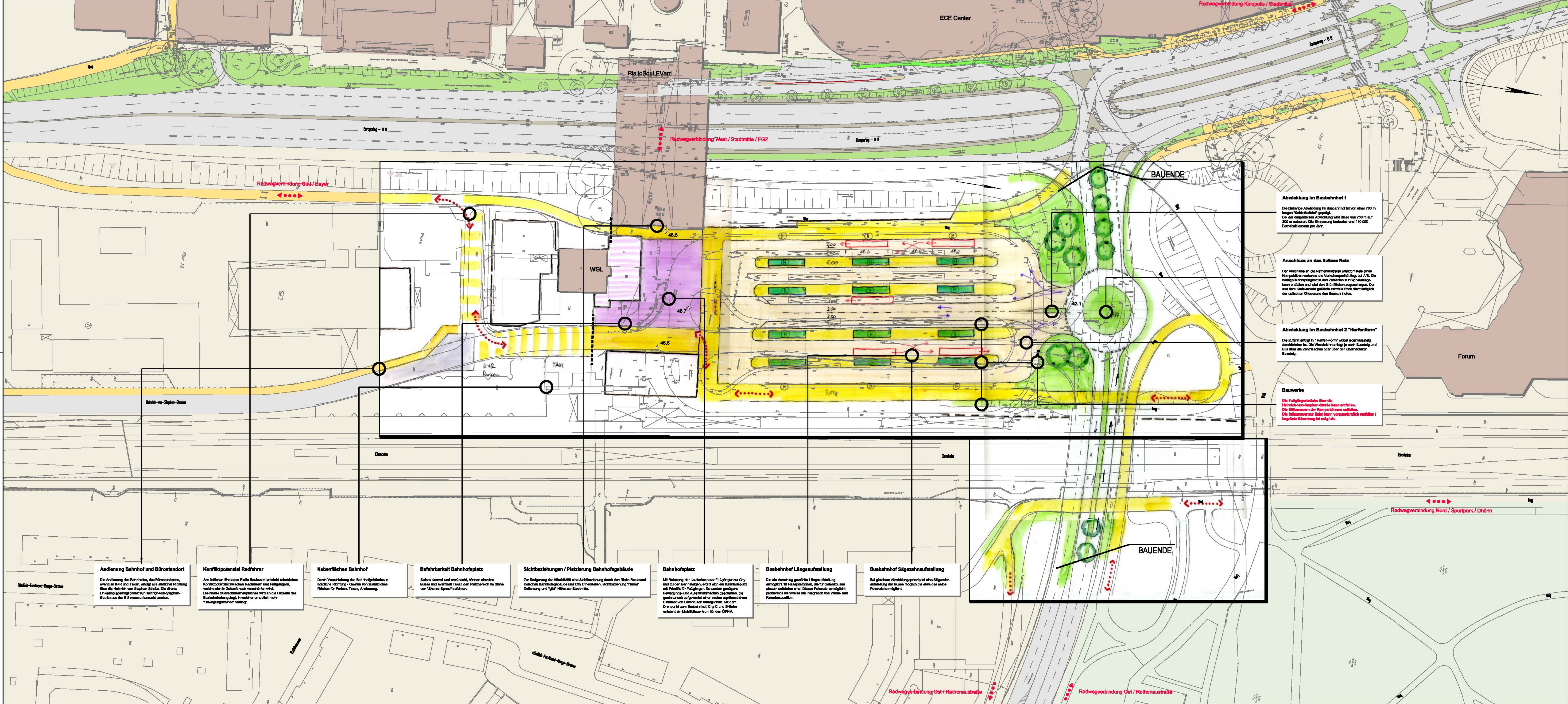




Andienung Bahnhof und Bürostandort
Die Andienung des Bahnhofs, des Bürostandortes, eventuell Kfz und Taxis, erfolgt aus südlicher Richtung über die Heinrich-von-Stephan-Straße. Die direkte Linienverbindung zwischen der Heinrich-von-Stephan-Straße aus der B 6 muss untersucht werden.

Konfliktpotenzial Radfahrer
Am südlichen Ende des Rialto Boulevard entsteht erhebliches Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern und Fußgängern, welche sich in Zukunft noch verschärfen wird. Die hier/ südlich verlaufende Straße wird an die Ostseite des Bahnhofs gelegt, in welcher erheblich mehr "Bewegungsfähigkeit" vorliegt.

Nebenflächen Bahnhof
Durch Verschiebung des Bahnhofgebäudes in nördliche Richtung - Gewinn von zusätzlichen Flächen für Parken, Taxis, Andienung.

Befahrbarkeit Bahnhofplatz
Sollten stromad und anwohner, können einzelne Bäume und eventuell Taxis den Platzbereich im Sinne von "Shared Space" betreten.

Sichtbeziehungen / Platzierung Bahnhofgebäude
Zur Steigerung der Attraktivität eines Platzbereichs zwischen Bahnhofgebäude und City C herstellen. Sichtbeziehung "trennt" Entfernung und "gibt" Nähe zur Stadtmitte.

Bahnhofplatz
Mit Betonung der Landschaft der Fußgänger zu City und zu den Bahnhöfen, ergibt sich ein Bahnhofplatz mit Priorität für Fußgänger. Es werden genügend Bewegungs- und Aufenthaltsflächen geschaffen, die gestalterisch aufgewertet einen ersten repräsentativen Eindruck von Leverkusen ermöglichen. Mit dem Dreieck zum Bahnhof, City C und Schalen entsteht ein Mobilitätszentrum für den ÖPNV.

Busbahnhof Längsaufstellung
Die als Vorschlag gewählte Längsaufstellung ermöglicht 18 Haltepositionen, die für Gelenkbusse einsetzbar sind. Dieses Potenzial ermöglicht problematisch weitestgehend die Integration von Vor- und Reisebuspositionen.

Busbahnhof Stützpunktstellung
Bei gleicher Abfahrtsposition ist eine Stützpunktstellung der Busse möglich die einen hohen Potenzial ermöglicht.

Abwicklung im Busbahnhof 1
Die beherrschende Abwicklung im Busbahnhof ist von einer 700 m langen "Hallenform" geprägt. Bei der dargestellten Abwicklung wird diese von 700 m auf 300 m reduziert. Die Abwicklung bedeckt rund 110 000 m² Fläche pro Jahr.

Anschluss an das äußere Netz
Der Anschluss an die Rathaustraße erfolgt mittels einer Komplexverkehrsfläche, die Verkehrsleistung liegt bei A/B. Die heutige Verkehrsleistung in den Zufahrten zur Rathaustraße kann erhalten und wird den Zufahrten zugeordnet. Der aus dem Komplexverkehr geführte zentrale Stützpunkt dient lediglich der optischen Gliederung des Busbahnhofes.

Abwicklung im Busbahnhof 2 "Hallenform"
Die Zufahrt erfolgt in "Hallen-Form" wobei jeder Bussteig durchdringbar ist. Die Wendekreis erfolgt je nach Bussteig und Bus über die Zufahrten oder über die überdachten Bussteige.

Bauwerke
Die Fußgängerbrücke über die Heinrich-von-Stephan-Straße muss erhalten bleiben. Die Brückenmauer der Rathaustraße muss erhalten bleiben. Die Brückenmauer zur Bahn kann voraussichtlich erhalten / begrünte Böschung ist möglich.

3					
2					
1					
X erstellt		22.03.10	Se	Eve	Se
Nr. Berechnung / Änderung		Datum	beob.	gez.	gepr.

INGENIEUR GMBH

GESAMTSCHEFT FÜR INTEGRIERTE UND INNOVATIVE PLANUNGSLEISTUNGEN IN INGENIEUR- UND ARCHITECTURBEREICHEN

0838

BRÜCKENSTRASSE 4
51739 LEVERKUSEN
TEL 02171 / 36 355-0 FAX 02171 / 36 355-19

STADT LEVERKUSEN		Tiefbau	
Umbau Busbahnhof Leverkusen Wiesdorf		Maßstab	1:500
Lageplan - Straße		Abzeichen	
ÖPNV-Investitionsförderung		HRS-Nr.	
Dokument		En. d. Z.Nr.	
Fachbereichsleiter		Zeichn. Nr.	
Abteilungsleiter		LP-ST	
Datum		Anlage	4
Syng			