



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2015/0478

Der Oberbürgermeister

V/66-66-660-pr

Dezernat/Fachbereich/AZ

03.06.15

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen	20.04.2015	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	27.04.2015	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	22.06.2015	Entscheidung	öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen	15.06.2015	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	15.06.2015	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	22.06.2015	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Umbau Busbahnhof Leverkusen-Mitte

Beschlussentwurf:

Der Planung für den Busbahnhof Leverkusen-Mitte wird zugestimmt.

gezeichnet:

In Vertretung

Buchhorn

Deppe

Schnellübersicht über die finanziellen Auswirkungen (Beschluss des Finanzausschusses vom 01.02.2010 und Auflage der Kommunalaufsicht vom 26.07.2010), die beabsichtigte Bürgerbeteiligung und die Nachhaltigkeit der Vorlage

Ansprechpartner / Fachbereich / Telefon: Prämaßing / 660 / 406-6623

Kurzbeschreibung der Maßnahme und Angaben, ob die Maßnahme durch die Rahmenvorgaben des Leitfadens des Innenministers zum Nothaushaltsrecht abgedeckt ist.
(Angaben zu § 82 GO NRW, Einordnung investiver Maßnahmen in Prioritätenliste etc.)

A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e)/ Produktgruppe(n):

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)
Maßnahme 66311205021009 Planungs-/Baukosten Busbahnhof Wiesdorf

Finanzposition 783200 – Baukosten –

2015	10.000 €
2016	1.500.000 €
2017	1.000.000 €
2018	500.000 €

Finanzposition 681000 – Zuweisungen –

2015	0 €
2016	900.000 €
2017	600.000 €
2018	500.000 €

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung:

(z. B. Personalkosten, Abschreibungen, Zinswirkungen, Sachkosten etc.)

C) Finanzielle Folgeauswirkungen ab dem Folgejahr der Umsetzung:

(überschlägige Darstellung pro Jahr)

D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabchluss)

Einnahmen aus der Förderung in Höhe von 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten
Einnahmen aus Ausgleichszahlungen seitens der DB wegen der Inanspruchnahme von städtischen Flächen für den RRX.

E) Beabsichtigte Bürgerbeteiligung (vgl. Vorlage Nr. 2014/0111):

Keine weitergehende Bürgerbeteiligung erforderlich	Stufe 1 Information	Stufe 2 Konsultation	Stufe 3 Kooperation
[ja]	[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]

Beschreibung und Begründung des Verfahrens: (u.a. Art, Zeitrahmen, Zielgruppe und Kosten des Bürgerbeteiligungsverfahrens)

F) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:

Klimaschutz nicht betroffen	keine Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nachhaltigkeit
[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja]

Begründung:

Ausgangssituation

Vorbemerkung zur Planungsabgrenzung

Der Bereich zwischen B8/Europaring und der Bahnlinie beinhaltet von Nord nach Süd den Busbahnhof, den Bahnhof Leverkusen-Mitte mit dem Bahnhofsgebäude, den Rialto-Boulevard, die Gebäude der WGL und der AGL sowie den Sitz der Deutschen Post und der Telekom. Am Ende schließen sich noch die Gebäude der Rentenanstalt, des Arbeitsamtes und des Hotels Ibis an.

Für diese Gemengelage mit unterschiedlicher Nutzung und Erschließung gibt es verschiedene Möglichkeiten einer zukünftigen städtebaulichen Gestaltung.

Die Verwaltung hat sich dem Thema „neue Gestaltung Bahnhofsbereich“ angenommen und wird in Kürze einen umspannenden Rahmenplan für den o.g. Bereich in Auftrag geben. Schwerpunkt dieses städtebaulichen Konzeptes wird unter anderem das geplante neue Bahnhofsgebäude sowie die verkehrstechnische Erschließung des Gesamtbereiches sein.

Die mit dieser Vorlage vorgelegte Planung zum Busbahnhof Leverkusen-Mitte ist ein Teilbereich dieses Gesamtkonzeptes, die aber aufgrund der von der Deutschen Bahn AG (DB) geplanten Maßnahmen zur Einführung des Rhein-Ruhr-Express (RRX) vorab zur Beschlussfassung vorgelegt werden muss. Aufgrund der Inanspruchnahme der Flächen des Busbahnhofes durch den RRX, die in der Vorlage noch näher erläutert werden, ist eine bauliche Umgestaltung des Busbahnhofes Voraussetzung für die Baumaßnahmen des RRX.

Die jetzt zur Beschlussfassung vorliegende fahrgastfreundliche Form des neuen Busbahnhofes wird in einem zweiten Schritt noch um Anlagen des ruhenden Verkehrs, des Radverkehrs usw. ergänzt. Für ein späteres Bahnhofgebäude sowie weiterer Bebauungen entlang der B8 wurden Platzhalter verwendet. Diese Gebäude können somit auch zu einem späteren Zeitpunkt in diesem Konzept Berücksichtigung finden.

Bestand:

Der Busbahnhof in Leverkusen-Mitte wird überwiegend über die Rathenaustraße erschlossen sowie für bestimmte Buslinien über die Heinrich-von-Stephan-Straße. Die Zufahrt über die Rathenaustraße erfolgt durch eine Troglage in den eigentlichen Busbahnhofbereich. Durch diese Troglage der Zufahrt ergeben sich innerhalb des Busbahnhofes für alle Buslinien bei der An- und Abfahrt der Bussteige Umwegfahrten. Diese Umwegfahrten sind als ungünstig anzusehen und führen zu mehr Fahrkilometern und Fahrzeitverlusten der Linienbusse bei An- und Abfahrt.

Die Zufahrt zum Busbahnhof und zur Heinrich-von-Stephan-Straße ist neben dem Busverkehr auch dem Zubringerverkehr zum Bahnhof und zu den angesiedelten Unternehmen (WGL, Arbeitsamt, Dienstleistungen etc.) erlaubt.

Der Busbahnhof hat 14 Haltestellenpositionen, von denen zurzeit 12 genutzt werden, und an denen eine unabhängige An- und Abfahrmöglichkeit aufgrund der schmalen Fahrgassen nur bedingt möglich ist. Ein Linienbus, der den Bussteig nicht exakt parallel anfahren kann, kann eine Behinderung für nachfolgende Busse darstellen.

Zusätzlich zu den Haltestellenpositionen stehen im östlichen Teil des Busbahnhofes ein Sonderbussteig für Reise- und Fernbusse, sowie ca. 2x 80 m für Warte- bzw. Pausenzeitpositionen zur Verfügung.

Der Busbahnhof befindet sich in einem desolaten baulichen Zustand. Die gepflasterten Fahrflächen sind gekennzeichnet durch Absackungen, Spurrillen und lose Pflasterflächen.

Die vorhandenen Bussteige sind mit 3,50 m sehr schmal und mit nicht mehr zeitgemäßen Fahrgastwartehallen versehen. Durch die Enge der Bussteige ist eine problemlose Begegnung von Fahrgästen nicht möglich. Fahrgäste müssen im Bereich der Wartehallen teilweise auf die Fahrbahn ausweichen, um an Wartenden vorbei zu kommen. Mit Kinderwagen oder Rollatoren ist die Situation noch schwieriger. Die Bussteige sind nicht barrierefrei ausgebaut; es fehlen Buskapsteine und taktile Elemente.

Der Bereich des Busbahnhofes ist Teil der wichtigen Nord- / Südachse für Radfahrer. Er stellt eine Radwegeverbindung zwischen dem „Dhünnradweg“ und den Arbeitsplätzen im Süden von Wiesdorf dar. Heute liegt der Radweg an der Westseite des Busbahnhofes.

RRX Planung:

Durch die Planung und Einführung des Rhein-Ruhr-Express (RRX) ergibt sich die Notwendigkeit der Trassierung eines neuen zusätzlichen S-Bahn Gleises durch die DB, um eine Steigerung der Kapazität durch vollständige Zweigleisigkeit der Strecke zu erreichen. Dies ist Voraussetzung für die Realisierung des RRX.

Der Ausbau dieses zweiten S-Bahn Gleises erfordert verschiedene Anpassungen entlang der gesamten Ausbaustrecke. Die größten Auswirkungen durch den Bau des neuen Gleises ergeben sich im Bereich des Bahnhofes Leverkusen-Mitte und des Busbahnhofes. Der heutige S-Bahn Seitenbahnsteig wird Mittelbahnsteig und das heutige Bahnhofsgebäude entfällt zunächst. Die Erweiterung des Bahnkörpers um ca. 8 m führt zu einer erheblichen Einschränkung der vorhandenen Fläche des Busbahnhofes. Dies wiederum führt dazu, dass der Busbahnhof in seiner heutigen Funktion innerhalb der verbleibenden Fläche nicht mehr in seinem vollen Umfang nutzbar ist.

Eine weitere Nutzung des Busbahnhofes nach dem RRX-bedingten Flächenverlust wäre nur durch einen Umbau der Rampenzufahrt sowie dem Wegfall sämtlicher Wartepositi-

onen und des Sonderbussteigs möglich. Dies würde eine erhebliche betriebliche Einschränkung darstellen. Eine vollständige Nutzung des Busbahnhofes in seiner heutigen Form wäre nicht mehr gewährleistet.

Dieser Sachstand wurde der Politik mit den Vorlagen 0248/2009 „Information Sachstand Rhein-Ruhr-Express (RRX)“, und 0423/2010 „Information Sachstand Rhein-Ruhr-Express (RRX)“, zur Kenntnis gegeben.

Fazit:

Aus den oben erwähnten Sachverhalten ergibt sich aus Sicht der Verwaltung die Möglichkeit und Notwendigkeit, den Busbahnhof zu überplanen und ein neues Konzept zu entwickeln.

Planung

Die erforderlichen Flächen für eine weitere uneingeschränkte Nutzung des Busbahnhofes können nur innerhalb der heutigen, in diesem Bereich vorhandenen Flächen gewonnen werden.

Dies kann durch den Wegfall der heutigen in Troglage vorhandenen Zufahrtsrampe und die direkte Zufahrt zu den Bussteigflächen von der Rathenaustraße aus ermöglicht werden. Der Zufahrtsbereich wird über einen Kreisverkehr auf der Rathenaustraße, der etwas westlicher und damit höher als der heutige Einmündungsbereich liegt, realisiert. Die Fläche des Busbahnhofes selber wird in einer Ebene zur Rathenaustraße hin in Längsrichtung mit einem Gefälle von 2% geneigt. Dadurch werden die zurzeit großen Höhenunterschiede abgefangen und eine Zufahrt ohne Rampen und Stützwände ermöglicht. Heute beträgt die Längsneigung des Busbahnhofes in Richtung Heinrich-von-Stephan-Straße 1,5%.

Es ergeben sich direkte Zufahrtsmöglichkeiten zu den Bussteigen, und die heutigen Fahrzeitverluste durch die Umwegfahrten entfallen bzw. werden minimiert. Dies stellt einen großen Vorteil des neuen Konzeptes dar.

Dieses Konzept wurde bereits in der Anlage zur Vorlage 0423/2010, „Information Sachstand Rhein-Ruhr-Express (RRX)“ dargestellt. Die in dieser Anlage noch enthaltenen einzelnen Bussteige in Parallelanordnung besitzen allerdings Nachteile hinsichtlich der Benutzbarkeit und des Flächenverbrauches. Vorteilhafter im Hinblick auf den Flächenbedarf, den betrieblichen Ablauf und die Fahrgastfreundlichkeit ist die Bauform mit einem mittleren Bussteig in Ellipsenform.

Im Zentrum des geplanten Busbahnhofes wird ein zentraler Mittelbussteig hergestellt, und die Haltepositionen werden in Sägezaufstellung angeordnet. Dies erspart Aufstellflächen und ermöglicht den einzelnen Linienbussen eine voneinander unabhängige An- und Abfahrt. Der komfortable Bussteig (mit mittig ca. 18 m Breite) ermöglicht die betriebliche Berücksichtigung wichtiger Umsteigebeziehungen, ohne die Fahrbahn queren zu müssen. Mit einem zusätzlichen seitlichen Bussteig, an der Westseite gelegen,

ergeben sich insgesamt 15 Haltestellenpositionen, die unabhängig voneinander an- und abzufahren sind. Dies ist eine Verbesserung zum heutigen Zustand, wo es 14 Positionen gibt, die nicht uneingeschränkt voneinander zu befahren sind.

Der Mittelbussteig wird von einem Dach überdeckt, dessen Planung und Gestaltung im Detail noch nicht feststeht. Zur besseren Darstellung der darunter liegenden Bereiche (s. Anlage 2) wurde auf die Tragwerkstruktur verzichtet und eine durchscheinende Dachhaut dargestellt. Die Darstellung ist daher nicht bindend und wird erst abschließend zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden. Die seitlichen Haltepositionen erhalten mehrere kleinere Überdachungen in der Größe von Fahrgastwarteallen.

Durch den Wegfall der Rampe gewinnt man so viel Fläche, dass trotz Flächenreduzierung durch das neue S-Bahngleis weiterhin ein Sonderbussteig und genügend Flächen als Wartepositionen vorhanden sein werden; es werden ca. 2 x 110 m und an der Ostseite noch zusätzlich ca. 80 m zur Verfügung stehen. Es ergeben sich hier zudem genügend Potentialflächen, die auch einen Zuwachs an Fernbussen aufnehmen könnten.

Dieser Bereich der Warte- und Reisebuspositionen wird vom eigentlichen Linienbusbereich durch eine Fahrbahn getrennt, die die Erschließung der Heinrich-von-Stephan-Straße weiterhin gewährleistet.

Die Radwegehauptachse soll auf der östlichen Seite des Busbahnhofes, westlich des Bahnkörpers, geführt werden. Die bisherige Radwegverbindung als kürzeste Verbindung zur Innenstadt soll weiterhin möglich bleiben, allerdings nicht als Hauptachse.

Durch eine Betonung der Laufachse der Fußgänger von der City / Rialto Boulevard zu den DB-Bahnsteigen ergibt sich ein klares Bild mit einem zentralen Zugang zum Mittelbussteig.

Die Wartepositionen der Taxen verbleiben ungefähr dort, wo sie sich heute bereits befinden. Damit ist weiterhin gewährleistet, dass Fahrgäste der DB direkten Zugang zu den Taxen haben.

Weiterhin werden im Bereich des Bahnhofes Kurzzeitparkplätze für Bring- und Holverkehre angelegt, sowie Fahrradabstellanlagen installiert.

Die vorhandenen dynamischen Fahrgastanzeiger können problemlos umgesetzt und weiter genutzt werden.

Fazit:

Die Umgestaltung des Busbahnhofes trägt sowohl zu einer Attraktivierung für die Fahrgäste als auch zu einer betrieblichen Verbesserung bei. Mit dem Umbau des Busbahnhofes können maßgebliche Verbesserungen bei Bus und Bahn verwirklicht werden.

Mit der Minimierung der „Schleifen- oder Wendefahrten“ werden die fahrgastunfreundlichen und unnötigen Fahrten reduziert. Dies bedeutet gleichzeitig weniger Fahrkilometer und weniger Fahrzeitverluste. Die Anordnung der Haltepositionen ermöglicht eine klare,

übersichtliche und fahrgastfreundliche Gliederung. Mit dem Drehpunkt zum Busbahnhof, zur City C und zu dem Bahnhof der DB entsteht ein Mobilitätszentrum für den ÖPNV.

Durch die Neuplanung und den Umbau des Busbahnhofes wird eine weitere Entwicklung mit einem möglichen neuen Empfangsgebäude, einer möglichen Entwicklung des Rialto Boulevards oder einer Bebauung zwischen B8 und Busbahnhof in keiner Weise eingeschränkt. Alles bleibt optional möglich.

Kosten und Finanzierung

Nach grober Kostenschätzung belaufen sich die Baukosten auf ca. 2,9 Millionen €. Hierin sind die Kosten für eine Überdachung nicht enthalten.

Die Maßnahme ist förderfähig, eine Einplanungsmitteilung des NVR vom 16.09.2014 liegt vor. Danach beträgt der derzeit gültige Fördersatz 90 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Eine Überdachung, die die Fläche des Bussteiges bis zu einem Drittel überdeckt, wird mit einem Festbetrag von netto 1500 €/m² gefördert. Für die Förderung einer wie dargestellt größeren Überdachung muss die Erforderlichkeit über das prognostizierte Fahrgastaufkommen und die Wartezeiten nachgewiesen werden.

Darüber hinaus lassen sich Investitionskosten in Form von notwendigen Sanierungen der Rampen und Stützmauern einsparen. Die heutigen Fußgängerbrücken der Rathenaustraße und der Heinrich-von-Stephan-Straße sind sanierungsbedürftig. Durch den Wegfall von Brücken und Stützwänden können Mittel, die für eine Betonsanierung notwendig sind, für den Umbau Busbahnhof verwandt werden.

Eine Reduzierung der Betriebskilometer durch Wegfall der Schleifenfahrten führt zu einer Kostensenkung der Betriebskosten der KWS.

Aufgrund des Verursacherprinzips durch die Einführung des RRX beteiligt sich die DB über einen Fiktiventwurf an den Baukosten.

Weitere Vorgehensweise

Vorbehaltlich des Planungsbeschlusses erfolgt die Ausführungsplanung und es wird der Zuschussantrag beim Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) gestellt.

Aufgrund der Terminvorgabe durch den Baubeginn des neuen Gleises in 2018, ist der Baubeginn für den Ausbau des Busbahnhofes für Ende 2016 vorgesehen.

Anlage/n:

Lageplan Busbahnhof Leverkusen-Mitte

Visualisierung Busbahnhof Wiesdorf (Anlage 2)