geprägt durch befestigte Stellplatzflächen. Mit der Entwicklung auf dem Postgelände könnte dieser Bereich als Gelenk und Eingangsbereich so umgestaltet werden, dass er sich nicht nur als Fläche mit urbanem Charakter mit Grünelementen attraktiv darstellt, sondern dass auch als Fortführung der Erschließungsflächen des Postareals eine großzügige öffentliche Querung möglich wird. Der Eingangsbereich wird unter Aufnahme vorhandener Blickrichtungen und Gebäudefluchten mit einem durchgehenden Bodenbelag versehen. In diesen wird ein repräsentatives Düsenfeld (Wasser) eingelassen, welches einen gestalterischen Akzent setzt und zusätzlich positiv zum Kleinklima beiträgt. Räumlich gefasst wird der Platz durch das neue Hotelgebäude, welches als erster Baustein unmittelbar südlich des Gebäudes Jobcenter Leverkusen errichtet werden soll, sowie dem nördlichen Hochhaus, das als signifikanter Kopf des Areals fungiert und im Erdgeschoss Gastronomieflächen beinhalten soll. Zur Durchgrünung der Platzfläche werden großkronige Bäume in den Bodenaufbau oberhalb der Tiefgarage integriert. Weiterhin könnten einheitliche Möblierungen sowie Beleuchtungselemente, auch in Richtung Bahnhof, eine Entsprechung finden. Diese Veränderung soll als längerfristiges Ziel angestrebt werden, wobei allerdings weiterhin der zweigeschossige nördliche Vorbau in die Wegeachse ragt und eine ideale räumliche Verknüpfung erschwert.



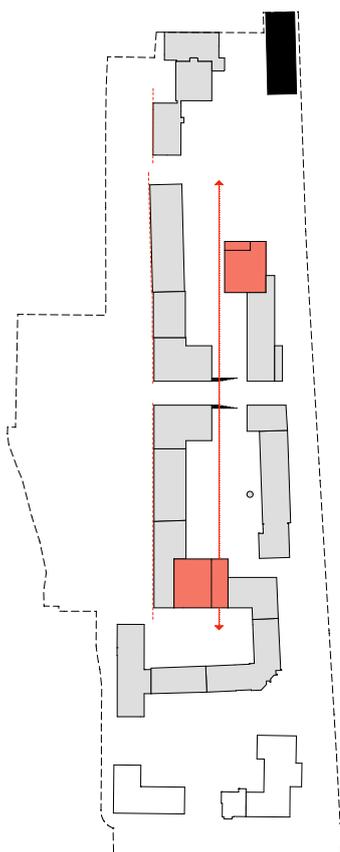


Der Blockrand

Nördlich und südlich einer neu geplanten Erschließungsstraße, welche künftig den Europaring (B 8) mit der Heinrich-von-Stefan-Straße verbinden wird, werden zwei Blockränder ausgebildet, die jedoch aufgrund einer ebenerdigen Verbindung stadträumlich als ein Areal wahrgenommen werden. Die Baukörper der beiden Blockränder haben eine nahezu durchgängige Höhe (maximal 8 Geschosse) und sind auch über die äußere Gestaltung als einzelne Baumaßnahmen mit eventuell teilweise unterschiedlichen Nutzungen ablesbar. Die beiden Hochhäuser haben mit ca. 56 Metern annähernd gleiche Höhen, begrenzen das Quartier und ergänzen das Ensemble. Die vorhandenen Bestandsgebäude - wie das Technikgebäude der Telekom, das Gebäude der Deutschen Rentenversicherung sowie das Gebäude der Agentur für Arbeit - werden schlüssig durch Anbauen in die neue Bebauung eingebunden und in das Gesamtgefüge integriert.

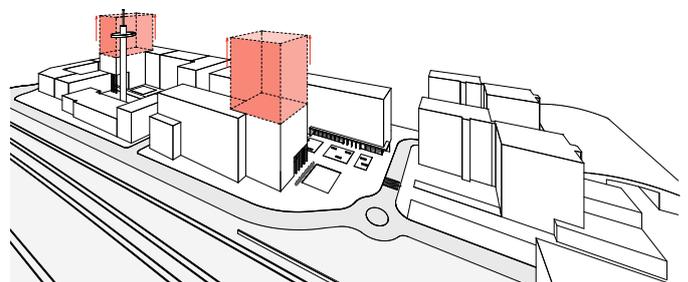
Interaktion zwischen Stadtraum, Plätzen und Eingängen

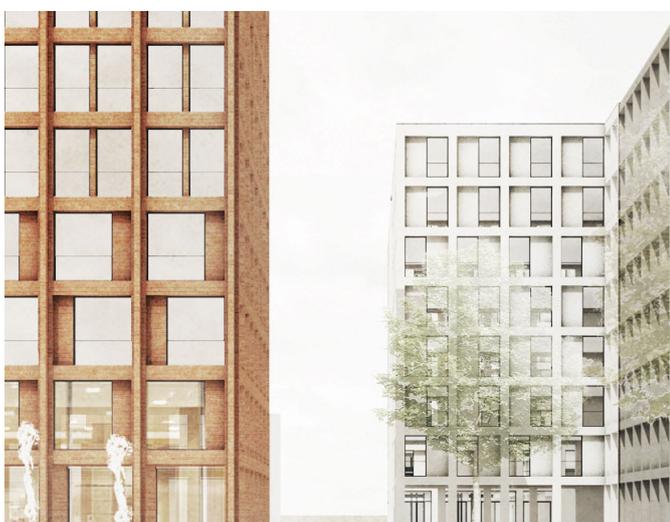
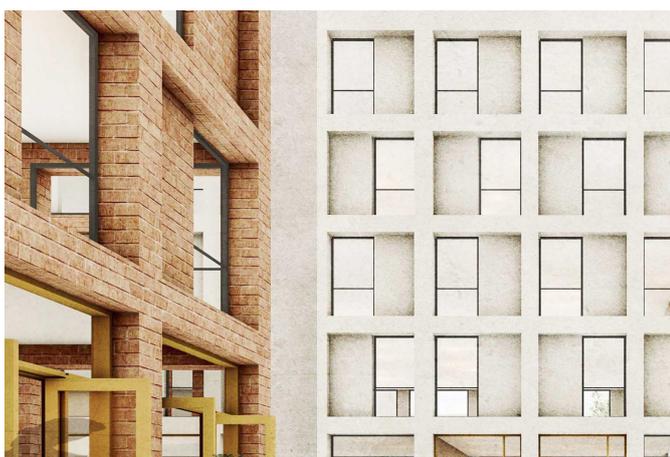
Im Bereich städtebaulich relevanter und prägnanter Platzsituationen sowie entlang bedeutender Blick- und Verkehrsachsen reagieren die an sich sehr ruhigen, klar gegliederten Baukörper auf die sie umgebenden Anforderungen: Dort, wo ein baulicher Abschluss städtebaulich erforderlich, aber eine fußläufige Wegebeziehung eröffnet werden soll, sind attraktive Durchgänge wie etwa der Kolonnadengang nördlich der Planstraße zur Anbindung des Quartiers an die westlich gelegene, übergeordnete Wegeachse oder im Süden an die bestehende Brücke über den Europaring (B 8) zu schaffen. Gleichzeitig werden Plätze und Freibereiche so ausgebildet, dass den jeweiligen Entrées der Gebäude eine angemessene und attraktive Vorzone zugeteilt wird.



Hochpunkte

Aus der Randbebauung bilden sich zwei Hochpunkte heraus, welche zusammen mit dieser einen neuen, öffentlichen Raum aufspannen. Während der südliche der beiden Baukörper gänzlich der Unterbringung von Büroflächen dient, sind im nördlichen Turm lediglich die Obergeschosse der Büronutzung gewidmet. Im Erdgeschoss hingegen befinden sich Gastronomie- oder Einzelhandelsflächen, welche aufgrund der räumlichen Nähe zum neuen Hotel, welches unmittelbar südlich des Gebäudes Jobcenter Leverkusen entstehen soll, und dem Bahnhofsgelände äußerst präsent und attraktiv gelegen sind. Die Hochhausbaukörper stärken den Fußabdruck und die Orientierung des Quartiers entlang der Straße und in Richtung Bahnhof und relativieren gleichzeitig den ca. 63 Meter hohen Funkturm der Telekom, zu dem angemessene Abstände im Hinblick auf gesunde Arbeitsverhältnisse (elektromagnetische Strahlung, Belichtung, Eisschlag und funktechnische Aspekte) eingehalten werden.





Architektonische Ausformulierung/Fassadengestaltung

Architektonisch soll das Quartier aus ablesbaren Einzelbaukörpern bestehen, deren architektonische Haltung einem gemeinsamen Ziel verpflichtet ist. Das sind klare ruhige Volumen, ohne größere Vorsprünge oder Applikationen, tektonisch gestalte und gegliederte Fassaden sowie eine zurückhaltende Farbgestaltung. Die zu realisierenden Gebäude sollten jeweils

einen architektonischen Ausdruck finden, der auf die Nachbarn reagiert. Bei einer ähnlichen architektonischen Haltung – z. B. tektonisch gegliederte Fassaden – aber dennoch unterschiedlichen Fassadenmaterialien wie Stein, Beton, Putz oder Metall in jeweils materialimmanenter Farbigkeit soll im Zusammenspiel ein stimmiges, aber auch lebendiges Stadtbild entstehen. Diese architektonische Zielsetzung reagiert auf die Anforderungen des Denkmalschutzes nach einer zurückhaltenden Baukörperausbildung, Architektursprache und Farbigkeit als Hintergrund der östlich des Plangebiets gelegenen, denkmalgeschützten Wohnsiedlung.

Die nebenstehenden exemplarischen Fassadenausschnitte in den beiden perspektivischen Darstellungen zeigen das vorgenannte Leitbild – eine ausgewogene Figur mit anspruchsvoll gegliederten und hochwertig materialisierten Fassaden –:

- jeweils links: eine massive, plastische Fassade, die entsprechend ihrer Tragstruktur gegliedert und mit einer Klinker-Vor-satzschale versehen ist und in die großflächige Metall- oder Holz-Glas-Fassadenelemente mit tiefer Laibung eingesetzt sind.
 - jeweils hinten: eine Fassade mit Metall- oder Betonelementen, die in gegliederter Ordnung und plastischer Anmutung das Haus mit einer ausgewogenen Fassadenstruktur und ähnlich großen Fensterelementen überziehen.
 - rechts (nur auf zweiter Abbildung): eine Fassade eines direkt anschließenden Baukörpers, mit einer ähnlichen Gliederung, aber anderer Farbigkeit und Materialität.
- Jede Art von Werbung muss sich in ein Gesamtkonzept ein-passen und der Fassadenstruktur unterordnen.

Zur Relativierung der langen Fassadenabwicklungen der Gesamtfigur tragen ablesbare Baukörper bei, indem sie z. B. zueinander in der Fassadentiefe leicht verspringen, andere Materialien zeigen und in der Gliederung – unter Berücksichtigung ihrer Tektonik – leicht differenziert sind. Ferner wird die vorge-sehene Fassadenbegrünung zur weiteren Strukturierung und Belebung beitragen.

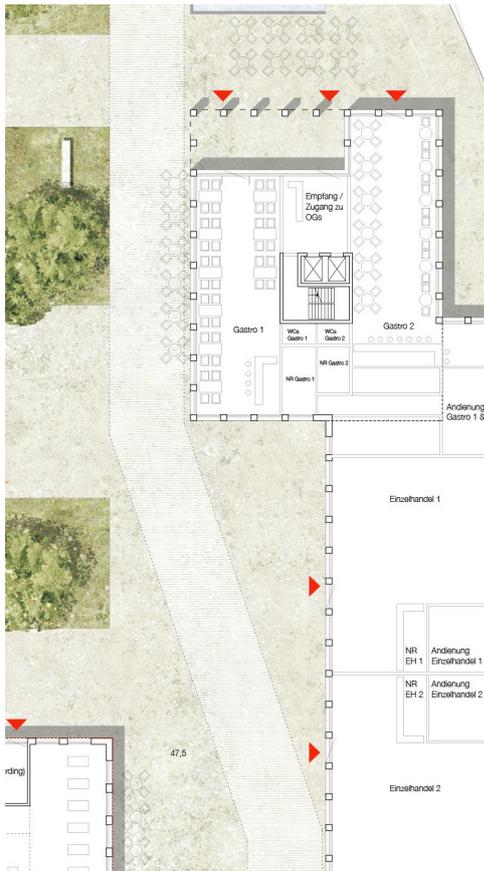
Die Einbeziehung eines Gestaltungsgremiums wird dazu bei-tragen, dass die gewünschten Gestaltqualitäten eingehalten und gesichert werden. Nur ein Vorschlag, welcher deren Zu-stimmung findet, im Einklang der Rahmenplanung ist und ins-besondere dem daraus resultierenden Gestaltungshandbuch steht, kann realisiert werden.



Ansicht Ost/Blick von den Bahngleisen aus



Ansicht West/Blick vom Europaring (B 8) aus



Teilgrundriss Erdgeschoss

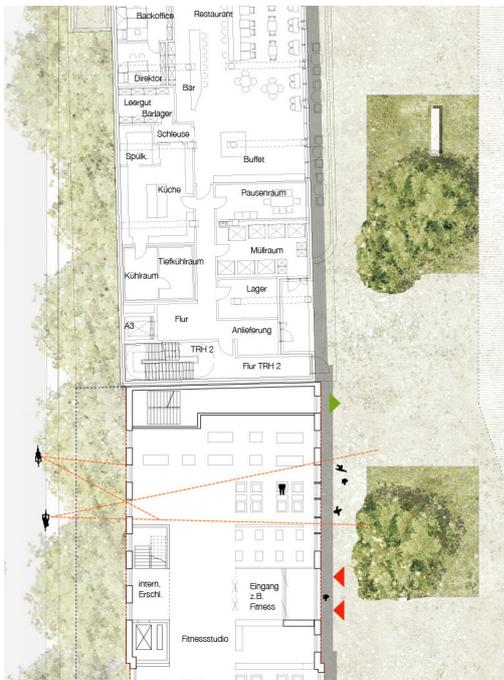
Die Grundrissorganisation der einzelnen Baumaßnahmen folgt der Idee der „zentralen Achse“, zu der sich die Erdgeschossnutzungen öffnen und von der aus die Neubauten erschlossen werden. Der zentrale Freiraum wird mit auskömmlich erdüberdeckten Tiefgaragen unterbaut, die über die Bauabschnitte hinaus untereinander gekoppelt sind und von der neuen Erschließungsstraße aus erschlossen werden.

In den Erdgeschossen liegen alle halböffentlichen Nutzungen wie Foyers, Cafeterien sowie Läden mit größtmöglichen Fassadenöffnungen zum Außenraum. Die Zufahrten zu den Tiefgaragen liegen jeweils von den zentralen Freiflächen abgewandt.

Der nebenstehende exemplarische Grundrissausschnitt zeigt den Anspruch von zwischen Innen- und Außenraum vermittelnden Erdgeschossfassaden.

Die Neubauvolumen des Blockrands bieten Raum und Flexibilität für gängige Grundrisstypologien. Die Türme sind kompakte Volumen, die effizient erschlossen und mit maximalem Fassadenanteil ausgebildet werden können.

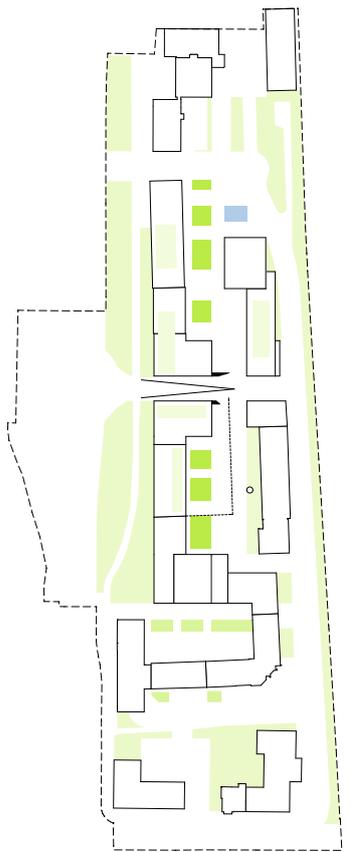
Die Baukörper tiefen des Hotels und der Gebäude, in denen sonstige Beherbergungsbetriebe verortet sind, folgen dieser besonderen Typologie. Die Bürobaukörper entlang der Straße sind etwas schmaler. Die Köpfe hingegen weiten sich deutlich auf.



Teilgrundriss Erdgeschoss
- transparente Zonen

Transparenz/Einblicke ins Areal

Die Randbebauung mit ihrer annähernd durchgehenden Traufhöhe von etwa 25 bis maximal 28 Metern beginnt südlich der WGL und endet nördlich des Gebäudes der Deutschen Rentenversicherung. Sie erstreckt sich über eine Länge von knapp über 200m (2x100m) und ist durch die unterschiedlichen Bauabschnitte und unterschiedlichen Nutzungen, die sich in jedem Fall in Einzelobjekten darstellen sollten, natürlich gegliedert. Eine starke Zäsur stellt die neue Querstraße dar, welche künftig sowohl eine Zufahrt auf das Postgelände vom Europaring (B8) und eine Anbindung an die Heinrich-von-Stephan-Straße ermöglichen wird, als auch das Bauvolumen hälftig unterteilt. Dennoch besteht die Gefahr, dass die in Summe sehr lange bauliche Kante, welche selbstverständlich aus Lärmschutzgründen erwünscht ist, zwischen Europaring (B8) und Innenraum eine Trennung bewirkt. Daher sollte im weiteren Prozess nach Möglichkeiten gesucht werden, die Erdgeschosszonen in Nutzung und Ausbildung wenigstens in Teilen etwas transparenter zu gestalten. Vor allem der visuelle Bezug zwischen der westlich der Randbebauung verlaufenden Haupttradwegachse und dem Innenbereich des Quartiers sollte Blickbezüge ermöglichen. Großflächige Verglasungen an beiden Fassadenseiten des westlichen Blockrands könnten dies bewirken, die Qualitäten des Innenbereichs nach außen ablesbar machen und die Sichtbeziehung zwischen Innen- und Außenbereich verbessern, ohne die jeweilige Nutzung zu beeinträchtigen.



Freiflächenbegrünung

Freiräume und Begrünung/Ökologie

Nicht nur die Ökologie, sondern auch die unterschiedlichen Höhen im neuen Quartier machen es erforderlich, dass alle Dächer der Randbebauungen, mit Ausnahme der 16-geschossigen Turmgebäude, eine Dachbegrünung erhalten. Die Nutzung der Gründächer gleichzeitig auch für Anlagen zur Nutzung von Solarenergie wird dadurch nicht infrage gestellt.

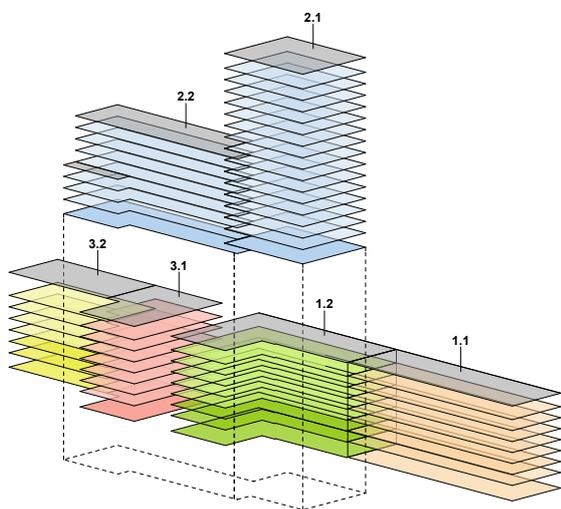
Dem ökologischen Aspekt trägt zudem die Begrünung der „zentralen Achse“ mit attraktiven Rasenflächen sowie Bepflanzungen mit großkronigen Bäumen Rechnung.

An den Außenfassaden der Neubauten zum lauten Europaring (B8), zur Bahntrasse und zur neuen Erschließungsstraße soll durch die Fassadenbegrünung eine positive Wirkung erzielt werden: Zum einen werden die mächtigen Baukörper durch unterschiedliche Bepflanzungen gegliedert und zum anderen trägt eine Fassadenbegrünung dazu bei, die ansonsten schallharten Oberflächen der Fassaden teilweise schallabsorbierend ausbilden zu können.

Das Grün des Innenbereichs wird durch Bäume und Bodengestaltung erreicht. Die Außenseiten der Neubauten hingegen sind gut für eine Fassadenbegrünung geeignet, da die Tiefgaragen in der Regel an den Außenkanten der Gebäude enden und eine Erdgebundenheit der Pflanzen sichergestellt werden kann.

Nebenstehend findet sich die Darstellung, welche die Verteilung der Freiflächenbegrünung abbildet und quantifiziert. Ferner zeigt sie die Wasserfläche vor dem nördlichen Turmgebäude.

Auch der hohe Qualitätsanspruch für die Freiraumgestaltung soll unter Abwägung der angebotenen Gestaltungsspielräume durch das Gestaltungsgremium gesichert werden.



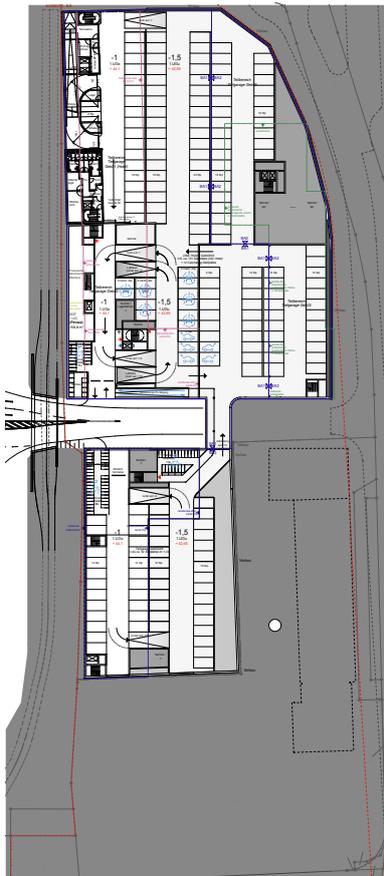
Nutzungsverteilung

Nutzungsverteilung

Die Einzelhandels- und die Gastronomienutzung hat Ihren Schwerpunkt im nördlichen Teil, jedoch sind kleinere Einheiten des Einzelhandels im Einzelfall auch südlich denkbar. Die gastronomische Nutzung kann sich im gesamten Gebiet frei entwickeln. Sämtliche Gebäude mit sonstigen Beherbergungsbetrieben sind im westlichen Bereich, südlich des Hotels, positioniert.

Legende "Nutzungen"

Hochbauabschnitt	zulässige Nutzung	zulässig in den Geschossen
1.1	Hotel	alle
1.1	ein bauliche in das Hotel integrierter Laden ohne Sortimentbeschränkungen mit einer Verkaufsfläche von bis zu 60 m ² .	EG
1.2	Sonstige Beherbergung	alle
1.2	Einzelhandel	EG
1.2	Betriebe des Ladenhandwerks	EG
1.2	Betriebe der Ladendienstleistung	EG
1.2	Schank- und Speisewirtschaft	EG
1.2	Fitnessstudio	EG/1./2./GG
2.1	Büro	alle
2.1	Verwaltung	alle
2.1	Freie Berufe	alle
2.1	Einzelhandel	EG
2.1	Betriebe des Ladenhandwerks	EG
2.1	Betriebe der Ladendienstleistung	EG
2.1	Schank- und Speisewirtschaft	EG
2.2	Büro	alle
2.2	Verwaltung	alle
2.2	Freie Berufe	alle
2.2	Einzelhandel	EG
2.2	Betriebe des Ladenhandwerks	EG
2.2	Betriebe der Ladendienstleistung	EG
2.2	Schank- und Speisewirtschaft	EG
3.1	Büro	alle
3.1	Verwaltung	alle
3.1	Freie Berufe	alle
3.1	Praxen	alle
3.1	Einzelhandel	EG
3.1	Betriebe des Ladenhandwerks	EG
3.1	Betriebe der Ladendienstleistung	EG
3.1	Schank- und Speisewirtschaft	EG
3.2	Sonstige Beherbergung	alle
3.2	Einzelhandel	EG
3.2	Betriebe des Ladenhandwerks	EG
3.2	Betriebe der Ladendienstleistung	EG
3.2	Schank- und Speisewirtschaft	EG
3.2	Fitnessstudio	EG/1./2./GG



beispielhaftes Tiefgaragengeschoss



Rad- und Fußwegebrücke über neuer Erschließungsstraße

Erschließungs- und Mobilitätskonzept

Eine wesentliche Qualität für das Areal stellt die Freihaltung des Inneren des Areals, der „zentralen Achse“, vom motorisierten Individualverkehr dar. Diese wird primär der fußläufigen Erschließung gewidmet.

Neue Erschließungsstraße einschl. Knotenpunkt Europaring (B 8)
Der neue Knotenpunkt am Europaring (B 8) im Bereich der Tiefgaragenzufahrt zur City C sowie die neue Erschließungsstraße versprechen eine gute, öffentliche Erschließungsqualität für das Quartier, sofern die Erschließungsstraße wie selbstverständlich – d. h. weitgehend niveaugleich an den Übergängen – in das Gefüge eingebunden wird. Eine Troglage zur Anbindung an den Europaring (B 8) ist nur im westlichen Teil vorgesehen, im Bereich der mittleren Freifläche erfolgt eine Querung mit wenigen Stufen bzw. im Bereich des Fußgängerüberwegs niveaugleich. Diese dadurch ermöglichte Sichtbeziehung und der fließende Übergang zwischen dem nördlichen und dem südlichen Areal stellt eine herausragende Qualität dar. Die beiden Bereiche werden dadurch als ein zusammenhängendes Areal wahrgenommen, ohne dass ein Bereich stadträumlich entkoppelt wird. Sofern der südwestliche Grundstückseigentümer an der Entwicklung teilnimmt, kann eine komfortablere Gehwegsbreite und ein entsprechendes Kopfgebäude zur Einbindung des fortbestehenden Technikgebäudes entstehen.

Mit der neuen Erschließungsstraße wird auch innerhalb der vorliegenden Rahmenplanung an den bisherigen Planungsüberlegungen festgehalten, eine verkehrliche Erschließung dieses Teilraums nicht nur über das bestehende Verkehrsnetz abzuwickeln und die Möglichkeit eines vom motorisierten Individualverkehr freigehaltene Zentralen Omnibusbahnhofs am Bahnhof Leverkusen-Mitte zu gewährleisten.

Aufgrund des mit Herstellung der Planstraße erzeugten Einschnitts in das Bestandsgelände und einer dadurch hergestellten Trennung des vorhandenen Rad- und Fußwegs im westlichen Bereich des Areals, wurde die Errichtung einer neuen Rad- und Fußwegebrücke vorgesehen, welche oberhalb der Planstraße verläuft und die Verbindung des Rad- und Fußwegs wieder herstellt.

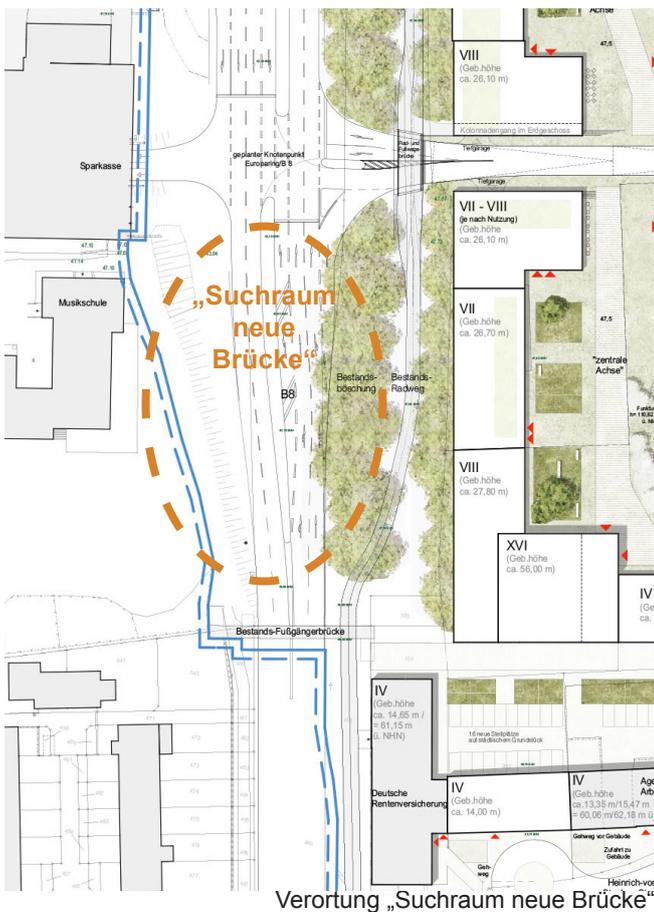
Heinrich-von-Stephan-Straße

Der bestehende Straßenzug wird gemäß des Planfeststellungsbeschlusses zum Rhein-Ruhr-Express verlegt und neugestaltet. Diese Planung ist in den Rahmenplan vollumfänglich übernommen worden.

Verbindung zwischen Stadtzentrum und Postgelände

Der tiefer gelegene Europaring (B8) stellt eine städtebauliche Zäsur und Barriere zwischen dem Postgelände und dem Stadtzentrum Wiesdorf dar. Neben dem Rialto-Boulevard im Norden besteht eine Fußgängerbrücke nördlich des Gebäudes der Deutschen Rentenversicherung, die wegen der beiderseitigen Treppenanlagen für Radfahrer und mobilitätseingeschränkte Personen nicht barrierefrei nutzbar ist. Südlich kann der Europaring am Knotenpunkt Manforter Straße gequert werden.

Angesichts des angestrebten gesamtstädtischen Mobilitätswandels mit einer Stärkung der Fußgänger- und Radfahrerverkehre und der städtebaulichen Entwicklungen im Bereich der Stadtkante sowie der Reaktivierung der City C steigt eine gute Vernetzung dieser Stadträume weiter in ihrer Bedeutung. Neben einer optimierten Anbindung der westlich des Europarings gelegenen Flächen und Nutzungsstrukturen an den Mobilitätsknoten Bahnhof Leverkusen-Mitte wird dadurch eine wichtige Impulswirkung für das Postgelände und die Quartiere untereinander erwartet.



Verortung „Suchraum neue Brücke“

Auf Anregung und Empfehlung der Jurysitzung hinsichtlich eines zusätzlichen Brückenschlags in Höhe der City C wurden im Zuge der Rahmenplanung unter Einbeziehung der Bestandsbrücke Überlegungen angestellt und drei Optionen geprüft:

- eine neue Brücke unmittelbar nördlich des neuen Knotenpunktes auf dem Europaring (B 8), welche orthogonal zu dieser verlaufen soll,
- eine neue, ebenfalls zum Europaring (B 8) orthogonal verlaufende Brücke, jedoch nicht nördlich, sondern südlich des neuen, geplanten Knotenpunktes,
- der Verzicht auf eine neue Brücke und stattdessen ein barrierefreier Umbau/Neubau der vorhandenen Brückenquerung.

Die Standorte zeigten sich insgesamt nicht geeignet aufgrund

- einer nicht absehbar geeigneten Führung für Radfahrer durch den Gebäudekomplex der City C,
- der topografischen Situation und
- der in Teilen sehr beengten Verhältnisse auf den Nebenflächen des Europarings hinsichtlich einer barrierefreien Brückengestaltung.

Gleichwohl zeichnet sich in Höhe des potenziellen Entwicklungsbereichs der Musikschule an der Friedrich-Ebert-Straße mit entsprechenden Flächenverfügbarkeiten in städtischem Eigentum ein Suchraum für den angestrebten und räumlich-funktional so wichtigen Brückenschlag ab. Dieser könnte künftig auch die Bestandsbrücke ersetzen.

Die Projektierung einer neuen Brücke über den Europaring an diesem Standort bedarf eigener Prüf- und Planungsschritte unter Berücksichtigung der Entwicklungsspielräume beiderseits des Europarings. Für das Postgelände sollte dabei in Abhängigkeit der Brückenplanung die Chance ergriffen werden, in der konkretisierenden Planung des südlichen Abschnitts (v.a. im Bereich der Telekom) unter Wahrung der Grundkonzeption des Rahmenplans städtebaulich, architektonisch und freiraumplanerisch darauf zu reagieren.

Ruhender Verkehr

Die Verortung der PKW-Stellplätze im Untergeschoss bewirkt eine weitgehende Befreiung des oberirdischen, öffentlich nutzbaren Raums von parkenden Autos und steigert somit dessen Aufenthaltsqualität. Die Zufahrt zu diesen Tiefgaragen erfolgt im Wesentlichen über die neue Erschließungsstraße und ergänzend über die Heinrich-von-Stephan-Straße im Bereich des Hotels und östlich des südlichen Turmgebäudes. Lediglich nördlich des neuen Bürogebäudes neben dem Gebäude der Deutschen Rentenversicherung entstehen etwa 16 weitere oberirdische, neben den bereits vorhandenen Stellplätzen, die aber aufgrund der sie umgebenden Gebäude stadträumlich kaum wahrnehmbar sind.

Konzept Ver- und Entsorgung/Feuerwehr- und Bewegungsflächen

Der östliche Bereich des Blockrands sowie die beiden Hochhäuser werden von der Heinrich-von-Stephan-Straße entlang der Bahntrasse aus ver- und entsorgt. Andienungs-, Entsorgungs- und Feuerwehrangriffswege für den westlichen Blockrand hingegen erfolgen über die definierte Gasse der Feuerwehr im Innenbereich. Darüber hinaus ist die Nutzung dieses Innenbereichs mit hoher, räumlicher Aufenthaltsqualität für weitere Fahrzeuge nicht vorgesehen. Die Erschließung des südlichen Bereichs ist abhängig von der Erschließung des Telekomgrundstücks. Solange das Telekomgrundstück nicht Bestandteil der Figur ist, wird eine Wendemöglichkeit vorgehalten.

Umsetzung in Bauphasen/Eckdaten Flächenpotenziale

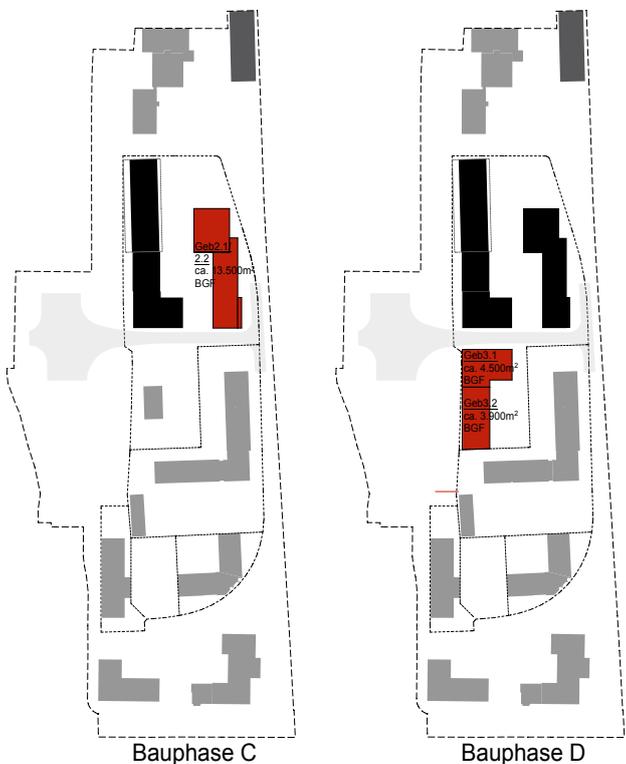
Das städtebauliche Konzept kann sukzessive – beispielsweise von Nord nach Süd – realisiert werden. Die Realisierung des städtebaulichen Konzepts ist dabei in fünf Bauphasen (A bis E) gegliedert, innerhalb derer die links abgebildeten Bauwischenstände erreicht werden.

Bauphase A stellt dabei die Umsetzung des Knotenpunktes Europaring/B8 mit der Planstraße dar. Die Umsetzung erfolgt seitens der Stadt Leverkusen. Darüber hinaus erfolgt der Abriss/Rückbau der Postbank Filiale auf dem GEVI-Grundstück.

Daran schließt sich die Bauphase B an. Diese umfasst die Gebäude Geb1.1 und Geb1.2, den darunter liegenden Teil der Tiefgaragen einschließlich der Anbindung der Tiefgarage der Bauphase D unterhalb der Planstraße, die Herstellung der Planstraße einschließlich der neuen Rad- und Fußwegebrücke sowie die zugehörigen Freianlagen. Hierbei ist das 8-geschossige Hotel (Geb1.1) mit einer oberirdischen Bruttogrundfläche (BGF) von insgesamt ca. 6.650 m² vorgesehen, welches südlich vom Gebäude des Jobcenters auf dem Grundstück der GEVI entstehen soll. Ebenfalls auf dem gleichen Grundstück, unmittelbar am Hotel gelegen, folgt ein weiteres Gebäude (Geb1.2) mit insgesamt ca. 7.250 m² BGF. Im Erdgeschoss sowie im 1. und 2.OG könnte hier beispielsweise ein Fitness-Studio verortet werden, in den restlichen Obergeschossen beispielsweise sonstige Beherbergungsbetriebe.

Die Bauphase C umfasst das Gebäude Geb2.1/2.2, den zugehörigen Abschnitt der Tiefgarage sowie die zugehörigen Freianlagen. Das nördliche Turmgebäude (Geb2.1) einschließlich dem südlich anschließenden, niedrigeren Gebäudeabschnitt (Geb2.2) entsteht im östlichen Bereich mit ca. 13.500 m² BGF, welches im Erdgeschoss beispielsweise Gastronomie- und Einzelhandelsflächen und in den Obergeschossen Büroflächen vorsieht.

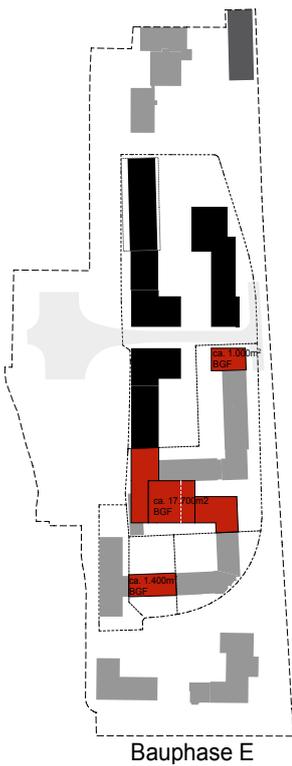
Ebenfalls auf dem GEVI-Grundstück, jedoch südlich der zu errichtenden Planstraße, ist die Errichtung von zwei weiteren Gebäuden (Geb3.1 und Geb3.2) geplant. Diese beiden Gebäude, mit ca. 4.500 m² und ca. 3.900 m² BGF, sehen im Erdgeschoss beispielsweise Gastronomie- und Einzelhandelsflächen vor. Geb04 sieht in den Obergeschossen Flächen für beispielsweise Büros/Dienstleistungen, Geb05 beispielsweise Flächen für sonstige Beherbergungsbetriebe vor. Die Bauphase D umfasst die Gebäude Geb3.1 und Geb3.2, die Tiefgarage auf dem Grundstück der GEVI südlich der Planstraße sowie die zugehörigen Freianlagen.



piktogrammatische Darstellung der Bauphasen

	BGF neu	BGF gesamt
Bauphase A	-	-
Bauphase B	Geb1.1: ca. 6.650 m ² Geb1.2: ca. 7.250 m ²	ca. 6.650 m ² ca. 13.900 m ²
Bauphase C	Geb2.1/2.2: ca. 13.500 m ²	ca. 27.400 m ²
Bauphase D	Geb3.1: ca. 4.500 m ² Geb3.2: ca. 3.900 m ²	ca. 31.900 m ² ca. 35.800 m ²
Bauphase E	ca. 20.100 m ²	ca. 55.900 m ²

Flächenbilanzierung



Der Bauabschnitt E setzt Entwicklungsabsichten und eine entsprechende Verfügbarkeit des südwestlichen Grundstücks voraus, welches sich in Gänze südlich der neu geplanten Erschließungsstraße befindet. Hier ist zunächst der Abriss des südlichen Querriegels des Telekom-Gebäudes vorgesehen, welcher nicht mehr zwingend benötigt wird, wohingegen der östliche, sich an der Heinrich-von-Stephan-Straße befindende Teil des Gebäudes weiterhin genutzt werden soll. An dieses soll nördlich ein vier-geschossiges Gebäude mit ca. 1.000 m² BGF angebaut werden, welches Büroflächen enthält. Es trägt einerseits zur städtebaulichen Verzahnung und besseren Integration des Bestands bei, da es sich als Bindeglied zwischen dem 2-geschossigen Telekom-Gebäude und dem Turmgebäude des zweiten Bauabschnitts im nördlichen Bereich befindet. Zudem trägt es als Teil der Blockrandbebauung dazu bei, die „zentrale Achse“ räumlich zu fassen und für einen besseren Lärmschutz dergleichen zu sorgen. Des Weiteren erfolgt der Bau des südlichen Blockrands mit dem zweiten Turmgebäude und ca. 17.700 m² BGF. Ein weiteres Gebäude füllt die bauliche Lücke auf dem ca. 1.200 m² großen, städtischen Grundstück zwischen den beiden Brandwänden der Gebäude Deutsche Rentenversicherung und Agentur für Arbeit mit einem weiteren viergeschossigen Bürogebäude mit ca. 1.400 m² BGF und sorgt für einen stadträumlich sinnvoll gefassten Abschluss des neuen Areals.

Die sukzessive Realisierung der Bauabschnitte von Nord nach Süd stellt nur eine Möglichkeit dar. Entscheidend für die erhoffte, hohe städtebauliche Qualität des Areals ist lediglich, dass sämtliche Bauabschnitte ausgeführt werden und die Gesamtfigur wie abgebildet realisiert wird.