



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2016/1058

Der Oberbürgermeister

V/66-660-Pr

Dezernat/Fachbereich/AZ

19.05.16

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen	13.06.2016	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	13.06.2016	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	27.06.2016	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Umbau Busbahnhof Leverkusen-Mitte
- Baubeschluss

Beschlussentwurf:

Dem Aus- und Umbau des Busbahnhofs Leverkusen-Mitte wird zugestimmt.

gezeichnet:

Richrath

In Vertretung
Deppe

Schnellübersicht über die finanziellen bzw. bilanziellen Auswirkungen, die beabsichtigte Bürgerbeteiligung und die Nachhaltigkeit der Vorlage

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

(Kurzbeschreibung der Maßnahme, Angaben zu § 82 GO NRW bzw. zur Einhaltung der für das betreffende Jahr geltenden Haushaltsverfügung.)

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	1.000.000 €
VE 2016	2.300.000 €
2017	1.500.000 €
2018	500.000 €

Finanzposition 681000 – Zuweisungen

2017	1.000.000 €
2018	1.000.000 €
2019	1.000.000 €

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung und in den Folgejahren:

(z. B. Anschaffungskosten/Herstellungskosten, Personalkosten, Abschreibungen, Zinsen, Sachkosten)

C) Veränderungen in städtischer Bilanz bzw. Ergebnisrechnung / Fertigung von Veränderungsmitteilungen:

(Veränderungsmitteilungen/Kontierungen sind erforderlich, wenn Veränderungen im Vermögen und/oder Bilanz/Ergebnispositionen eintreten/eingetreten sind oder Sonderposten gebildet werden müssen.)

kontierungsverantwortliche Organisationseinheit(en) und Ansprechpartner/in:

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 Gesamtabschluss.)

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

Weitergehende Bürgerbeteiligung erforderlich	Stufe 1 Information	Stufe 2 Konsultation	Stufe 3 Kooperation
[nein]	[nein]	[nein]	[nein]
Beschreibung und Begründung des Verfahrens: (u.a. Art, Zeitrahmen, Zielgruppe und Kos-			

ten des Bürgerbeteiligungsverfahrens)

F) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:

Klimaschutz betroffen	Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nachhaltigkeit
[ja]	[ja]	[ja]	[ja]

Begründung:

Ausgangssituation

Der Rat der Stadt Leverkusen hat am 22.06.2015 die Planungsbeschlussvorlage Nr. 2015/0478 „Umbau Busbahnhof Leverkusen-Mitte“ und den Ergänzungsantrag Nr. 2015/0628 „Rahmenkonzept Innenstadt-Ost“ vom 16.06.2015 beschlossen. In der Planungsbeschlussvorlage wurde eingehend der schlechte Zustand des Busbahnhofs Leverkusen-Mitte und die zeitlichen und planerischen Randbedingungen durch die Einführung des RheinRuhrExpress (RRX) und den dadurch bedingten Bau eines zusätzlichen S-Bahngleises durch die Deutsche Bahn (DB) dargelegt.

Diese Erweiterung des Bahnkörpers um ca. 8 m führt zu einer erheblichen Einschränkung der vorhandenen Fläche des Busbahnhofs. Eine weitere Nutzung des Busbahnhofs nach dem RRX-bedingten Flächenverlust wäre nur durch einen Umbau der Rampenzufahrt sowie den Wegfall sämtlicher Wartepositionen und des Sonderbussteigs möglich. Dies würde eine erhebliche betriebliche Einschränkung darstellen. Eine vollständige Nutzung des Busbahnhofs in seiner heutigen Form wäre nicht mehr gewährleistet.

Dieser Sachstand wurde der Politik mit den Vorlagen Nr. 0248/2009 „Information Sachstand Rhein-Ruhr-Express (RRX)“, Nr. 0423/2010 „Information Sachstand Rhein-Ruhr-Express (RRX)“ sowie der o. g. Vorlage Nr. 2015/0478 „Umbau Busbahnhof Leverkusen-Mitte“ zur Kenntnis bzw. Beschlussfassung vorgelegt.

Aus den oben erwähnten Sachverhalten ergibt sich aus Sicht der Verwaltung zwingend die Notwendigkeit, den Busbahnhof umzubauen.

Die wichtigsten Merkmale der mit o. g. Vorlage beschlossenen Planung sind:

- Wegfall der Troglage;
- Zufahrtsbereich von Rathenaustraße über Kreisverkehr und Wegfall der Lichtsignalanlage;
- direkte Zufahrt zu Bussteigen;
- großer Mittelbussteig mit Dachkonstruktion;
- Pausenbussteig im östlichen Bereich des Busbahnhofs;
- zusätzlicher zur City gelegener westlicher Bussteig;
- insgesamt 15 Haltepositionen für den städtischen Linienbetrieb;
- Sägezaufstellung der Haltepositionen;
- Gewinn an Flächenpotential für Fernverkehr;
- Radwegehauptachse auf östlicher Seite.

Planungsfortschreibung bzw. Anpassung durch Fernverkehr

Der Busbahnhof Leverkusen-Mitte ist seit Oktober 2015 ein wichtiger Haltepunkt von Fernbussen. Dieser Standort wird von Politik und Bürgern positiv gesehen. Nach aktuellen und auch schriftlichen Aussagen des Fernbusunternehmens soll Leverkusen auch zukünftig dauerhaft als Haltepunkt erhalten bleiben.

Daher ist es notwendig, für die Zukunft eine attraktive, optimale und reibungslose Abwicklung des Fernverkehrs zu ermöglichen. Dabei sollen Konfliktpotenziale mit dem städtischen ÖPNV minimiert werden. Vor diesem Hintergrund wurde die Planung im östlichen Bereich des Busbahnhofs den neuen Erfordernissen angepasst.

Aktuelle angepasste Planung

- Wegfall der Troglage;
- Zufahrtsbereich von Rathenaustraße über Kreisverkehr und Wegfall der Lichtsignalanlage;
- direkte Zufahrt zu Bussteigen;
- großer ellipsenförmiger Mittelbussteig, 115 m Länge x max. 18 m Breite, mit Dachkonstruktion;
- zusätzlicher Bussteig auf der Westseite;
- insgesamt 15 Haltepositionen in Sägezahnaufstellung für den städtischen Linienbetrieb;
- Randeinfassungen der Bussteige mit Buskapsteinen;
- Wegfall des Pausenbussteiges;
- auf der Ostseite werden sieben Haltestellen in Sägezahnaufstellung für Fern- und Reiseverkehr vorgesehen;
- dadurch Verlagerung der Taxen auf das Gelände südlich des Bahnhofsgebäudes (heutiger P&R Platz);
- die Pausen- und Wartepositionen der Linienbusse werden in die Heinrich-von-Stephan-Straße verlagert;
- städtischer Linienbetrieb und Fernverkehr sind durch eine Fahrbahn getrennt;
- Kiss&Ride Stellplätze und zwei CarSharing-Stellplätze werden im südlichen Bereich auf der jetzigen P&R Fläche angeordnet;
- die entstehende Fläche zwischen den Fernverkehrshaltestellen und dem zukünftigen Gelände der DB nimmt zukünftig den Fuß- und Radweg auf und stellt zusätzlich Potenzialflächen dar, die für eine weitergehende noch zu bestimmende Nutzung (Fahrradstationen etc.) nach der Fertigstellung des RRX zur Verfügung stehen (siehe Kapitel Bauablauf mit zeitlicher Abfolge);
- die zukünftige Radwegführung verläuft auf der Ostseite des Busbahnhofs, eine Verbindung zum Rialto-Boulevard bleibt auch auf der westlichen Seite erhalten;
- der gesamte Busbahnhofbereich wird mit taktilen Elementen, Sitzbänken und Dynamischen Fahrgastanzeigern mit Sprachansage (Text-To-Speech) für eine barrierefreie Nutzung ausgestattet;
- der Mittelbussteig erhält eine Überdachung; hierzu findet z. Zt. ein Wettbewerb (Vorlage Nr. 2016/1049 „Dach ZOB Wiesdorf“) statt, dessen Ergebnis der Politik voraussichtlich im Herbst 2016 in einer separaten Vorlage mitgeteilt wird;
- im Zuge des RRX und dem Bau eines zusätzlichen S-Bahngleises wird durch die DB ein 2. Personenausgang zum Busbahnhof hin gebaut;
- DB-Hauptausgang mit Überdachung liegt in Richtung WGL-Gebäude vor dem heutigen Bahnhofsgebäude;
- die Bahnhofsvorfläche im Bereich der Heinrich-von-Stephan-Straße steht als Fläche zur gemeinsamen Nutzung aller Verkehrsarten zur Verfügung. Um hier eine städtebaulich attraktive Gestaltung zu erreichen, ist diese Fläche und die Fläche Richtung Rialto-Boulevard auch Bestandteil des durchzuführenden Wettbewerbs Dach ZOB Wiesdorf (s. o.);
- durch Berücksichtigung eines „Platzhalters“ ist der Bau eines neuen Bahnhofsgebäudes weiterhin möglich;
- die Fahrflächen werden im gesamten Bereich des Busbahnhofs einheitlich in Splittmastix-Asphaltpbeton gestaltet;

- die Haltebereiche für die Busse werden aus Gründen der Standfestigkeit in Beton ausgeführt;
- die Oberflächenbefestigung der Bereiche für Fußgänger, Radfahrer und Fahrgäste werden im Rahmen des durchzuführenden Wettbewerbs Dach ZOB Wiesdorf (s. o.) festgelegt;
- die Entwässerung des Busbahnhofs erfolgt über Gussasphaltrinnen, die über Sinkkästen und eine entsprechende Anschlussleitung an das vorhandene Kanalsystem angeschlossen werden;
- für die Linienbusfahrer werden in Abstimmung mit der Kraftverkehr Wupper Sieg AG (KWS) ein Pausenraum und Toiletten vorgesehen; die Lage hierfür ist auch Bestandteil des o. g. Wettbewerbs Dach ZOB Wiesdorf;
- es wird in Verbindung mit dem Pausenraum eine öffentliche Toilette vorgesehen.

Baublauf mit zeitlicher Abfolge

Für den Bau des zusätzlichen Gleises beansprucht die DB Baustelleneinrichtungsflächen im östlichen Teil des Busbahnhofs. Diese Flächen sind im Planfeststellungsverfahren festgelegt und können erst nach Beendigung der DB-Baumaßnahme endgültig ausgebaut werden. Dadurch bedingt muss der Umbau des Busbahnhofs in folgenden Bauphasen erfolgen.

Bauphase 1: 2017-2019: Umbau des westlichen Busbahnhofs inklusive Fernbushaltebereich (siehe Anlage 3).

Bauphase 2: 2019-2023: Bau des zusätzlichen S-Bahngleises und Umbau der Heinrich-von-Stephan-Straße durch die DB (siehe Anlage 4)

Bauphase 3: 2023-2024: Bau des östlichen Busbahnhofs (siehe Anlage 5)

Bauphase 1: Umbau des westlichen Busbahnhofs Leverkusen-Mitte 2017 bis 2019 (siehe Anlage 3)

Durch die Inanspruchnahme der östlichen Flächen des Busbahnhofs durch die DB ab 2019, die diese Flächen als Baustelleneinrichtungsflächen benötigt, kann der Ausbau des Busbahnhofs gemäß Bauphase 1 erfolgen.

Hierbei werden hergestellt:

- Kreisverkehr Rathenaustraße
- Mittelbussteig
- Überdachung Mittelbussteig
- Fahrbahn Heinrich-von-Stephan-Straße zwischen Rathenaustraße und Personenausgang DB
- Ausstattungselemente der Bussteige
- Dynamische Fahrgastanzeiger (DFI)
- Überdachungen für westliche Haltestellen im Bereich zur B8
- Fahrbahnkante mit Haltestellen in Sägezahnaufstellung am östlichen Bussteig für Fern- und Reiseverkehr
- ca. 3 m tiefe Fahrgastaufstellflächen als Bauzwischenzustand

Die Rad- und Fußwegführung muss für den Zeitraum bis 2023 noch auf der westlichen Seite geführt werden, da die östlichen Flächen noch nicht zur Verfügung stehen. Dafür

wird ein provisorischer Anschluss an die vorhandene bzw. neue DB-Brücke über die Rathenaustraße nötig.

Der Busbahnhof ist nach Fertigstellung der Bauphase 1 für die Abwicklung des Buslinienbetriebes und der Fernbusse funktionsfähig.

Bauphase 2: Bau des zusätzlichen S-Bahngleises und der Heinrich-von-Stephan-Straße gem. Planfeststellungsverfahren der DB 2019 bis 2023 (siehe Anlage 4)

Die Verlegung und der Umbau der Heinrich-von-Stephan-Straße ist Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens der DB und wird von dieser finanziert und gebaut. Die Heinrich-von-Stephan-Straße wird durch die Verlegung des zusätzlichen Gleises nach Westen verschoben.

Hierbei ergeben sich folgende Änderungen:

- aufgrund von notwendigen Leitungsverlegungen wird eine Querschnittsverbreiterung der öffentlichen Verkehrsfläche notwendig;
- durch die Verbreiterung ergibt sich folgender Regelquerschnitt:
 - 4,00 m Gehweg
 - 6,50 m Fahrbahn
 - 2,50 m (PKW) bzw. 3,00 m (Bus) Parkstreifen
 - 1,25 m – 1,70 m Seitenstreifen;
- der Parkstreifen wird im nördlichen Bereich für Wartepositionen für den städtischen Linienbetrieb genutzt, im südlichen Teil entstehen PKW Stellplätze;
- es wird ein Minikreisel südlich des heute vorhandenen Bahnhofsgebäudes angelegt, dieser dient als Wendemöglichkeit und zur Geschwindigkeitsreduzierung im Hinblick auf die von allen Verkehrsarten gemeinsam genutzte Fläche;
- im südlichen Bereich der Heinrich-von-Stephan-Straße wird eine Wendemöglichkeit für Busse geschaffen, damit die Wartepositionen aus beiden Richtungen angefahren werden können.

P&R Platz

Durch das zusätzliche Gleis der DB wird die P&R Fläche stark reduziert. Zusätzliche Flächen können nicht zur Verfügung gestellt werden. Ein gebührenfreier P&R Platz hat in Innenstadtlage seine Funktion für Nutzer der DB weitgehend verloren und wird hauptsächlich von Mitarbeitern und Kunden der Innenstadt genutzt. Durch die sehr gute ÖPNV-Anbindung an dieser zentralen Stelle werden zukünftig auf dieser reduzierten Fläche eine Nutzung durch Kiss&Ride-Plätze, Fahrradabstellmöglichkeiten, Taxenstellplätzen, CarSharing-Stellplätzen und ähnliches vorgesehen.

Erweiterung WGL-Parkplatz

Durch die Verlegung der Heinrich-von-Stephan-Straße entfallen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bei der WGL Stellplätze, die ersetzt werden müssen. Hierzu bieten sich die Flächen hinter dem WGL-Gebäude an (siehe Anlage 2). Durch die Verlegung der Hauptradwegachse auf die Ostseite des Busbahnhofs kann die problematische Kreuzung des Radwegs mit den Fußgängerströmen vor dem Rialto-Boulevard aufgelöst werden. Der Radweg zwischen Rialto-Boulevard und Post wird zugunsten der WGL-Parkplätze aufgegeben und die Situation dadurch entschärft.

Bauphase 3: Bau des östlichen Busbahnhofs 2023 bis 2024 (siehe Anlage 5)

Die östliche Seite zur DB-Trasse wird mit der Anlage des Fuß- und Radweges, den verschiedenen baulichen Nutzungen und der Fertigstellung der Fernbushaltestellen endgültig ausgebaut. Hierüber wird es eine separate Vorlage geben.

Prüfaufträge aus Ergänzungsantrag Nr. 2015/0628

Zu 1a):

Prüfung der Abbindung der Heinrich-von-Stephan-Straße in Höhe des WGL-Gebäudes und damit Schaffung einer Bahnhofsvorplatzsituation ohne Autoverkehr

Hierzu wurde ein verkehrliches Gutachten in Auftrag gegeben. Dabei wurden aktuelle Verkehrszählungen durchgeführt und die Verkehrsströme erfasst. Die Heinrich-von-Stephan-Straße wird ab Höhe WGL-Gebäude aus Richtung Busbahnhof von ca. 6000 Fahrzeugen/24 h befahren. Davon sind ca. 500 Fahrzeuge Busse. Das Gutachten hat ferner ergeben, dass im heutigen Bestand der Knotenpunkt Europaring/Manforter Straße keine Kapazitätsreserven hat (Gesamtbewertung „F“ = ungenügend) und keine zusätzliche Verkehrsbelastung der Heinrich-von-Stephan-Straße aufnehmen kann.

Ohne zusätzliche Maßnahmen im umgebenden Straßennetz ist eine Abbindung der Heinrich-von-Stephan-Straße für den Individualverkehr von der Rathenaustraße aus nicht möglich. Diese zusätzlichen Maßnahmen könnten ein Ausbau des Knotenpunktes Europaring/Manforter Straße sein oder eine zusätzliche Zufahrt an den Europaring von der Heinrich-von-Stephan-Straße aus.

Somit wird bis zur Umsetzung des Rahmenplans und seiner zusätzlichen Erschließung weiterhin der Individualverkehr die Heinrich-von-Stephan-Straße von der Rathenaustraße aus befahren müssen. Die Umgestaltung der Vorfläche vor dem Bahnhof als gemeinsam genutzte Fläche aller Verkehrsarten ist auch bei der vorhandenen Verkehrsbelastung von ca. 6000 Fahrzeugen/24 h möglich.

Zu 1d):

Prüfung weiterer Querungshilfen für den geplanten neuen Bussteig, um damit potenzielle Gefahren durch Begegnungsverkehre zwischen Fußgängern und Bussen zu vermeiden

Die Fahrgäste werden an der südlichen Seite des Mittelbussteigs durch entsprechende Markierungen zentral zur City und zur DB geführt. Es werden zusätzlich jeweils die Kopfkanten der Sägezahnhaltestellen barrierefrei ausgebaut. Die Erfahrung an Busbahnhöfen zeigt, dass die Fahrgäste sich aufgrund des großen Mittelbussteiges grundsätzlich ihren eigenen kürzesten Weg suchen. Die Anordnung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten ist nicht zielführend.

Zu 3:

Die Verwaltung erläutert, inwiefern sich die Taktung des RRX auf den Reisebussteig auswirkt

Auch bei einer finalen Taktung des RRX von 15 Minuten ist, in Absprache mit der KWS, sichergestellt, dass die Anzahl der neuen Haltestellen sowohl für den Reise- und Fernverkehr, als auch für eine Erhöhung der Taktung des städtischen Linienbetriebs auf 15 Minuten in Anpassung an den RRX, ausreichend dimensioniert sind.

Die übrigen Punkte aus dem Prüfauftrag werden in der Vorlage Nr. 2016/1092 „Rahmenkonzept Bahnhof Leverkusen-Mitte“ seitens der Verwaltung behandelt.

Zu Ergänzungsantrag vom 01.09.15 zum Antrag Nr. 2015/0628

Die Belange der Radfahrer/innen werden durch die Führung auf der Ostseite berücksichtigt. Die bisherige unübersichtliche Situation der Kreuzung des Radweges mit den Fußgängerströmen des Rialto-Boulevards wird durch die Verlegung der Radwegtrasse vor das WGL-Gebäude beseitigt.

Kosten und Finanzierung

Für die 1. Bauphase (Umsetzung 2017-2018) belaufen sich die tiefbautechnischen Kosten ohne Überdachung auf 2,9 Millionen Euro. Diese stehen im Haushaltsplan ab 2016 zur Verfügung.

Die 2. Bauphase (RRX und Umbau Heinrich-von-Stephan-Straße, vor. Umsetzung 2019-2023) wird von der DB durchgeführt und finanziert. Die Kosten für die Überdachungen und die 3. Bauphase (endgültige Fertigstellung ab 2023) können erst nach Abschluss des Wettbewerbs, Dach ZOB Wiesdorf, ermittelt werden und anschließend in der mittelfristigen Finanzplanung eingestellt werden.

In Abstimmung mit dem Nahverkehr Rheinland (NVR) als Zuschussgeber wird ein Zuschussantrag über die Gesamtbaumaßnahme (Bauphasen 1 und 3) gestellt. Die zuschussfähigen Kosten werden mit derzeit 90 % gefördert.

Aufgrund des Verursacherprinzips durch die Einführung des RRX beteiligt sich die DB über einen Fiktiventwurf an den Baukosten für den Umbau des Busbahnhofs. Der Fiktiventwurf beinhaltet die Umbauarbeiten, die durch das zusätzliche S-Bahngleis nötig würden, wenn der Busbahnhof mit seiner Troglage weiter so bestehen bliebe.

Betriebliche Abwicklung des ÖPNV während der Bauzeit

Der Busverkehr wird für die Dauer der Baumaßnahme in Bauphase 1 nicht den Busbahnhof Leverkusen-Mitte anfahren. Es wird von der KWS ein für die Bauzeit betrieblich angepasster Fahrplan für alle Linien aufgestellt, der mit Baubeginn Anfang 2017 gültig wird. Bis dahin gilt der bestehende Fahrplan.

Die Linien, die den Busbahnhof anfahren, werden auf die umliegenden Haltestellen Forum/Rathausgalerie und Luminaden verteilt. Eine zusätzliche Haltestelle wird für die Bauzeit an der Rathenaustraße östlich der Fußgängerbrücke errichtet. Hier entsteht ein Ausstieg für Fahrgäste, die aus Osten kommend zur DB wechseln wollen.

Die kurzen, betrieblich notwendigen Wendezeiten bis 10 Minuten werden an der Wöhlerstraße abgestanden. Hierfür werden in Abstimmung mit dem Fachbereich Straßenverkehr maximal 3-5 Stellplätze für Linienbusse markiert. Diese sollen vorrangig auf der Nordseite vorgesehen werden, um die Busspur der Südseite weiter nutzen zu können. Die Geschwindigkeit auf der gesamten Wöhlerstraße wird für die Bauzeit auf 30 km/h begrenzt.

Längere Pausenzeiten werden an der Olof-Palme-Straße abgehalten. Damit wird versucht, die Beeinträchtigungen durch den Wegfall der Busbahnhofflächen möglichst gering zu halten. Es wird für die Fahrgäste baustellenbedingt längere Wegestrecken für

Umstiege geben.

Verlagerung des Fern- und Reisebusverkehrs

Es finden zurzeit Gespräche mit den Fernbusbetreibern statt, um eine Ersatzhaltestelle zu finden. Das Ergebnis wird der Politik mitgeteilt.

Weitere Vorgehensweise

- Beschlussfassung für das Dach: Herbst 2016;
- voraussichtlicher Baubeginn für den Busbahnhof: Frühjahr 2017;
- im Vorfeld werden Anpassungsarbeiten für Ersatzhaltestellen, Wartepositionen etc. durchgeführt;
- die Versorger (EVL und TBL) werden ebenfalls im Vorfeld mit den notwendigen Leitungsverlegungen beginnen;
- Bauzeit für die 1. Bauphase Busbahnhof: Frühjahr 2017 bis Anfang 2019 (einschließlich Dach);
- im Anschluss Beginn der 2. Bauphase: Arbeiten der DB (zusätzliches Gleis im Zusammenhang mit dem RRX, Neubau Brücke Rathenaustraße, Leitungsverlegungen und Umbau Heinrich-von-Stephan-Straße): 2019 bis 2023 (geplant);
- 3. Bauphase Busbahnhof: ab 2023/bzw. nach Abschluss der DB-Arbeiten;
- geplante Fertigstellung der Gesamtmaßnahme: in 2024.

Anlage/n:

Anlage 1 Lageplan 1 ZOB Mitte

Anlage 2 Lageplan 2 ZOB Mitte

Anlage 3 Bauphase 1

Anlage 4 Bauphase 2

Anlage 5 Bauphase 3