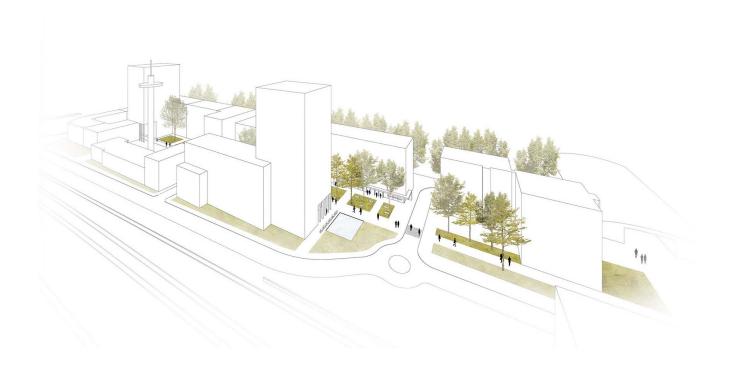
# Rahmenplan "POSTGELÄNDE" Leverkusen - Wiesdorf Erläuterung zum städtebaulichen Konzept - VORENTWURF -

Ferdinand Heide Architekt Planungsgesellschaft mbH



Stand 19.08.2019

Impressum

Auftraggeber: Stadt Leverkusen

Auftragnehmer: Ferdinand Heide Architekt Planungsgesellschaft mbH Alt-Fechenheim 103 60386 Frankfurt am Main

# "POSTGELÄNDE" Leverkusen - Wiesdorf

## Inhalt

Anlass der Planung	4
Planungsziele	4
Rahmenbedingungen / Ausgangssituation	4
Vorbemerkung zum dargestellten Planungsstand	6
Städtebauliche Grundidee	6
Hochbau, Architektur, Gestaltung	9
Freiräume und Begrünung / Ökologie	13
Nutzungsverteilung	13
Verkehr und Mobilitätskonzept	14
Jmsetzung in Bauabschnitten / Eckdaten	17

#### Anlass der Planung

Das Plangebiet der Rahmenplanung (Postgelände) liegt im Stadtteil Leverkusen-Wiesdorf. Es befindet sich südlich des Bahnhofs Leverkusen-Mitte, zwischen dem Europaring/B8 im Westen und den Bahnflächen der Strecke Köln-Hamm (Westf.) im Westen sowie der Manforter Straße im Süden.

Es präsentiert sich heute als städtebaulich wenig attraktiver Bereich. Die aus der ehemaligen Deutschen Bundespost hervorgegangenen Unternehmen der Deutschen Post AG/DHL, der Deutschen Telekom AG und der Deutschen Postbank AG sind weiterhin mit ihren Filialen und logistischen sowie fernmeldetechnischen Einrichtungen auf dem Areal ansässig. Der nördliche Abschnitt des Postgeländes befindet sich zwischenzeitlich im Eigentum eines privaten Investors (GEVI), der eine städtebauliche Entwicklung des Areals anstrebt.

Angesichts der zentralen Lage in der Innenstadt Leverkusens und der Standortqualität am hochfrequentierten Knotenpunkt des überregionalen, regionalen und städtischen öffentlichen Verkehrs stellt sich das Areal allerdings als minder- und nicht mehr zeitgemäß genutzt dar. Mit dem Ausbau des Rhein-Ruhr-Express (RRX) als bedeutendste Schienenverkehrsmaßnahme des Landes Nordrhein-Westfalen wird zudem der Regionalverkehr auf der Kernstrecke zwischen den Städten Köln, Düsseldorf, Duisburg, Essen und Dortmund in Europas größtem Ballungsraum weiter verbessert. Die Attraktivität und auch der Umnutzungsdruck auf das Postgelände werden sich somit weiter erhöhen, das umfängliche innerstädtische Flächenpotenzial ist bisher allerdings nicht aufgegriffen worden.

Gleichzeitig liegt das Postgelände – vom Bahnhof Leverkusen-Mitte mit dem ZOB kommend – in südlicher Nachbarschaft zum wichtigsten Entree der "City Leverkusen". Passanten, die die Leverkusener City als zentralen Einkaufs- und Dienstleistungsstandort aufsuchen, werden dort künftig ein neu errichtetes Bahnhofsgebäude und einen neu gestalteten attraktiven ZOB mit weiteren Mobilitätsangeboten (z. B. Radstation) als Folgemaßnahmen der RRX-Umbaumaßnahmen vorfinden. Ohne eine städtebauliche Neuordnung und Entwicklung des Postgeländes werden der Stadteingang und das Stadtbild vom Bahnhof bzw. der Bahnstrecke aus aber weiterhin erheblich in ihrer Attraktivität beeinträchtigt.

### **Planungsziele**

Ziele der Planung sind die gesamthafte städtebauliche Neuordnung und Weiterentwicklung des zuvor genannten Areals. Als Grundlage dafür dient die Erstellung einer Rahmenplanung. Im Bereich des Postgeländes einschließlich angrenzender Grundstücke soll ein Quartier entstehen, welches sich in seiner städtebaulichen Struktur, im Maßstab und seiner Höhenentwicklung in das Stadtgefüge des Mittelzentrums Leverkusen einfügt. Vorgesehen ist die Schaffung eines hochwertigen, überwiegend durch Büros und Dienstleistungen geprägten Quartiers. Dazu dienen folgende Nutzungssegmente:

- Bürodienstleistungen: In diesem Nutzungsspektrum sind Büronutzungen, Verwaltungen, Praxen und Kanzleien vorgesehen.
- Beherbergungsbetriebe: Seitens der Eigentümerin ist ein Hotelneubau vorgesehen.
- Wohnen: Verschiedene untergeordnete Sonderwohnformen sollen den Nutzungsmix ergänzen. Hierbei werden sowohl Micro-Appartements für studentisches Wohnen als auch Angebote aus dem Bereich Service-Wohnen sowie ein Boardinghouse angestrebt.
- untergeordnet kleinteiliger Einzelhandel und personenbezogene Dienstleitungsangebote (u.a. Fitness Center).

Weitere wesentliche Ziele und Zwecke der Planung sind:

- Entwicklung eines attraktiven Auftakts zum neuen Quartier mit einer Platzfläche sowie einer fußläufigen Einbindung vom Bahnhof Leverkusen-Mitte und ZOB kommend.
- Schaffung eines vom motorisierten Verkehr freien städtischen Raumes im Quartiersinneren, der nur in Ausnahmefällen (zum Beispiel Andienung, Vorfahrt Hotel, Feuerwehr) befahren werden kann.
- Schaffung einer neuen leistungsfähigen Anbindung des gesamten Bereichs der Heinrich-von-Stephan-Straße an die B8.

Für eine integrierte städtebauliche Gesamtentwicklung im Geltungsbereich des Bebauungsplans bestehen des Weiteren folgende Zielsetzungen:

- Erhalt des Kerngebiets im nördlichen Teil des Plangebiets mit der Wohnungsbaugesellschaft Leverkusen (WGL) und Jobcenter/AGL.
- Errichtung eines neuen Bahnhofsgebäudes.
- Beibehaltung der städtebaulichen Figur, der Nutzungen und Höhen im südlichen Teil des Plangebiets sowie Berücksichtigung des baulichen Denkmals.

## Rahmenbedingungen/Ausgangssituation

Standort/Lage im Stadtgebiet

Die kreisfreie Stadt Leverkusen liegt im südlichen Teil Nordrhein-Westfalens, nordöstlich von Köln in der Metropolregion Rhein-Ruhr. In der Großstadt leben rund 167.000 Einwohner (Stand 31.10.2018). An der Rheinschiene gelegen besteht eine gute überörtliche Anbindung. So sind die Städte Köln und Düsseldorf über das gut ausgebaute Verkehrsnetz schnell zu erreichen. Die Stadt Leverkusen setzt sich aus drei Stadtbezirken und 13 Stadtteilen zusammen.

Das Plangebiet der Rahmenplanung befindet sich im Südwesten Leverkusens, im Stadtteil Wiesdorf. Hier leben ca. 18.500 Einwohner und damit ca. 11 % der gesamten Stadtbevölkerung. Im Westen und Norden wird der Stadtteil von den Flüssen Rhein und Wupper bzw. Dhünn begrenzt. Im Osten grenzt der Stadtteil Manfort an und südlich das Stadtgebiet von Köln. In Wiesdorf befindet sich das Stadtzentrum mit zentralen öffentlichen Einrichtungen, der Fußgängerzone und Einkaufsmöglichkeiten. Darüber hinaus wird der Stadtteil durch den im Süden befindlichen CHEMPARK Leverkusen geprägt, der neben der Bayer AG eine Vielzahl weiterer Unternehmen aus der Chemiebranche beherbergt.

Die Entwicklung des heute weltweit agierenden Chemie- und Pharmakonzerns beeinflusste die Stadtentwicklung maßgeblich. Zeugnis hiervon sind auch die verschiedenen Werkssiedlungen im Stadtgebiet. Eine dieser sog. Kolonien (Kolonie III "Johanna") befindet sich östlich des Plangebietes jenseits der Bahntrasse. Die an den Stil der Gartenstadtarchitektur angelehnte Siedlung steht unter Denkmalschutz (siehe unten).

Aktuell erfährt der Stadtteil Wiesdorf diverse Veränderungen mit dem Ausbau des Rhein-Ruhr-Express (RRX) als bedeutendstes Schienenprojekt des Regionalverkehrs (siehe unten) und den damit verbundenen Veränderungen, unter anderem des Bahnhofsgebäudes, des ZOB und der Heinrich-von-Stephan-Straße.

#### Plangebiet und Realnutzung

Das Plangebiet der Rahmenplanung befindet sich in einer Insellage zwischen dem westlich verlaufenden Europaring (B8) und der östlich verlaufenden Bahntrasse. Hinsichtlich der Nutzungen und der Bebauung ist eine heterogene städtebauliche Struktur festzustellen. Das Plangebiet ist in weiten Teilen versiegelt.

Das Gebiet ist durch Gewerbebetriebe und öffentliche Einrichtungen geprägt. Im nördlichen Teil des Geltungsbereichs ist ein größerer zusammenhängender Gebäudekomplex mit 7 Geschossen errichtet, welcher Standort der städtischen Wohnungsbaugesellschaft (WGL) sowie des Jobcenters AGL ist. In Richtung des nordwestlich gelegenen "Rialto-Boulevards" schließt sich ein zweigeschossiger Gebäudeteil mit überwiegend Einzelhandelsnutzungen an.

Am nordöstlichen Rand des Geltungsbereiches befindet sich das heutige Empfangsgebäude des Bahnhofes Leverkusen-Mitte sowie die künftige Fläche für die geplante Neuerrichtung des Bahnhofsgebäudes und Parkplätze. Südlich der Stichstraße der Heinrich-von-Stephan-Straße befinden sich ein Postverteilerzentrum, ein Postbank-Finanzcenter sowie ein Logistikzentrum der DHL in einem großformatigen zweigeschossigen Gebäudekomplex.

Ein fünfgeschossiges Bürogebäude, das vormals durch einen Bildungsträger genutzt wurde, befindet sich ebenfalls auf diesem Grundstück, steht jedoch derzeit leer. Weitere untergeordnete gewerbliche Nutzungen sind in einem eingeschossigen Gebäude angesiedelt. Die DHL-Logistik führt zu einer intensiven Nutzung der Außenflächen. Die Bebauung ist vom Straßenraum abgesetzt angeordnet. Innerhalb des Plangebietes liegt zudem eine Waschstraße.

Das Grundstück der Telekom innerhalb des Plangebiets ist mit einem winkelförmigen, zweigeschossigen Gebäude bebaut. Das Grundstück ist zudem mit einem in den Telekom-Gebäudekomplex integrierten 63 m hohen Fernmeldeturm bebaut. Weiterhin befinden sich auf diesem Grundstück eingeschossige Nebengebäude mit kleinteiligen Gewerbenutzungen. Der Fernmeldeturm und der parallel zur Heinrich-von-Stephan-Straße stehende Gebäudeteil stehen derzeit aus Sicht der Telekom nicht zur Disposition und müssen erhalten werden.

Südlich schließen sich mit der Deutschen Rentenversicherung und der Agentur für Arbeit einschließlich eines Jobcenters zudem öffentliche Einrichtungen an, welche beide in viergeschossiger Bauweise und mit Tiefgaragen errichtet sind. Zwischen den Grundstücken der Deutschen Rentenversicherung und der Agentur für Arbeit liegt ein unbebautes Grundstück in städtischem Besitz (Flurstück-Nr. 352).

Im Süden des Plangebiets zwischen der Heinrich-von-Stephan-Straße und der Manforter Straße befinden sich eine zweigeschossige Villa sowie ein dreigeschossiges Hotelgebäude in L-Form. Für die Villa liegt ein Bauvorbescheid zur Umnutzung zu einem Hotel vor.

Die Erschließung der bebauten Grundstücke erfolgt im Bestand durch die Heinrich-von-Stephan-Straße mit einer nördlich des Postgeländes gelegenen, nicht öffentlich gewidmeten Stichstraße sowie einer öffentlich gewidmeten Stichstraße ohne Wendemöglichkeit im südlichen Bereich bei der Deutschen Rentenversicherung und der Arbeitsagentur.

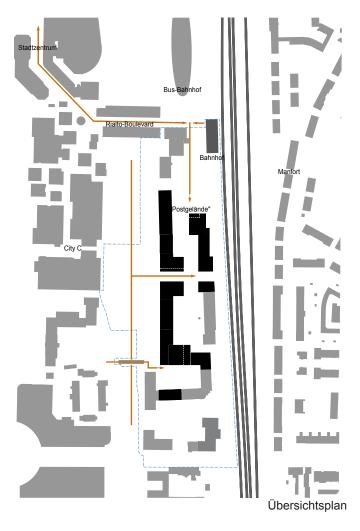
Der Europaring (B8), welcher am westlichen Rand des Plangebiets der Rahmenplanung verläuft und teilweise innerhalb dessen liegt, verläuft auf deutlich niedrigerem Niveau als der bebaute Teil des Plangebietes. Die B8 umfasst neben den Fahrbahnen eine Böschung mit Bestandsgrün und einen integrierten Fuß- und Radweg.

Nördlich an das Plangebiet grenzen der neu geplante ZOB sowie das Areal vor dem Bahnhofsgebäude an. Südlich an das Plangebiet grenzen gewerblich genutzte Flächen an. Westlich des Europarings (B8) befindet sich die sogenannte City C, welche derzeit im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens überplant wird.

#### Städtebauliche Mehrfachbeauftragung

Aufgrund der zwischenzeitlichen Veräußerung des nördlichen Teils des Postgeländes sowie der angestrebten städtebaulichen Entwicklung der Eigentümerin, welche vor allem hinsichtlich der städtebaulichen Grundstruktur, der Bebauungshöhe und der angestrebten städtebaulichen Dichte von den Zielen der ursprünglichen Rahmenplanung abweicht, wurde unter Beteiligung der Stadt Leverkusen in 2018/2019 eine städtebauliche Mehrfachbeauftragung mit insgesamt fünf teilnehmenden Architekturbüros durchgeführt. Nach einer zweistufigen Bearbeitungsphase wurde ein Entwurf von einer Jury als Siegerentwurf ausgewählt.

Die vom Siegerentwurf vorgesehene städtebauliche Entwicklung (siehe nachfolgende Seiten) des Planungsbüros Ferdinand Heide aus Frankfurt ist nach derzeit geltendem Planungsrecht nicht realisierbar, weshalb für das Postgelände die Neuaufstellung eines Bebauungsplans einschließlich eines Änderungsverfahrens zum Flächennutzungsplan erforderlich ist. Zur Einbindung des Quartiers in seine Umgebung sind weitere Flächen in der direkten Umgebung des Postgeländes in den Bebauungsplan einbezogen. Das Ergebnis der Mehrfachbeauftragung soll weiterbearbeitet und zusammen mit dem vorliegenden Bebauungsplanverfahren als Fortschreibung des Rahmenplans entwickelt werden. Die bestehende Rahmenplanung soll in diesem Teilraum mit einem noch zu fassenden Ratsbeschluss gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch (BauGB) ersetzt und Grundlage des Bebauungsplans werden.





#### Vorbemerkung zum dargestellten Planungsstand

Die nachfolgend dargestellte Planung beschreibt in weiten Teilen den Entwurf, wie er im Rahmen der Mehrfachbeauftragung ausgearbeitet wurde. Wenige Aspekte, wie die zusätzliche Brückenquerung über die B8 und erste Überlegungen zur Anbindung an das Bahnhofsareal wurden darüber hinaus nachträglich eingearbeitet.

Insgesamt bilden alle Darstellungen einen ersten Planungsstand ab, der im Rahmen des B-Plan-Verfahrens zusammen mit der Stadt und dem Investor zu konkretisieren und zu präzisieren ist. Dabei sind die im Prozess sich ergebenden technische Anforderungen, gutachterlichen Vorgaben, funktionalen Notwendigkeiten sowie Anregungen aus den politischen Gremien entsprechend zu berücksichtigen.

#### Städtebauliche Grundidee

Die Entwicklung des Postgeländes in der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof und zur Stadtmitte ist eine große Chance, den bisher wenig strukturierten Stadtraum zu qualifizieren. Die Rahmenplanung sieht eine Figur aus Neubauten vor, welche die öffentlichen Räume mit annähernd durchgängigen Traufhöhen klar begrenzt und die um zwei Hochpunkte signifikant ergänzt wird. Die Randbebauung aus zwei langgestreckten, aufgelösten Blockstrukturen sowie die beiden Türme spannen einen halb-öffentlichen – als Grünraum gestalteten und von den Verkehrsimmissionen der Umgebung abgeschirmten - Raum auf, der die Identität des neuen Quartiers bestimmt und der zur Erschließung aller Häuser dient. Im südlichen Bereich wird der Bestandsblock zwischen den Gebäuden der Deutschen Rentenversicherung und der Agentur für Arbeit durch Baulückenschluss mit einem weiteren 4-geschossigen Bürogebäude komplettiert.

Anbindung an den Bahnhof und Sichtachse ins Areal Der Fläche zwischen dem Postgelände und dem Vorplatz zwischen Bahnhofsgebäude und Rialto-Boulevard soll zukünftig eine große Bedeutung als verbindendes Element zukommen. Der aktuelle Zustand vor den Gebäuden der Wohnungsgesellschaft Leverkusen GmbH ist geprägt durch befestigte Stellplatzflächen. Mit der Entwicklung auf dem Postgelände könnte dieser Bereich als Gelenk und Eingangsbereich so umgestaltet werden, dass er sich nicht nur als Fläche mit urbanem Charakter mit Grünelementen attraktiv darstellt, sondern dass auch als Fortführung der Erschließungsflächen des Postareals eine großzügige öffentliche Querung möglich wird. Der Eingangsplatz wird unter Aufnahme vorhandener Blickrichtungen und Gebäudefluchten mit einem durchgehenden Bodenbelag versehen. In diesen wird eine repräsentative Wasserfläche eingelassen, die einen gestalterischen Akzent setzt und zusätzlich positiv zum Kleinklima beiträgt. Räumlich gefasst wird der Platz durch das neue Hotelgebäude, welches als erster Baustein unmittelbar südlich des Gebäudes Jobcenter Leverkusen errichtet werden soll, sowie dem nördlichen Hochhaus, das als signifikanter Kopf des Areals fungiert und im Erdgeschoss Gastronomieflächen beinhalten soll. Zur Durchgrünung der Platzfläche werden großkronige Bäume in den Bodenaufbau oberhalb der Tiefgarage (ca. 0,80 m) integriert. Weiterhin könnten einheitliche Möblierungen sowie Beleuchtungselemente, auch in Richtung Bahnhof, eine Entsprechung finden. Diese Veränderung soll als längerfristiges Ziel angestrebt werden, wobei allerdings weiterhin der zweigeschossige nördliche Vorbau in die Wegeachse ragt und eine ideale räumliche Verknüpfung erschwert.



Quartiersbildung/Identität/"zentrale Achse"

Die städtebauliche Figur beschreibt eine "zentrale Achse", welche im Blockinnenbereich als Freifläche ausgebildet wird. In Verlängerung des Vorplatzes vor dem Bahnhof handelt es sich um einen linearen, halböffentlichen Erschließungsraum, zu dem sich die Erdgeschosszonen öffnen und von dem aus die Neubauten erschlossen werden. Für die Identität des Quartiers und die Adresse aller Neubauten ist eine hochwertige Freianlagengestaltung dieses Bereichs unumgänglich. Adäquat zur Platzfläche im nördlichen Bereich soll auch die "zentrale Achse" einen durchgehenden Bodenbelag erhalten sowie mit großkronigen Bäumen bepflanzt werden. Ihre Anordnung und Stellung steht in Abhängigkeit zu den angrenzenden Erdgeschossnutzungen und den jeweiligen Eingangssituationen. Die Fläche ist nur für Andienungs-, Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge befahrbar und sollte von Stellplätzen freigehalten werden. Ziel ist eine qualitätsvolle und nachhaltige Gestaltung des Innenbereichs, welcher zugleich einen urbanen Charakter erhalten soll.

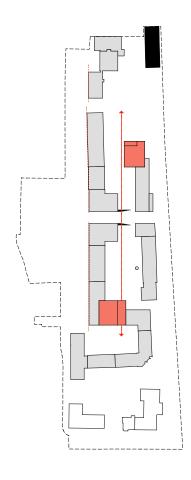
#### Der Blockrand

Nördlich und südlich einer neu geplanten Erschließungsstraße, welche künftig die B8 mit der Heinrich-von-Stephan-Straße verbinden wird, werden zwei Blockränder ausgebildet, die jedoch aufgrund einer ebenerdigen Verbindung stadträumlich als ein Areal wahrgenommen werden. Die Baukörper der beiden Blockränder haben eine nahezu durchgängige Höhe (maximal 8 Geschosse) und sind auch über die äußere Gestaltung als einzelne Baumaßnahmen mit unterschiedlichen Nutzungen ablesbar. Die beiden Hochhäuser haben maximal 60 Meter, annähernd gleiche Höhen, begrenzen das Quartier und ergänzen das Ensemble. Die vorhandenen Bestandsgebäude, wie das Technikgebäude der Telekom, das Gebäude der Deutschen Rentenversicherung sowie das Gebäude der Agentur für Arbeit, werden schlüssig durch Anbauen in die neue Bebauung eingebunden und in das Gesamtgefüge integriert.



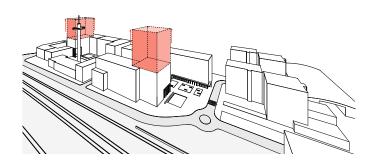


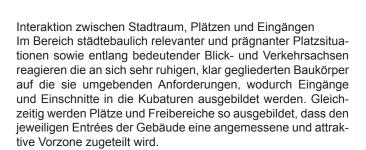
Lageplan

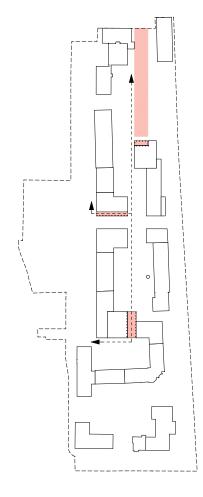


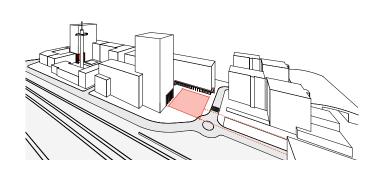


Aus der Randbebauung bilden sich zwei Hochpunkte heraus, welche zusammen mit dieser einen neuen, öffentlichen Raum aufspannen. Während der südliche der beiden Baukörper gänzlich der Unterbringung von Büroflächen dient, sind im nördlichen Turm lediglich die Obergeschosse der Büronutzung gewidmet. Im Erdgeschoss hingegen befinden sich Gastronomie- oder Einzelhandelsflächen, welche aufgrund der räumlichen Nähe zum neuen Hotel, welches unmittelbar südlich des Gebäudes Jobcenter Leverkusen entstehen soll, und dem Bahnhofsgebäude äußerst präsent und attraktiv gelegen sind. Die Hochhausbaukörper stärken den Fußabdruck und die Orientierung des Quartiers entlang der Straße und in Richtung Bahnhof und relativieren gleichzeitig den Telekomast, zu dem alle erforderlichen Mindestabstände eingehalten werden.









#### Hochbau, Architektur, Gestaltung

Architektonisch soll das Quartier aus ablesbaren Einzelbaukörpern bestehen, deren architektonische Haltung einem gemeinsamen Ziel verpflichtet ist. Das sind klare ruhige Volumen, ohne größere Vorsprünge oder Applikationen, tektonisch gestaltete und gegliederte Fassaden sowie eine zurückhaltende Farbgestaltung. Die auf unterschiedlichen Grundstücken und in eigenständiger Abfolge zu realisierenden Gebäude sollten jeweils einen architektonischen Ausdruck finden, der auf die Nachbarn reagiert. Bei einer ähnlichen architektonischen Haltung - z. B. tektonisch gegliederte Fassaden – aber dennoch unterschiedlichen Fassadenmaterialien wie Stein, Beton, Putz oder Metall in jeweils materialimmanenter Farbigkeit, kann im Zusammenspiel ein stimmiges aber auch lebendiges Stadtbild entstehen. Eine architektonische Vielfalt, unter Berücksichtigung eines abgestimmten Ganzen, wird zur Relativierung der Fassadenabwicklung der Gesamtfigur beitragen.

Diese architektonische Zielsetzung findet auch bei er Denkmalschutzbehörde Zuspruch, deren Wunsch nach einer zurückhaltenden Baukörperausbildung, Architektursprache und Farbigkeit als Hintergrund der östlich des Plangebiets gelegenen, denkmalgeschützten Wohnsiedlung damit Berücksichtigung findet.

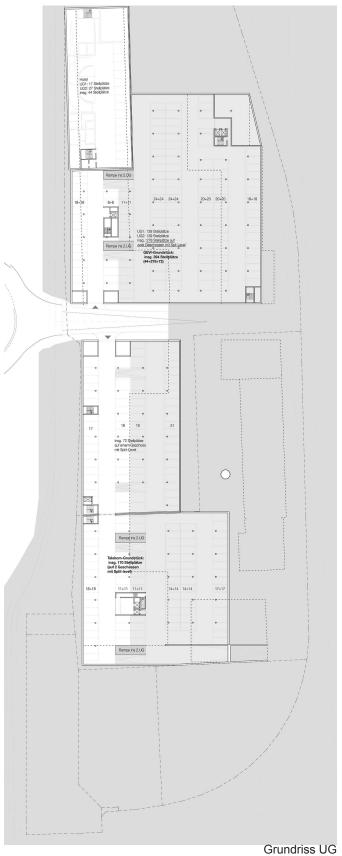
#### Abbildung unten:

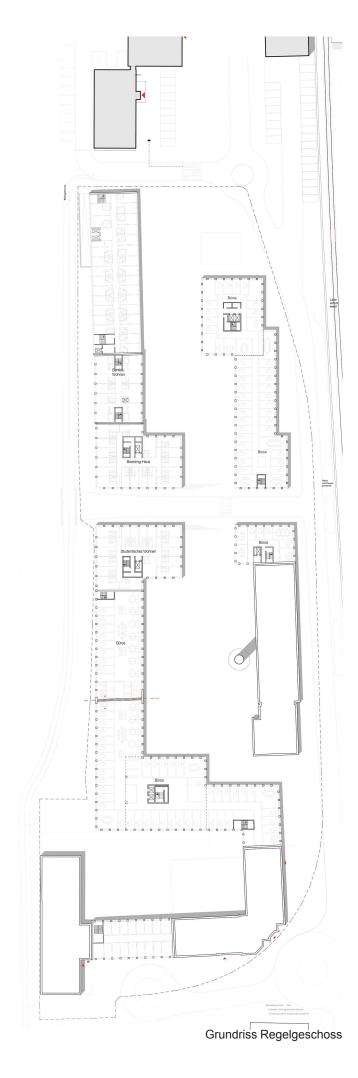
Auch am Ende des Quartiers befindet sich als Blickpunkt ein neues Hochhaus, das den öffentlichen Raum begrenzt und gleichzeitig aus Richtung Süden / Stadteinfahrt einen weit sichtbaren Hochpunkt setzt.





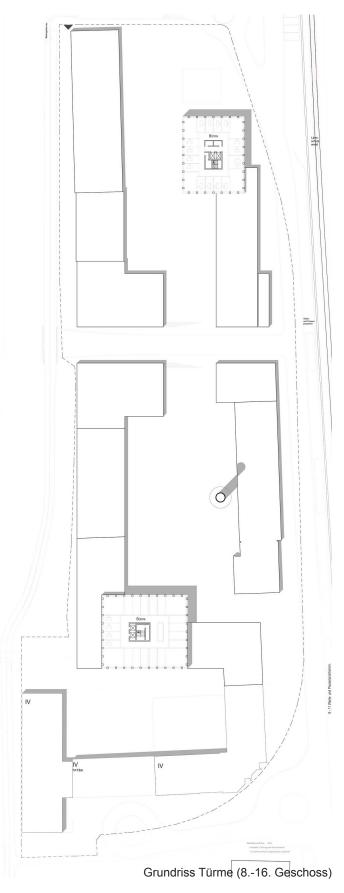
Die Grundrissorganisation der einzelnen Baumaßnahmen folgt der Idee der "zentralen Achse", zu der sich die Erdgeschosszonen öffnen und von der aus die Neubauten erschlossen werden. Der zentrale Freiraum wird mit auskömmlich erdüberdeckten Tiefgaragen unterbaut, die über die Bauabschnitte hinaus untereinander gekoppelt sind und bis auf die Tiefgarage des Hotels von der neuen Erschließungsstraße erschlossen werden. Falls diese ebenfalls an die große nördlichen Tiefgarage gekoppelt werden würde, könnte sie zusätzlich ebenfalls von der Erschließungsstraße erschlossen werden.

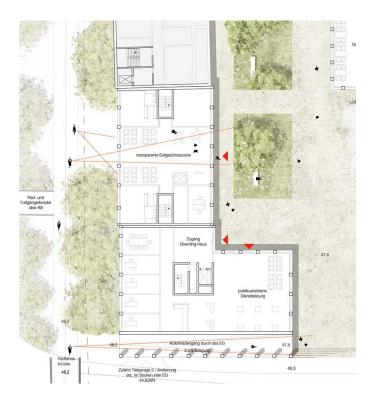




Die Neubauvolumen des Blockrands bieten Raum und Flexibilität für gängige Grundrisstypologien. Die Türme sind kompakte Volumen, die effizient erschlossen und mit maximalem Fassadenanteil ausgebildet werden können.

Die Baukörpertiefen des Hotels und der Appartmenthäuser (Service-Wohnen, Boardinghaus, Micro-Appartments) folgen dieser besonderen Typologie. Die Bürobaukörper entlang der Straße sind etwas schmaler. Die Köpfe hingegen weiten sich deutlich auf.





#### Transparenz/Einblicke ins Areal

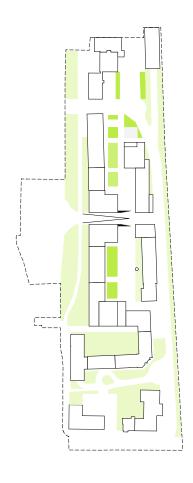
Die Randbebauung mit ihrer annähernd durchgehenden Traufhöhe von etwa 25 Metern beginnt südlich der WGL und endet nördlich des Gebäudes der Deutschen Rentenversicherung. Sie erstreckt sich über eine Länge von knapp über 200m (2x100m) und ist durch die unterschiedlichen Bauabschnitte und unterschiedlichen Nutzungen, die sich in jedem Fall in Einzelobjekten darstellen sollten, natürlich gegliedert. Eine starke Zäsur stellt die neue Querstraße dar, welche künftig sowohl eine Zufahrt auf das "Postgelände" von der B 8 und eine Anbindung an die Heinrich-von-Stephan-Straße ermöglichen wird, als auch das Bauvolumen hälftig unterteilt.

Dennoch besteht die Gefahr, dass die in Summe sehr lange bauliche Kante, welche selbstverständlich aus Lärmschutzgründen erwünscht ist, zwischen B8 und Innenraum eine Trennung bewirkt. Daher sollte im weiteren Prozess nach Möglichkeiten gesucht werden die Erdgeschosszonen in Nutzung und Ausbildung wenigstens in Teilen etwas transparenter zu gestalten. Vor allem der visuelle Bezug zwischen der westlich der Randbebauung verlaufenden Hauptradwegachse und dem Innenbereich des Quartiers sollte Blickbezüge ermöglichen. Großflächige Verglasungen an beiden Fassadenseiten des westlichen Blockrands könnten dies bewirken, die Qualitäten des Innenbereichs nach außen ablesbar machen und die Sichtbeziehung zwischen Innen- und Außenbereich verbessern, ohne die jeweilige Nutzung zu beeinträchtigen.



Ansicht Ost





#### Freiräume und Begrünung/Ökologie

Nicht nur die Ökologie, sondern auch die unterschiedlichen Höhen im neuen Quartier machen es erforderlich, dass alle Dächer der Randbebauungen eine Dachbegrünung erhalten. Die Nutzung der Gründächer gleichzeitig auch für Photovoltaik wird dadurch nicht infrage gestellt.

Dem ökologischen Aspekt trägt zudem die Begrünung der "zentralen Achse" mit attraktiven Rasenflächen sowie Bepflanzungen mit großkronigen Bäumen Rechnung.

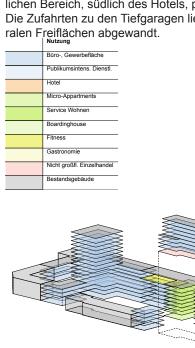
An den Außenfassaden der Neubauten zur lauten B8 und zur Bahntrasse hätte Fassadenbegrünung eine positive Wirkung: Zum Einen werden die mächtigen Baukörper durch unterschiedliche Bepflanzungen gegliedert und zum Anderen trägt eine Fassadenbegrünung dazu bei, die ansonsten schallharten Oberflächen der Fassaden teilweise schallabsorbierend ausbilden zu können.

Das Grün des Innenbereichs wird durch Bäume und Bodengestaltung erreicht. Die Außenseiten der Neubauten hingegen sind gut für eine Fassadenbegrünungen geeignet, da die Tiefgaragen in der Regel an den Außenkanten der Gebäude enden und eine Erdgebundenheit der Pflanzen sichergestellt werden kann.

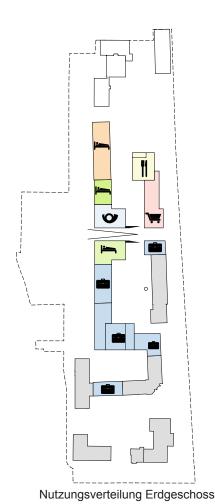
#### Nutzungsverteilung

In den Erdgeschosszonen liegen alle halböffentlichen Nutzungen wie Foyers, Cafeterien sowie Läden mit größtmöglichen Fassadenöffnungen zum Außenraum. Die Einzelhandels- und die Gastronomienutzung hat Ihren Schwerpunkt im nördlichen Teil, jedoch sind kleinere Einheiten im Einzelfall auch entlang der B8 in allen westlichen Riegeln denkbar. Die gastronomische Nutzung kann sich im gesamten Gebiet frei entwickeln. Sämtliche Gebäude mit Wohnnutzungen sind im nord-westlichen Bereich, südlich des Hotels, positioniert.

Die Zufahrten zu den Tiefgaragen liegen jeweils von den zent-



Nutzungsverteilung gesamtes Areal



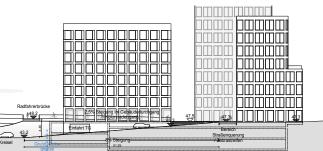
#### Erschließungs- und Mobilitätskonzept

Eine wesentliche Qualität für das Areal stellt die Freihaltung des Inneren des Areals, der "zentralen Achse", vom motorisierten Individualverkehr dar. Diese wird primär der fußläufigen Erschließung gewidmet.

Das Mobilitätskonzept sieht unmittelbar südlich des Bahnhofs Carsharing-Angebote vor. E-Mobility wird in Form von Ladestationen für Elektrofahrzeuge ebenfalls südlich des Bahnhofs sowie in den Tiefgaragen angeboten. Attraktive Fahrradabstellanlagen sollen nördlich und südlich des Bahnhofs sowie vereinzelt im Areal verteilt positioniert werden.







Längsschnitt durch neue Querstraße

#### Ruhender Verkehr

Durch das Vorliegen eines Mobilitätskonzepts sowie durch die unmittelbare Nähe zum Bahnhof konnte ein Abschlag von 40 % des Stellplatzbedarfs erzielt werden. Die Verortung nahezu all dieser PKW-Stellplätze im Untergeschoss bewirkt eine weitgehende Befreiung des oberirdischen, öffentlich nutzbaren Raums von parkenden Autos und steigert somit dessen Aufenthaltsqualität. Die Zufahrt zu diesen Tiefgaragen erfolgt über die neue Erschließungsstraße und über die Heinrich-von-Stephan-Straße im Bereich des Hotels und östlich des südlichen Turmgebäudes. Lediglich nördlich des neuen Bürogebäudes neben dem Gebäude der Deutschen Rentenversicherung entstehen etwa 16 weitere oberirdische, neben den bereits vorhandenen Stellplätzen, die aber aufgrund der sie umgebenden Gebäude stadträumlich kaum wahrnehmbar sind.

#### Die neue Erschließungsstraße

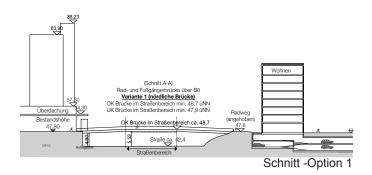
Die neue Erschließungsstraße verspricht eine gute, öffentliche Erschließungsqualität für das Quartier, sofern sie wie selbstverständlich – d. h. weitgehend niveaugleich an den Übergängen – in das Gefüge eingebunden wird. Eine Troglage zur Anbindung an die B8 ist nur im westlichen Teil vorgesehen, im Bereich der mittigen Freifläche erfolgt eine Querung mit wenigen Stufen bzw. im Bereich des Fußgängerüberwegs niveaugleich. Diese dadurch ermöglichte Sichtbeziehung und der fließende Übergang zwischen dem nördlichen und dem südlichen Areal stellt eine herausragende Qualität dar. Die beiden Bereiche werden dadurch als ein zusammenhängendes Areal wahrgenommen, ohne dass ein Bereich stadträumlich entkoppelt wird.

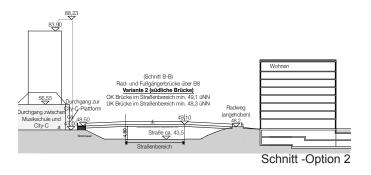
Dieser Fußgängerüberweg mündet an seinem südlichen Ende in einen Bereich, der sich zur Zeit noch im Eigentum der Telekom befindet. Da die Einbeziehung des Grundstücks noch nicht geklärt ist, die barrierefreie Durchwegung jedoch auch ohne die Einbeziehung des Telekom-Grundstücks erfolgen können soll, gibt es für das weitere Vorgehen drei mögliche Szenarien:

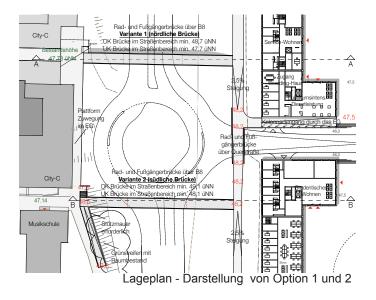
- 1. Das Grundstück nimmt an der Entwicklung teil, wodurch die barrierefreie Durchwegung und Querung des Quartiers wie in der Rahmenplanung dargestellt, beibehalten werden kann.
- 2. Die geplante, neue Erschließungsstraße soll mit einem Gefälle von weitgehend 8 % bei einer Länge von ca. 48 Metern ausgebildet werden, um den Höhenunterschied zwischen der B8 und dem neuen Areal zu überwinden. Wird der neue Knotenpunkt auf der B8 nicht in Form eines Kreisels, sondern einer Lichtsignalanlage ausgebildet, so könnte die gerampte Erschließungsstraße um etwa 20 Meter nach Westen verschoben werden. Dadurch könnte auch die Fußgängerüberguerung nach Westen verschoben werden, wodurch das Telekom-Grundstück nicht mehr tangiert werden würde.
- 3. Die gesamte Querstraße wird um etwa 1.5 Meter nach Norden verschoben, wodurch sich der Bereich unmittelbar südlich der Überquerung nicht mehr innerhalb des Telekom-Grundstücks befinden würde. Diese Verschiebung hätte auch eine geringfügige Verschiebung der Gebäudemassen zu Konsequenz, nicht aber eine Reduzierung der Bruttogeschossfläche insgesamt: was im nördlichen Bereich an Fläche entfällt, wird im südlichen Bereich ergänzt.

Im weiteren Verfahren wird sich herausstellen, welches dieser Szenarien, oder ob sogar eine Kombination dieser, zum Tragen kommt. Festzuhalten bleibt aber, dass alle drei Varianten die barrierefreie Querung der neuen Erschließungsstraße und somit die stadträumlich so wichtige, unabdingbare Verbindung zwischen dem nördlichen und dem südlichen Areal gewährleisten würden, welche eines der bedeutendsten Qualitätsmerkmale dieser Rahmenplanung darstellt.

Neue Verbindung zwischen Stadtzentrum und Postgelände Da die Benutzung des Rialto-Boulevards für Radfahrer nach mehreren Vorfällen und Zusammenstößen zwischen Fußgängern und Radfahrern nicht mehr gestattet ist und da die bestehende Fußgängerbrücke nördlich des Gebäudes der Deutschen Rentenversicherung nicht barrierefrei von Radfahrern genutzt werden kann, wurden auf Anregung und Empfehlung aus der Jurysitzung im Nachgang zum Planungsverfahren erste Überlegungen angestellt, ob mit einer zusätzlichen Brücke eine bessere Verbindung zwischen Stadtzentrum und dem Entwicklungsbereich in Wiesdorf für Radfahrer geschaffen werden könne. Folgende drei Optionen wurden angedacht, schematisch dargestellt und diskutiert:







#### 1. Brücke in Höhe der City C/nördlich der Sparkasse

Diese Option sieht eine neue Brücke unmittelbar nördlich des neuen Kreisels vor, welche orthogonal zur B8 verlaufen soll. Im östlichen Bereich würde sie ebenengleich an den Bestandsradweg anbinden, von wo aus man über einen in die Gebäudevolumen integrierten Kolonnadengang nördlich der neuen Erschließungsstraße auch barrierefrei das Quartiersinnere erschließen könnte. Im Westen würde die Brücke ebenfalls niveaugleich an die bestehende Plattform im Bereich des Durchgangs zur City C anbinden. In Anbetracht der bestehenden Höhenlage der B8, die Richtung Norden abfällt und damit in diesem Bereich im Verhältnis zum Postgelände sowie der City C relativ niedrig liegt, scheint an dieser Stelle geometrisch die Positionierung der Brücke am sinnvollsten. Allerdings müsste hier noch geklärt werden, ob tatsächlich gewährleistet werden kann, dass die Querung der City C für Radfahrer ermöglicht werden kann.

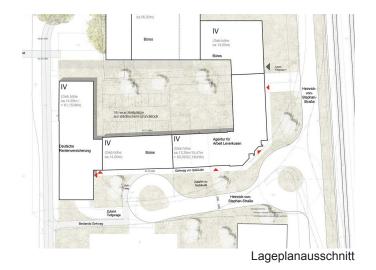
2. Brücke zwischen City C/Sparkasse und Musikschule Eine neue – ebenfalls zur B8 orthogonal verlaufende Brücke - jedoch nicht nördlich, sondern südlich des neuen, geplanten Kreisels. Auch hier würde die Brücke im östlichen Bereich ebenengleich an den Bestandsradweg anbinden, im Westen allerdings - zwischen der Musikschule und der City C - mit deutlichem Höhenunterschied. Zwar hätte diese Variante den Vorteil, dass die Nutzung für Radfahrer hier gewährleistet werden könnte. Dennoch erscheint sie nicht sehr sinnvoll, da aufgrund der Höhenlage der Straße die Brückenkonstruktion (auch infolge eines erforderlichen Lichtraumprofils von 4,60 auch für abweichende Fahrzeuge) weit angehoben werden müsste. Das heißt am westlichen Anschluss nördlich der Musikschule ließe sich die Höhendifferenz nur durch zusätzliche Rampen und Widerlager beheben, die mindestens 1,40-1,80 Meter über dem heutigen Niveau lägen. Ferner könnte die Wegeführung mit einer barrierefreien Rampe nicht wie gewünscht weiter nach Westen geführt werden, da man den höhengebundenen Zugang zur nördlichen City C Plattform, als auch zum südlichen Radweg kaum verändern kann. Alternativ müsste die neue Rampe an dieser Stelle nach Süden abknicken und parallel zum Radweg verlaufen, was diesen wiederum deutlich schmälern und somit den Verkehrsfluss an dieser Stelle beeinträchtigen würde. Das heißt aus topografischen Gründen erscheint diese Variante als

#### 3. Umbau der Bestandsbrücke

ungeeignet.

Der Verzicht auf eine neue Brücke und stattdessen ein barrierefreier Umbau der vorhandenen Brückenquerung. Bei dieser Überlegung würde die bestehende Brücke nördlich des Gebäudes der Deutschen Rentenversicherung, die zur Zeit sowohl im östlichen, als auch im westlichen Bereich über eine Treppenanlage erschlossen wird, durch bauliche Maßnahmen barrierfrei – und auch für Radfahrer nutzbar – ausgebildet.

Da der bauliche Zustand der Brücke zukünftig ohnehin Veränderungen erforderlich macht, scheint die barrierefreie Ausgestaltung dieses Brückenstandorts städtebaulich am sinnvollsten.



#### Wendeanlagen

Da künftig der MIV nicht mehr über das Areal des Busbahnhofs fahren soll, ist südlich des Bahnhofs an der Heinrich-von-Stephan-Straße ein Kreisverkehr mit 18 Metern Durchmesser geplant, der PKWs, Müllfahrzeugen sowie LKWs bis 7,5t, welche das Areal über die neue Planstraße erschließen werden, das Wenden ermöglichen wird. Am südlichen Ende der Heinrich-von-Stephan-Straße, unmittelbar vor dem Gebäude der Agentur für Arbeit, ist ein weiterer Kreisverkehr vorgesehen, der jedoch einen Durchmesser von 25 Metern haben soll, um zusätzlich auch Bussen das Wenden zu ermöglichen, bevor sie am östlichen Straßenrand ihre vorgesehenen Wartepositionen für Pausen einnehmen.

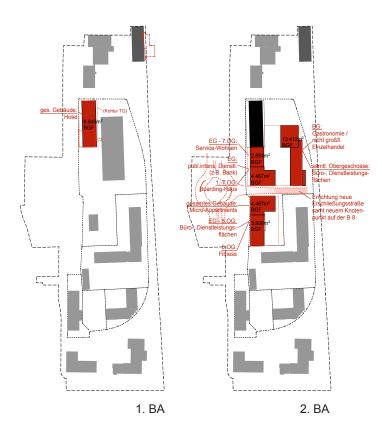
An den großen, unteren Kreisel bindet das Endstück der Heinrich-von-Stephan-Straße an, das der Erschließung der bestehenden Tiefgaragen der Deutschen Rentenversicherung und der Agentur für Arbeit dient, aber ansonsten als Sackgasse ausgebildet ist. Da hier jedoch die Wendemöglichkeit für Müllfahrzeuge nicht gewährleistet ist, soll die Straße so umgeplant werden, dass an deren Ende, kurz vor der TG-Einfahrt, die Wendemöglichkeit durch eine Wendeanlage mit 18 Metern Durchmesser gegeben ist. Gleichzeitig soll der Vorbereich der Gebäude Agentur für Arbeit, Deutsche Rentenversicherung sowie dem neu geplanten Bürogebäude freiraumplanerisch attraktiv ausgebildet werden.

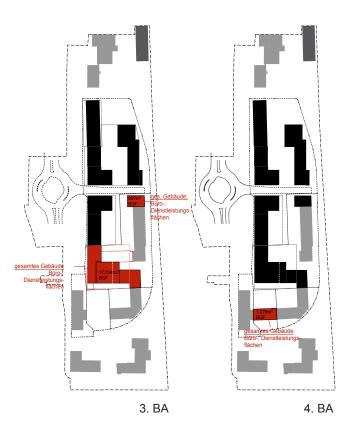


# Konzept Ver- und Entsorgung/Feuerwehr- und Bewegungsflächen

Der östliche Bereich des Blockrands sowie die beiden Hochhäuser werden von der Heinrich-von-Stephan-Straße entlang der Bahntrasse aus ver- und entsorgt.

Andienungs-, Entsorgungs- und Feuerwehrangriffswege für den westlichen Blockrand hingegen erfolgen über befestigte Wege im Innenbereich. Darüber hinaus ist die Nutzung dieses Innenbereichs mit hoher, räumlicher Aufenthaltsqualität für weitere Fahrzeuge nicht vorgesehen.





#### Umsetzung in Bauabschnitten / Eckdaten

Das städtebauliche Konzept kann problemlos und sukzessive, beispielsweise von Nord nach Süd, realisiert werden.

Als erster Baustein auf dem Areal ist das 8-geschossige Hotel mit einer oberirdischen BGF-Fläche von insgesamt ca. 6.650 m² vorgesehen, welches südlich vom Gebäude des Jobcenters auf dem etwa 9.100 m² großen Grundstück der GEVI entstehen soll (Bauabschnitt 1).

Als nächstes folgen, ebenfalls auf dem gleichen Grundstück, unmittelbar am Hotel gelegen, zwei weitere Appartmentgebäude (Service-Wohnen mit ca. 2.850 m² BGF und Boarding-Haus, mit Flächen für publikumsintensive Dienstleistung im Erdgeschoss mit ca. 4.500 m² BGF), im östlichen Bereich des Blockrands das nördliche Turmgebäude mit ca. 13.400 m² BGF, welches im Erdgeschoss Gastronomie- und Einzelhandelsflächen und in den Obergeschossen Büroflächen vorsieht. Im Bereich südlich der neuen Erschließungsstraße erfolgt zudem der Bau eines Wohngebäudes mit Micro-Appartments mit ca. 4.500 m² BGF und ein Bürogebäude mit Fitnessstudio im Obergeschoss mit ca. 3.900 m² BGF (Bauabschnitt 2).

Der dritte Bauabschnitt setzt die Verfügbarkeit des sich zur Zeit noch im Eigentum der Telekom befindenden Grundstücks (ca. 5.200 m<sup>2</sup>) voraus, welches sich in Gänze südlich der neu geplanten Erschließungsstraße befindet. Hier ist zunächst der Abriss des südlichen Teils des Telekom-Technikgebäudes vorgesehen, welcher nicht mehr zwingend benötigt wird, wohingegen der östliche, sich an der Heinrich-von-Stephan-Straße befindende Teil des Gebäudes weiterhin genutzt werden soll. An dieses soll ein vier-geschossiges Gebäude mit ca. 1.000 m² BGF angebaut werden, welches Büroflächen beinhaltet. Es trägt einerseits zur städtebaulichen Verzahnung und besseren Integration des Bestands bei, da es sich als Bindeglied zwischen des 3-geschossigen Telekom-Gebäudes und des Turmgebäudes des zweiten Bauabschnitts im nördlichen Bereich befindet. Zudem trägt es als Teil der Blockrandbebauung dazu bei, die "zentrale Achse" räumlich zu fassen und für einen besseren Lärmschutz dergleichen zu sorgen. Des Weiteren erfolgt der Bau des südlichen Blockrands mit dem zweiten Turmgebäude und ca. 17.700 m² BGF.

Ein weiterer Bauabschnitt füllt die bauliche Lücke auf dem ca. 1.200m² großen, städtischen Grundstück zwischen den beiden Brandwänden der Gebäude Deutsche Rentenversicherung und Agentur für Arbeit mit einem weiteren viergeschossigem Bürogebäude mit ca. 1.380 m² BGF und sorgt für einen stadträumlich sinnvoll gefassten Abschluss des neuen Areals.

Die sukzessive Realisierung der Bauabschnitte von Nord nach Süd stellt nur eine Möglichkeit dar. Entscheidend für die erhoffte, hohe städtebauliche Qualität des Areals ist lediglich, dass sämtliche Bauabschnitte ausgeführt werden und die Gesamtfigur wie abgebildet realisiert wird.

	BGF neu	BGF gesamt
1. BA	6.645 m <sup>2</sup>	6.645 m <sup>2</sup>
2. BA	29.106 m <sup>2</sup>	35.751 m <sup>2</sup>
3. BA	18.701 m <sup>2</sup>	54.452 m <sup>2</sup>
4. BA	1.376 m <sup>2</sup>	55.828 m <sup>2</sup>