

Erläuterungsbericht (Stand Baubeschluss)

ZOB Wiesdorf Leverkusen

1. Bauabschnitt und ZOB-Dach

1. Zielsetzung

Zukünftig wird in Leverkusen-Mitte der neue Rhein-Ruhr-Express (RRX) halten, hierfür ist der Bau eines weiteren S-Bahn-Gleises erforderlich. Dies bedeutet jedoch auch, dass ein Eingriff in die Fläche des heutigen Busbahnhofes Wiesdorf erforderlich wird. Eine Nutzung, wie sie heute besteht, wird dann nicht mehr möglich sein. Eine komplette Umstrukturierung des Areals wird daher notwendig. Zudem bietet dies die Chance, den nicht mehr zeitgemäßen Busbahnhof zu erneuern.

Auf der Grundlage einer verkehrstechnischen Planung hat die Stadt Leverkusen einen Wettbewerb zur Gestaltung des Daches des ZOB Leverkusen Wiesdorf durchgeführt. Die neue Planung sieht einen zentralen Mittelbussteig in Ellipsenform vor. Diese Form wird einen besseren betrieblichen Ablauf gewährleisten und die Fahrgastfreundlichkeit, durch den Verzicht auf Fahrbahnquerungen während des Umsteigens in andere Buslinien, verbessern.

Das Ziel des Wettbewerbs war eine einheitliche, abgestimmte und qualitätsvolle Lösung, welche die unterschiedlichen Themenbereiche der Oberflächengestaltung der nicht befahrbaren Flächen, die Möblierung sowie die Haltestellenüberdachung einschließlich der Tragkonstruktion berücksichtigt.

Gemeinsam mit dem Umbau der Verkehrsanlagen soll durch die Dachkonstruktion sowie die Umfeldgestaltung ein repräsentativer und angemessener Übergang vom Bahnhof ins Zentrum von Leverkusen-Mitte erzielt werden.

2. Wettbewerbsergebnis

Die Jury zum Wettbewerbsverfahren ZOB Dach Wiesdorf hat am 04.07.16 getagt. Der Rat der Stadt Leverkusen hat sich mit Dringlichkeitsbeschluss der Empfehlung der Jury angeschlossen und die Beauftragung der 1. Preisträger des Wettbewerbs bestehend aus

- Pahl + Weber-Pahl Planungsgesellschaft (Architektur und Städtebau), Darmstadt,
- Katja König Landschaftsarchitekten bdla (Landschaftsarchitektur um Umfeldflächen), Darmstadt, und
- osd GmbH & Co. KG (Tragswerksplanung), Frankfurt am Main,

mit der weiteren Bearbeitung zu beauftragen.

Die Beurteilung der Jury zum Entwurf des 1. Preisträgers lautete:

(Zitat Anfang)

„Stadtraum

Der Entwurfsverfasser schlägt einen klaren, mit Gebäude begrenzten Stadtraum vor, der für den Busbahnhof eine klare Fassung definiert. Bis auf den Aufenthaltsraum für

die Busfahrer sind alle sonstigen Funktionen (Wartebereiche, Rand-Haltestellen, Fahrradabstellplätze, WCs) in diese Gebäude integriert. Der Einbezug von Wartebereichen in das projektierte Bürogebäude am Westrand entspricht allerdings nicht der Auslobung, ist jedoch aus stadtplanerischer Sicht durchaus sinnvoll.

Das Gebäude auf der Ostseite zwischen Bahntrasse und Bushalt ist aus städtebaulicher Sicht ein sehr interessanter Vorschlag.

Der in der nordöstlichen Ecke angeordnete WC-Trakt ist hinsichtlich seiner Lage unglücklich und gilt zu überprüfen.

Das Dach als zentrales Entwurfs-element besticht durch seine Leichtigkeit und durch seinen konsequenten formalen Ansatz, der das Dach und Möblierung des Wartebereichs als Einheit miteinander verbindet.

Die gewählte Stahlkonstruktion und die überspannte textile Haut schaffen einen besonderen Ort eigener Identität.

Die kreisförmigen Öffnungen in der Dachhaut werden kritisch diskutiert, da sie der eigentlichen Funktion des Regenschutzes entgegenstehen. Außerdem sind sie auch aus konstruktiver Sicht schwierig und aufwendig zu realisieren. Die darunter befindlichen Vegetationsflächen bedürfen allerdings dieser Dachöffnungen. In der weiteren Ausarbeitung ist zu prüfen, welchem Element der Vorzug zu geben ist.

Aufgrund der Materialwahl (textile Membran) stellt dieser Beitrag sowohl hinsichtlich der Kosten als auch hinsichtlich gestalterischer Qualitäten einen hervorragenden Beitrag dar.

Tragkonstruktion

Das Tragwerk wurde aus der Dachform entwickelt und ist schlüssig.

Das Gewebe wird am Randstab gefasst und wird durch die radialen Stäbe gehalten.

Die radialen Stäbe werden zu den Stützenbündeln zusammengefasst.

Dem Verfasser gelingt überall eine gegensinnig gekrümmte Fläche. Damit wird das Flattern des Gewebes vermieden.

Die Einschaltung von Ringen, die Öffnungen in der Dachfläche ergeben, ist in dieser Form konsequent.

Die Stützenbündel nehmen die Konzeption auf und halten die Dachlandschaft.

Durch die Form der Konstruktion sind keine zusätzlichen Aufwendungen für Entwässerung der Dachflächen notwendig.

Es handelt sich um eine hervorragende und richtungweisende Konstruktion.

Stützen und Dach bieten ein faszinierendes Raumerlebnis.“

(Zitat Ende)

3. Konzeptidee Dach

Angestrebt wird ein Raum von urbaner und lebendiger Qualität, welcher derzeit schmerzlich vermisst wird. Neben einem zeitgemäßen, leichten Dach, welches sich in der inneren Organisation von den Zwängen der linearen Aufreihung der Busse löst, ohne an Funktionalität einzubüßen, ist eine raumbildende Umfassung des Gesamtraumes mittelfristig unabdingbar, um sich formal von den historischen Bindungen der hier vorgedachten, autogerechten Stadt zu lösen.

Das Konzept ist eine Synthese aus architektonischen, landschaftsgestalterischen und konstruktiven Elementen, die - Ergebnis der interdisziplinären Zusammenarbeit - aus einem formalen Guss sind.

Die sonstigen randseitigen Haltestellen, Fahrradstellplätze, Wartezonen und Funktionen sollen perspektivisch in eine östlich und westlich flankierende Mantelbebauung eingefügt werden, welche im Idealfall den zentralen Umsteigepunkt U-förmig umschließt. Der Grad der Umschließung ist in seiner Höhenentwicklung optional oder in Bauabschnitten realisierbar bis hin zu einer wirksamen Höhe und Nutzungsqualität, welche den Grundsätzen der europäischen Stadt und ihren gelungenen Beispielen entspricht.

Hierbei sollen die Wartezonen selbstverständlich in das Umschließungsbauwerk integriert werden. Wartezonen sollen hier keine „Fahrgastunterstände“ sein, sondern geschützte Räume, welche auch langes Warten (Fernbusse) erlauben. Sie können über WLAN verfügen und außerhalb der Betriebszeiten verschließbar sein.

Entlang der Bahn ist eine schützende, begrünte Wand angedacht, mit vorgelagertem Fernradweg und offener Zugänglichkeit zu den geschützten Fahrradstellplätzen mit integrierten Wartezonen. Die breiten, vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC) geprüften Einzelplätze könnten wahlweise, auf ein oder zwei Ebenen bis hin zu geschlossenen Boxen ausgebildet werden. Die Topographie erlaubt die optionale Aufstockung mit einer kompletten, zweiten Ebene, welche von der Bahnbrücke (über der Straßenunterführung) kommend niveaugleich angefahren werden könnte.

Darüber hinaus ist in den östlichen und westlichen Randbereichen eine qualifizierte Mantelbebauung denkbar, welche Beratungsstellen, Sozialeinrichtungen oder sonstige Dienstleistungen aufnehmen kann und den Ort von einem Umsteigepunkt zu einer qualitätsvollen urbanen Mitte aufwerten kann, mit positiven Effekten hinsichtlich der subjektiven und objektiven Aufenthaltsqualität und dem Sicherheitsempfinden.

3.1. Gestaltung und Funktion

Die Konzeption erlaubt die Ausnutzung von Freiheiten, welche sich aus dem Tragwerkskonzept ergeben, indem sie sich wohltuend von dem starren System additiver Systemhaltstellen löst, die Freiheiten in den Umsteigebeziehungen abbildet und weitere Nutzungen wie einen Aufenthaltsraum für Busfahrer, einen Kiosk mit Freisitz bzw. als Alternative einen geschützten Wartebereich sowie Pflanzflächen spielerisch integriert.

Das Raumtragwerk in Stahlbauweise besteht aus Flachstahlrippen die in Abhängigkeit von der statischen Beanspruchung hinsichtlich der Blechstärke, der Bauhöhe sowie der Form materialminimiert werden. Dabei verlaufen die Flachstahlrippen trichterförmig gekrümmt vom gelenkigen Fußpunkt zum Randprofil bzw. zum nächsten Fußpunkt der Stützung. Zur Reduzierung der Biegemomente in den Flachstahlrippen werden im Krümmungsbereich Zugringe eingefügt.

Die horizontalen Ringe sind hierbei wesentliches Konstruktionsprinzip. Zum einen nehmen sie die Spannglieder und Randverstärkung der Membran auf, zum anderen stabilisieren sie die Gesamtkonstruktion durch Ringkräfte entlang der „Isobaren“ (Linien gleichen Drucks). Der Effekt ist funktional von hoher Nutzerqualität: Zur Mitte hin ergeben sich schützende Dächer bis auf 3 m Tiefe herunter geführt mit integrierter Entwässerung. Formal integrieren sich in die Konstruktion Sitzgruppen als Wartebereiche. Die Sitzbänke sind aus

vandalismussicheren Materialien, kombiniert mit transparentem Windschutz aus Verbundsicherheitsglas (VSG), was sich im öffentlichen Raum bewährt hat.

Das Tragwerk wird mit einer Membran aus PVC der Qualitätsstufe IV überdeckt. Die Konstruktion der großformatigen Dachfläche wird werkseitig aus ebenen Tafeln mit CNS-Plasmaschneidern in 5 m Stücken erstellt und in vorgefertigten Teilstücken angeliefert. Insgesamt ergibt sich daraus eine kurze Montagedauer für die Dachkonstruktion. Das verwendete geometrische Modell erlaubt darüber hinaus die werkseitige Konfektionierung der Membran aus schwer entflammbarem und beschichtetem Material, welches langlebig und weitgehend wartungsfrei ist. Eine Reinigung von Feinstäuben, etc. kann in größeren Abständen mit einfacher und unbedenklicher Seifenlauge erfolgen. Etwaige Beschädigungen können lokal repariert werden. Darüber hinaus liegt die Unterkante der Membran Vandalismus frei über 3 m Höhe. Die Unterhaltskosten sind gering. Die Semitransparenz erlaubt darüber hinaus eine reduzierte, tageslichtabhängige Steuerung der Beleuchtung. Die Beschichtung der Stahlkonstruktion erfolgt in Eisenglimmer nach DB-Standards und ist ebenso langlebig.

Die Aufbauten für Busfahrer-Aufenthalt und Kiosk integrieren sich in die Stützenkonstruktion des Daches. Die Außenwände sind als Leichtbau konstruiert, außen mit einer vorgehängten Stahl- oder Aluminiumbekleidung und integrierten Türen und Fenstern versehen. Die Dächer bestehen aus einer Stahltrapezverbunddecke mit Dämmung und Abdichtungsfolie, für Wartungszwecke besteht eine Zugänglichkeit über jeweils eine Lichtkuppel.

An zentraler Stelle wird ein überdachter beleuchteter Wartebereich vorgeschlagen. Als Windschutz dienen transparente kreisförmig angeordnete Verglasungen. Innerhalb der Konstruktion sind radiale Sitzbänke angeordnet. Zwei gegenüber liegende Öffnungen ermöglichen eine Durchwegung des Bereiches. Das schützende Dach besteht hier aus einer Stahltrapezverbunddecke und Abdichtungsfolie, für Wartungszwecke besteht eine Zugänglichkeit über eine Lichtkuppel. Eine Abhangdecke mit integrierten Downlights ermöglicht eine gleichmäßige Beleuchtung des Außenbereiches. Drei Technikschränke für Installationen sowie einer Wasserentnahmestelle für den Mittelbussteig wurden in die Konstruktion integriert. Ein späteres Nachrüsten für eine Kiosknutzung kann daher später ohne zusätzliche Leitungsneuverlegung erfolgen.

Die Ausstattung folgt den Buspositionierungen und besteht aus Masten mit integrierter Beleuchtung und DFI-System. Zusätzlich werden in 5 Gruppen beleuchtete Vitrinen auf dem Mittelbussteig und ein Übersichtsanzeiger aufgestellt. Die Wartezonen sind an die Stützkonstruktionen angefügt und witterungsgeschützt. Darüber hinaus besteht ein taktiles Leitsystem mit Anschluss an alle Haltestellen.

4. Gestaltung der Freianlagen

Der neu zu gestaltende Freiraum des Zentralen Omnibusbahnhofs Wiesdorf wird geprägt von der leichten Membran-Dachkonstruktion, die zusammen mit den Aussagen der Freiflächengestaltung eine Einheit bildet.

Die Freianlagen gliedern sich in die Flächen des überdachten Mittelbussteiges, in die der westlichen Bussteige und in den Baumhain mit den umgebenden fußläufigen Flächen.

4.1. Beläge

Die einheitliche Verwendung eines Belagsmaterials sorgt für eine großzügige Optik der Flächen und verdeutlicht die räumlichen Bezüge. Die konsequente Ausrichtung des Reihenverbandes in Ost-Westrichtung unterstreicht diese Wirkung.

Der Bodenbelag besteht aus Betonpflastersteinen in verschiedenen, kontrastarmen, warmen Grautönen, deren Oberflächen durch eingestreute Natursteinkörnungen die erforderliche Rauigkeit erhalten. Die Steine stehen im Kontrast zu den weiß abgesetzten Bordsteinen und taktilen Leitstreifen sowie den anthrazitfarbenen Plattenbändern entlang der Bushaltestellen.

4.2. Mittelbussteig

Hochpunkte und kreisrunde Ausschnitte im Dach bilden sich in den Belagsflächen ab.

Unter zwei Dachöffnungen entstehen Pflanzbeete, die mit im Querschnitt trapezförmigen Beton-Sitzelementen eingefasst sind und einen Außendurchmesser von etwa 6 Metern aufweisen. Sie dienen der Auflockerung der Wartezeiten und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Die Bepflanzung besteht aus mehrstämmigen, schirmförmig gezogenen Feuerahornen (*Acer ginnala*) und einer dichten Bodendecke aus bodendeckenden, immergrünen Heckenkirschen (*Lonicera nitida* „Maigrün“). Bei der Pflanzenauswahl ist der Verwendung von robusten, an den besonderen Standort angepassten Gehölzen Rechnung getragen.

Weitere Dachöffnungen entstehen über ringförmig angeordneten Tragwerksstützen, deren Grundform sich in radialen Metallbank-Segmenten fortsetzt und deren Innenkreise radial gepflastert werden.

Die taktilen Leitstreifen verbinden in einer weichen Bogenlinie in Nord-Südrichtung und führen von dort zu den Bushaltestellen.

4.3. Westlicher Bussteig

Der vorgenannte Bodenbelag wird hier konsequent fortgesetzt; die taktilen Leitlinien werden geradlinig geführt.

Der westliche Bussteig ist geprägt von vier Baumstandorten, die den Raum rahmen. Als Baumart vorgesehen sind Brabanter Silberlinden (*Tilia tomentosa* „Brabant“) als Hochstämme.

Die Silberlinde ist stadtklimafest, trockenheitsverträglich und bildet kaum Honigtau. Die Bäume werden in ein verdichtbares Spezialsubstrat gepflanzt, am Boden mit einer Metall-Baumscheibe abgedeckt und mit einem Baumschutzgitter geschützt.

4.4. Baumhain

Die Höhendifferenz zwischen dem Rialto-Boulevard und dem Niveau des Busbahnhofs wird im südwestlichen Bereich der Fläche von einer ein- und

zweireihigen Sitzstufenmauer aus im Querschnitt trapezförmigen Betonelementen gefasst. Zusammen mit einer L-förmigen Sitzmauer an der Heinrich-von-Stephan-Straße im Osten entsteht eine Platzfläche, die ebenfalls mit vier hochstämmigen Silberlinden überstanden ist.

Durch das Deckenmaterial und die Überstellung des Platzes mit Baumkronen entsteht eine ausgewogene Klimabilanz zur Steigerung der Aufenthaltsqualität.

5. Beleuchtung

5.1. Licht und Raum

Ziel einer Beleuchtungsanlage für einen Busbahnhof ist es, Nutzern und Betreibern eine sichere und angenehme Nutzung des Geländes zu bieten.

Aufgabe ist es, dies unter Berücksichtigung folgender Erfordernisse zu erreichen:

- sichere Verkehrsführung
- städtebauliche und architektonischen Konzeption
- angenehmes Ambiente mit hoher Aufenthaltsqualität
- energieeffizienter und wartungsfreundlicher Betrieb
- Kriminalprävention

Normen und Forderungen

Als Grundlage der Lichtplanung sollten die gängigen Richtlinien als Regeln der Technik berücksichtigt werden. Die Beleuchtungsstärkeforderungen sind ermittelt unter Berücksichtigung der DIN EN 13201 Teil1.

Die komplexe Form des Bauwerkes und die unregelmäßige Anordnung der Stützelemente und Einbauten bedingen, dass die empfohlene Gleichmäßigkeit physikalisch bedingt nicht durchgängig über die gesamte Fläche unter dem Überdachungsbauwerk möglich ist. Abweichungen auf kleinen Teilflächen sind möglich und werden als unkritisch betrachtet.

Da es sich bei einem Busbahnhof um eine Arbeitsstätte für die Fahrzeugführer handelt, ist die DIN EN 12464, Teil 2 (Beleuchtung von Arbeitsstätten im Freien) zu berücksichtigen.

Anforderungen an die Leuchten

Die Leuchten sollten folgende technischen Anforderungen erfüllen:

- Schutzart: min. IP55
- Schutzklasse: II
- regelbar
- Farbwiedergabe: > CRI 70

Um Beschädigungen durch Vandalismus entgegen zu wirken, sollten die Leuchten außerhalb der Reichweite von Personen angebracht (H= min. 2,50 m), oder entsprechend stabil ausgeführt werden.

Um den Energie- und Wartungsaufwand gering zu halten, werden Leuchten mit LED-Leuchtmitteln und Betriebsgeräte mit hoher Lebensdauer eingesetzt.

Wirtschaftlichkeit

Zur Ermittlung der Wartungsfaktoren und um den wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen, ist es notwendig die Betriebszeiten des ZOB bereits im frühen Planungsstadium festzulegen.

Es empfiehlt sich, die Beleuchtung außerhalb der Betriebszeit zu reduzieren. Eine gewisse Grundhelligkeit solle gewahrt bleiben, um das Begehen weiter zu ermöglichen und Vandalismus vorzubeugen.

Regelwerke

Bei der Planung der Verkehrsflächen und Bussteige werden die DIN EN 13201 (Stand November 2005) und die DIN EN 12464-2 (Stand August 2014) berücksichtigt. Fußgängerüberwege sind entsprechend Verkehrsplanung und DIN 67523 zu beleuchten.

5.2. Planung

Die Dachfläche vereint unter sich verschiedene Nutzungen. Dementsprechend lassen sich auch die zu beleuchtenden Flächen aufteilen und ihnen unterschiedliche Anforderungen an die Beleuchtung zuweisen:

A) Bussteige

Die Haltestellen säumen die Fahrfläche und dienen als Zu- und Ausstieg als auch als Wartefläche. Um das sichere An- und Abfahren der Busse, sowie die barrierefreie Nutzung zu ermöglichen, sollte die Beleuchtung dieser Linie optisch folgen und sie gleichmäßig mit ausreichend Helligkeit versorgen.

B) Aufenthalts- und Serviceflächen

Entlang der Dachmitte sind Sitzflächen, Stützenkonstruktionen, ein Kiosk und Begrünung geplant. Der Sicherheitsanspruch an diese Fläche ist geringer, daher kann das Niveau der Beleuchtungsstärke und der Gleichmäßigkeit gegenüber dem Bussteig leicht abgesenkt werden. Die Gleichmäßigkeit der Beleuchtungsstärke kann für diese Fläche als zweitrangig betrachtet werden, da sie durch zahlreiche Unterbrechungen (Bepflanzung, Sitzmöbel, Stützen, Wände) geprägt ist.

C) Fahrfläche

Die Fahrfläche wird im Osten und Westen durch Bussteige, im Süden und Norden durch Zufahrten gesäumt. Es ist auf eine gute Erkennbarkeit von querenden Fußgängern zu achten. Eine gleichmäßige Ausleuchtung unterstützt die schwierige Sehaufgabe der Busfahrer.

D) Fußwege

Die Beleuchtung ermöglicht eine gute Orientierung und die sichere Zuwegung zu den Bussteigen. Entsprechend DIN EN 13201 kann das Niveau der Beleuchtungsstärke auf diesen Flächen reduziert werden.

E) Platzfläche Süd

Der Platz ist zentrale Fläche zwischen Busbahnhof, DB-Bahnhof, sowie der Zugangspassage zur Altstadt (Rialto). Die Beleuchtung ermöglicht eine gute

Orientierung und schafft gleichzeitig Aufenthaltsqualität. Im Baumkarree wird das Beleuchtungsniveau reduziert gehalten.

5.3. Lichtkonzept Überdachungsbauwerk

Über die sichere Nutzung des Busbahnhofes hinaus, ist es wichtig, ein für den Aufenthalt während der Wartezeit angenehmes Ambiente und einen Kontrast zwischen den unterschiedlichen Nutzungsflächen zu schaffen. Durch die Kombination unterschiedlicher Lichtsysteme und Lichtfarben wird die Aufenthaltsqualität erhöht und die Wertigkeit der Architektur unterstrichen:

1. Indirektes Licht, Lichtfarbe Neutralweiß

Indirekt strahlende Leuchten, ringförmig um die Stützenkonstruktionen und die Kernbauten angeordnet, heben die Dachfläche hervor und machen den Aufbau und Materialität der Konstruktion erfahrbar. Die neutrale Lichtfarbe setzt die Dachfläche in Kontrast zur wärmeren direkten Beleuchtung und bringt sie einer himmel- oder wolkenähnlichen Anmutung näher.

Nach außen zur Dachkante reduziert sich die Helligkeit und das Licht läuft langsam aus. Daher werden für die Kante des Bussteiges und die Fahrfläche davor zusätzliche Leuchten notwendig.

2. Direktes Licht, Lichtfarbe Warmweiß

Direkt strahlende Leuchten zur Ergänzung der indirekten Beleuchtung werden an den Mastkonstruktionen der DFI-Anzeigen befestigt. Die Ausrichtung der Leuchte sollte der DFI-Anzeige gegenüber liegen, um die Gefahr der Blendung für den Betrachter zu reduzieren. Um die Fahrfläche und die Kante des Bussteiges ausreichend zu beleuchten, sind eine breitstrahlende Lichtverteilung und eine Höhe der Leuchte von mindestens 4 m notwendig.

3. Effektbeleuchtung

Die dezente Anstrahlung der Bäume aus dem Boden heraus fördert das gepflegte Erscheinungsbild des Ortes und sorgt durch die Aufwertung für Atmosphäre.

4. Tagesbelichtung

Der Tageslichteindruck unter der Dachfläche ist in hohem Maße abhängig von der Materialität und Farbe der Membrane. Je höher die Lichttransmission des Materials, desto länger bleibt zu Zeiten der Dämmerung ein freundlicher, heller Eindruck erhalten. Je weniger durchlässig das Material gewählt wird, desto mehr ergänzendes Kunstlicht wird während der Morgen- und Abendstunden benötigt werden.

5. Steuerung / Lichtszenen

Für den wirtschaftlichen Betrieb der Anlage wird die Helligkeit außerhalb der Betriebszeit reduziert.

Die gedimmte indirekte Beleuchtung sorgt für die gleichmäßige Ausleuchtung der Dachflächen. Dies dient der Orientierung auch während der Nachtstunden, der Vandalismusprävention, sowie erhöhtem Sicherheitsempfinden.

6. Zeitplanung / Bauablauf

Die Gesamtbaumaßnahme ist in verschiedene Bauabschnitte aufgeteilt. Mit dem Arbeiten zur Herstellung des ZOB als Verkehrsanlage (nicht Gegenstand der Städtebauförderung) soll im Mai 2017 begonnen werden. Der Baubeginn zur Herstellung der endgültigen Oberflächen Mittelbahnsteig und Randflächen sowie der Ausstattung muss ebenfalls im Jahr 2017 erfolgen. Die Errichtung des Dachbauwerks muss Anfang 2018 beginnen, da der ZOB bis zum geplanten Baubeginn des RRX Anfang 2019 funktionsfähig hergestellt sein muss.

Nach Abschluss der Baumaßnahme RRX (frühestens 2023) können dann die Anschlussflächen und geplanten Funktionsgebäude im Bereich des neuen Stadtzugangs / ZOB errichtet werden. Diese Maßnahmen sind Bestandteil des IHK Wiesdorf, jedoch nicht Bestandteil der aktuellen Planungen und des Förderantrags.