Stadt Leverkusen Vorlage Nr. 2016/1092

Der Oberbürgermeister

V/61-cre
Dezernat/Fachbereich/AZ

17.05.16
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:
Rahmenkonzept Bahnhof Leverkusen-Mitte

Beschlussentwurf:

1. Das Rahmenkonzept rund um den Bahnhof Leverkusen-Mitte (Anlage 1) wird gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 11 Baugesetzbuch als sonstige städtebauliche Planung beschlossen.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, das Rahmenkonzept in das zu erstellende Integrierte Handlungskonzept Wiesdorf einzuarbeiten.

3. Eine möglicherweise zu gründende Projektentwicklungsgesellschaft für die Innenstadt Ost soll das Rahmenkonzept in einer zukünftigen Umsetzungsstrategie berücksichtigen und weiterentwickeln.

gezeichnet:
Richrath

Schnellübersicht über die finanziellen bzw. bilanziellen Auswirkungen, die beabsichtigte Bürgerbeteiligung und die Nachhaltigkeit der Vorlage 2016/1092

Ansprechpartner/in / Fachbereich / Telefon: Petra Cremer, FB 61, 6100
(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)

Der Beschluss über eine Rahmenplanung für die Flächen zwischen den Bahngleisen Köln-Düsseldorf im Osten, dem Europaring im Westen, der Dhünn im Norden und der Manforter Straße im Süden entfaltet keine unmittelbaren Kosten für die Stadt Leverkusen.

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**
[ja]	[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]
Das Bürgerbeteiligungsverfahren kann erst im weiteren Verfahren konzeptioniert werden.			

F) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:

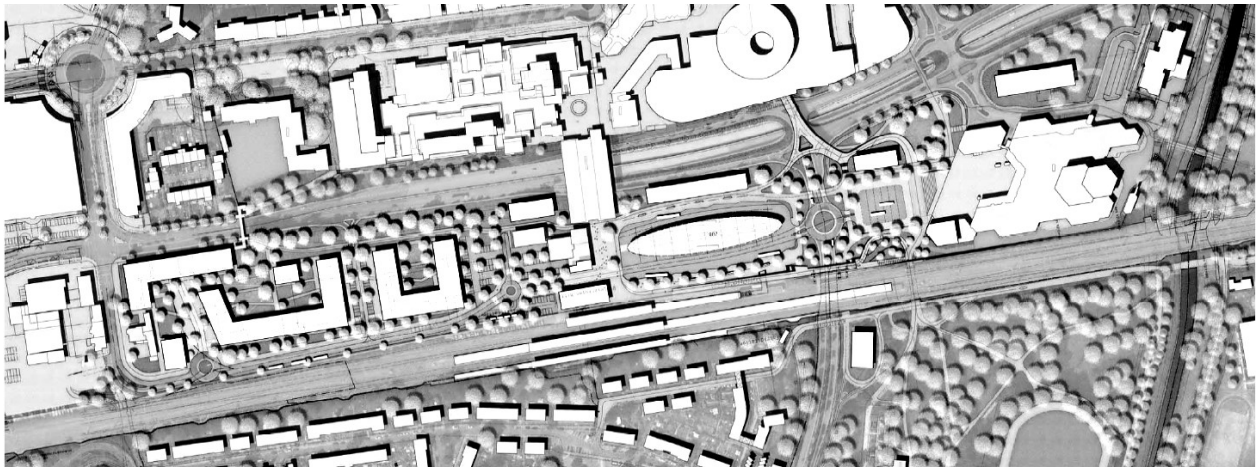
Klimaschutz betroffen	**Nachhaltigkeit**	**kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit**	**langfristige Nachhaltigkeit**
[ja]	[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja]

Begründung:

Im Zusammenhang mit den Planungen zur Umgestaltung des Busbahnhofes Leverkusen-Mitte wurde die Verwaltung vom Rat mit der Erarbeitung einer Rahmenkonzeption für den östlich des Europaringes liegenden Teil der Innenstadt beauftragt, um die städtebaulichen Potenziale dieses wichtigen Stadtraumes herauszuarbeiten. Das Gebiet umfasst die Flächen zwischen den Bahngleisen Köln-Düsseldorf im Osten, dem Europaring im Westen, der Dhünn im Norden und der Manforter Straße im Süden.

Die Erarbeitung dieser Rahmenkonzeption übertrug die Verwaltung dem Planungsbüro Heinz Jahnen Pflüger**,** Stadtplaner und Architekten Partnerschaft aus Aachen. Die verkehrsplanerische Grundkonzeption des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB), die der Fachbereich 66 mit dem Büro ISAPLAN Ingenieur GmbH in enger Abstimmung mit der Deutschen Bahn, der wupsi, der EVL, den TBL und den betroffenen städtischen Fachdienststellen erarbeitet hatte, wurde dabei als Vorgabe in die Planungsüberlegungen aufgenommen.

<u>Rahmenplan und Prüfaufträge aus dem Ergänzungsantrag Nr. 2015/0628</u>
Nach eingehender Bestandsanalyse wurde in weiterhin vertrauensvoller Zusammenarbeit mit Vertretern der Deutschen Bahn, der wupsi und unter Beteiligung des NVR (Fördergeldgeber für den Umbau des ZOB) eine Rahmenkonzeption entwickelt (Anlage 1), die auch die stadträumlichen Prüfaufträge aus den Ergänzungsanträgen Nr. 2015/0628 und Nr. 2015/0734 berücksichtigt:



Rahmenkonzeption für den östlich des Europarings liegenden Teil der Innenstadt (Auszug aus Anlage 1)

Zu 1a) Prüfung der Abbindung der Heinrich-von-Stephan-Straße in Höhe des WGL-Gebäudes und damit Schaffung einer Bahnhofsvorplatzsituation ohne Autoverkehr

Als Konsequenz aus einer Verkehrsuntersuchung von ISAPLAN zu den Möglichkeiten der Verkehrsabwicklung rund um den Bahnhof wurde eine Verbindungsstraße zwischen den Gebäuden der Deutschen Telekom und der Post AG eingeplant, sodass der Nachweis erbracht ist, dass eine Abbindung der Heinrich-von-Stephan-Straße für den Individualverkehr möglich wäre, ohne die Ausnutzung der genannten Grundstücke empfind-

lich zu schmälern. Die Thematik wird in der zeitgleich eingebrachten Vorlage Nr. 2016/1058 auf Seite 8 verkehrstechnisch betrachtet.

Nach Herstellung dieser zusätzlichen Anbindung wird es möglich sein, 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 starken Frequentierung für Fußgänger und Radfahrer erhöht.

Zu 1b) Das Areal zwischen Manforter Straße und WGL ist insgesamt zu überplanen. Dazu werden Bedarfe der AGL, Nutzer des heutigen Postgebäudes sowie weiterer vorhandener und möglicher Nutzer einbezogen. Dabei ist die unter a) beschriebene Verkehrsführung (Sackgasse) und eine Park&Ride-Situation zu berücksichtigen.

Neben der planerischen Betrachtung des Stadtraumes in verschiedenen Varianten führten die Wirtschaftsförderung und die Stadtplanung erste Gespräche mit den Eigentümern des Postgeländes und der Geschäftsführung der AGL. Dabei konnte festgestellt werden, dass in den nächsten Jahren sowohl auf dem Postgelände als auch in Bezug auf den Raumbedarf der AGL starke Veränderungen anstehen, die derzeit aber noch nicht genau beziffert werden können.

Der Rahmenplan kann in dieser Planungsphase daher nur erste grundsätzliche städtebauliche Figuren aufzeigen. Der Einstieg in einen intensiven und gemeinsamen Planungsprozess steht aufbauend auf den Rahmenplan in einem nächsten Schritt an. Dies wird eine der vorrangigen Aufgaben der möglicherweise zu gründenden Entwicklungsgesellschaft. Dabei werden zur Qualitätssicherung auch städtebauliche Realisierungswettbewerbe durchzuführen sein (entspricht auch der Forderung zu einem städtebaulichen Wettbewerb aus dem Antrag Nr. 2016/0951).

Das neue Rahmenkonzept berücksichtigt die gewünschte Park&Ride-Situation, stellt diesen wichtigen Verknüpfungspunkt mit dem ÖPNV jedoch in einen neuen räumlichen Zusammenhang (siehe die Seiten 12-15 in Anlage 1).

Zu 1c) Prüfung der Erweiterung (Verlängerung in Richtung Rathenaustraße) des geplanten Gebäuderiegels am heutigen Standort Kiosk mit DB-Schalter. Dort Einrichtung sowohl von DB-Dienstleistungen wie auch eines KWS-Kundencenters (analog Opladen) – ggf. mit Aufenthaltsbereich für Fahrgäste und Sozialräumen für wupsi-Fahrerinnen und -Fahrer – im Erdgeschoss sowie bspw. Realisierung eines Verwaltungsstandorts in den oberen Etagen.

Die Rahmenplanung beinhaltet auch eine Planungsstudie zum neuen Bahnhofsgebäude. Neben den klassischen Bahnhofsnutzungen im Erdgeschoss sieht die Planung vier weitere Obergeschosse mit Dienstleistungs- oder Büronutzungen vor. 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 (siehe Seiten 19-21 der Anlage 1).
Im derzeit laufenden Planfeststellungsverfahren benötigt die zu verlegende Gasfernleitung einen um 1 Meter größeren Sicherheitsabstand. Die daraus resultierende Reduzie-

rung der Gebäudeabmessungen wird die Grundrisse etwas verändern, die dargestellten Nutzungen bleiben jedoch erhalten.

Zu 1d) Die Thematik des Punktes (Prüfung weiterer Querungshilfen für den geplanten neuen Bussteig) wird auf der Seite 9 der Vorlage Nr. 2016/1058 des Fachbereiches 66 behandelt.

Zu 1e) Prüfung der Anbindung und damit auch Gestaltung des Platzes zwischen Forum und Rathenaustraße mit dem Ziel einer deutlichen städtebaulichen Aufwertung des Platzes (Anmerkung: Bei der Gelegenheit sind auch die Eingangsbereiche ins Forum als Kongresszentrum wie auch in das Restaurant zu betrachten).

Das Forum mit seinem derzeit eher unscheinbaren „Seiteneingang“ erfährt durch die Ausgestaltung eines repräsentativen Vorplatzes eine deutliche Aufwertung, die auch das Restaurant umfasst. Durch die vorgeschlagene fußläufige Öffnung der unter dem Forum gelegenen Tiefgaragenanlagen zum neu geschaffenen Forumplatz werden diese auch zu Bahnhofszwecken nutzbar (siehe Seite 17 in Anlage 1).

Im Rahmen einer vertiefenden Planung ist allerdings genauer zu prüfen, ob die bislang erkennbaren Probleme in der Verkehrsabwicklung bewältigt werden können. Dies ist grundsätzlich nur möglich, wenn

1) eine verkehrliche Ertüchtigung durch eine neu zu bauende Querspange im geplanten Dienstleistungszentrum zwischen der Heinrich-von-Stephan-Straße und dem Europaring stattfindet,
2) die aus Verkehrssicherheitsgründen problematische Kreuzung zwischen einfahrenden Autos und dem Rad- und Fußverkehr gelöst wird und
3) die Ertüchtigung der bestehenden Schrankenanlage ein schnelleres Einfahren in das Parkhaus ermöglicht, sodass der Busverkehr im neuen Kreisel vor dem Forum nicht durch Rückstaus behindert wird.

Zu 2. Die Verwaltung wird gebeten, in ihrer Planung zum Busbahnhof Potenzialflächen für Bebauung zu kennzeichnen. Dies betrifft vor allem den geplanten Bau eines Hotels entlang des Europaringes, einschließlich dessen Andienung sowie Stellplätze in der geplanten Tiefgarage.

Das neue Rahmenkonzept zeigt die Potenzialflächen für eine zukünftige Bebauung auf den Seiten 10 ff. der Anlage 1 auf. Die Darstellung der Bebauung im gesamten Planbereich ergibt ein Grundflächenpotenzial von ca. 14.000 m² Geschossfläche. Unter der Annahme einer 4 bis 7-geschossigen Bebauung im Planbereich (analog Bestand) ergibt sich somit ein Geschossflächenpotenzial von bis zu 70.000 m² Bruttogeschossfläche.

Zu 3. Die Thematik dieses Punktes (Auswirkungen der Taktung des RRX auf den Reisebussteig) wird auf Seite 9 der Vorlage Nr. 2016/1058 des Fachbereiches 66 behandelt.

Zu 4. Die Verwaltung prüft, inwieweit und unter welchen Voraussetzungen Fördermittel für die Entwicklung eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes für das benannte Areal beantragt bzw. ggfs. zur Verfügung gestellt werden können.

Nach ersten Gesprächen mit der Bezirksregierung wird für die Aufnahme in ein Städtebauförderprogramm das Vorliegen eines Integrierten Handlungskonzeptes analog des STEK Opladen vorausgesetzt. Die Rahmenplanung soll daher in den nächsten 12 Monaten in dieses fachübergreifende Konzept eingearbeitet werden. Hier plant die Verwaltung, den Förderantrag Ende 2017 einzureichen. Parallel dazu wird die Verwaltung Möglichkeiten aufzeigen, die geplante Entwicklungsgesellschaft so zu konzeptionieren, dass diese Gesellschaft ebenfalls an den Förderungen von Bund und Land partizipieren kann.

Zu 5. Die Verwaltung stellt sicher, dass Politik und Bevölkerung frühzeitig und eng in die Erarbeitung dieser Rahmenkonzeption eingebunden werden. Im Laufe des weiteren Verfahrens werden geeignete Informationsveranstaltungen durchgeführt.

Die Erarbeitung eines Integrierten Handlungskonzeptes ist vom Verfahren her so aufgebaut, dass sich die Bürgerschaft intensiv in den Planungsprozess einbringen kann.

Ergänzungsantrag Nr. 2015/0734 *(zu Nr. 2015/0628): Die Verwaltung wird beauftragt, in den Planungen zur Entwicklung des Geländes Innenstadt-Ost besonderes Augenmerk auf die Belange der Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer (Wegeverbindungen erhalten und ausbauen/Fahrradboxen/Radstation) sowie auf die Barrierefreiheit für gehbehinderte Menschen und Mütter/Väter mit Kinderwägen zu legen.*

Die Höhenlage des ZOB fällt in Zukunft vom Niveau des Bahnhofsgebäudes im Süden zum Niveau der Rathenaustraße im Norden ab. Hierdurch entsteht zu den Bahnsteiganlagen hin ein lang gezogener Höhenunterschied. Es wird daher vorgeschlagen, diesen Höhenunterschied zu thematisieren und hieraus das freiraumplanerische Element einer kombinierten Mauer-Treppenanlage als „Bahnsteigterrasse“ zu entwickeln (siehe hierzu Seite 18 in Anlage 1).

<u>Beschluss des Rahmenkonzeptes und weiteres Vorgehen</u>

Durch den intensiven Austausch zwischen den fachlich Handelnden ist mit diesem Rahmenkonzept ein tragfähiges und robustes Grundkonzept entstanden, das als sogenannte sonstige städtebauliche Planung verwaltungsbindenden Charakter erhält. In den anstehenden Prozess der Erstellung eines Integrierten Handlungskonzeptes wird die Rahmenplanung mittels intensiver Bürgerbeteiligung zur Diskussion gestellt. Auch der anstehende Förderantrag für Mittel der Städtebauförderung wird auf der Grundlage dieser Rahmenplanung gestellt, um z. B. die bislang fehlenden Mittel für die Umsetzung eines zentralen ZOB-Dachs einzuwerben.

Auf dieser Rahmenplanung kann eine mögliche Entwicklungsgesellschaft zukünftig auch weitere Gespräche mit potenziellen Investoren führen.

Anlage/n:

Anlage_1_Bericht Rahmenplanung Bahnhof Leverkusen-Mitte 160504