

FOKUS: INHK PROJEKT „REAKTIVIERUNG CITY C“

Ausgangslage

Die 1968/1969 errichtete City C war mit ihren zahlreichen Einzelhandelsbetrieben, der Sparkasse, dem Ärztehaus und dem Wohnhochhaus jahrzehntelang integraler Bestandteil der Leverkusener Innenstadt. Jedoch erfüllt der Stadtbaustein seit längerem schon nicht mehr die Anforderungen, die funktional, städtebaulich und gestalterisch an ein zeitgemäßes innerstädtisches Quartier gestellt werden. Der Einzelhandel hat sich heute weitestgehend zurückgezogen, die Leerstandsquote ist eklatant hoch. Notwendige bauliche Veränderungen waren aufgrund der komplizierten Eigentumsverhältnisse kaum möglich. Endgültig als bauliche Struktur in dieser Form in Frage gestellt wurde die City C aber vor allem durch die Aufgabe der meisten Geschäfte, spätestens nach Eröffnung der Rathaus-Galerie im Jahr 2010. Angesichts veränderter Anforderungen an Einzelhandelsflächen waren diese Flächen nicht mehr weitervermietbar.

Die Stadt Leverkusen strebt für die City C Wohnen für alle Gesellschaftsgruppen mit unterschiedlichsten Wohnformen sowie ein energieoptimiertes Quartier an. Damit diese Qualitäten auch in Gebieten verwirklicht werden können, in denen sich demographische Veränderungen mit einem unzureichenden Wohnumfeld und mit einer schwachen lokalen Wirtschaft verbinden und sich Brachen und Leerstände, ein Mangel an Grün- und Erholungsflächen und generell schlechte Umweltbedingungen gegenseitig verstärken, benötigen diese Viertel eine Intervention. Nach Übertragung des Projektes City C auf die SWM im Mai 2022 wurde von dieser

eine Machbarkeitsstudie beauftragt, aus deren Entwicklungsvarianten mittels politischem Beschluss der **Wohnstandort als Perspektive** für die City C gewählt wurde. Das 2022 fertiggestellte Konzept innerhalb der Studie wird nun durch folgende Qualifizierungsschritte konkretisiert und sukzessive weiterentwickelt.

Leitbild

Zentrale Aufgabe der künftigen Entwicklung der City C ist deren Integration in den Stadtraum und Revitalisierung als lebendiger Stadtbaustein durch nachhaltige Nutzungsergänzungen. Die genannte Machbarkeitsstudie kann als übergeordnetes Leitbild für die potenzielle Entwicklung mit Umsetzung der Vorhaben verstanden werden. Folgende übergeordnete Entwicklungsziele werden für die City C formuliert:

- Bessere Verknüpfung von Innenstadtbereichen und wichtigen Infrastruktureinrichtungen
- Aufwertung des Stadtbilds/Innenstadtzentrums
- Reaktivierung von untergenutzten Immobilien
- Verbesserung des innerstädtischen Wohnungsangebots
- Mehr Leben in der Innenstadt; auch in den Abendstunden und am Wochenende; einhergehende Stärkung der Kaufkraft
- Ausbau der sozialen Infrastruktur
- Reduzierung von Handelsleerständen
- Passgenaue Erweiterung des Gewerbeangebots
- Aufwertung der öffentlichen Straßen- und Platzräume
- Verbesserung des innerstädtischen Grünflächenangebots

Entwicklungskonzept

Das vorläufige Leitbild der Machbarkeitsstudie sieht einen Abriss aller zweigeschossigen Baukörper sowie der Glasdächer vor. Somit bilden die drei stadtbildprägenden Hochpunkte in Form des Ärzte-/Bürohauses, des Wohnhochhauses und der Sparkasse die Ausgangspunkte der neuen städtebaulichen Perspektive für die City C. Innerhalb dieses Raums wird eine neue öffentlich nutzbare Freianlage zum Herz des

Quartiers. Die Machbarkeitsstudie sieht hier einen langgestreckten Grünraum mit viel Vegetation und zahlreichen Sitz- und Spielgelegenheiten für alle Generationen vor. Durch Ausparungen in der als „Rohrzone“ bezeichneten Zwischenebene zwischen Erdgeschoss und Tiefgarage wird die Pflanzung von Bäumen mit bis zu 6 m Höhe und entsprechendem Wurzelwerk ermöglicht. Die „neue City C“ soll, neben den enormen Verbesserungen für die City C selbst, auch einen deutlichen Mehrwert für das Stadtzentrum und somit die gesamte Stadt Leverkusen bieten. Darüber hinaus werden durch die Umgestaltung der City C auch die gesamtstädtischen Verbindungen bzw. Verknüpfungen gestärkt. Durch den Abbau von Barrieren wird die Anbindung an die umliegenden innerstädtischen Wohn- und Handelsquartiere deutlich verbessert.

Nächste Schritte

Im November 2024 lobte die SWM ein Qualifizierungsverfahren in Form eines hochbaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs nach RPW aus. Die städtebauliche Setzung der Machbarkeitsstudie inklusive der Idee der Freiraumgestaltung ist für die Teilnehmenden allerdings nicht bindend. Die Preisgerichtssitzung fand im April 2025 statt. Weitere Informationen sind über folgenden Link auf der Homepage der LEVI abrufbar:

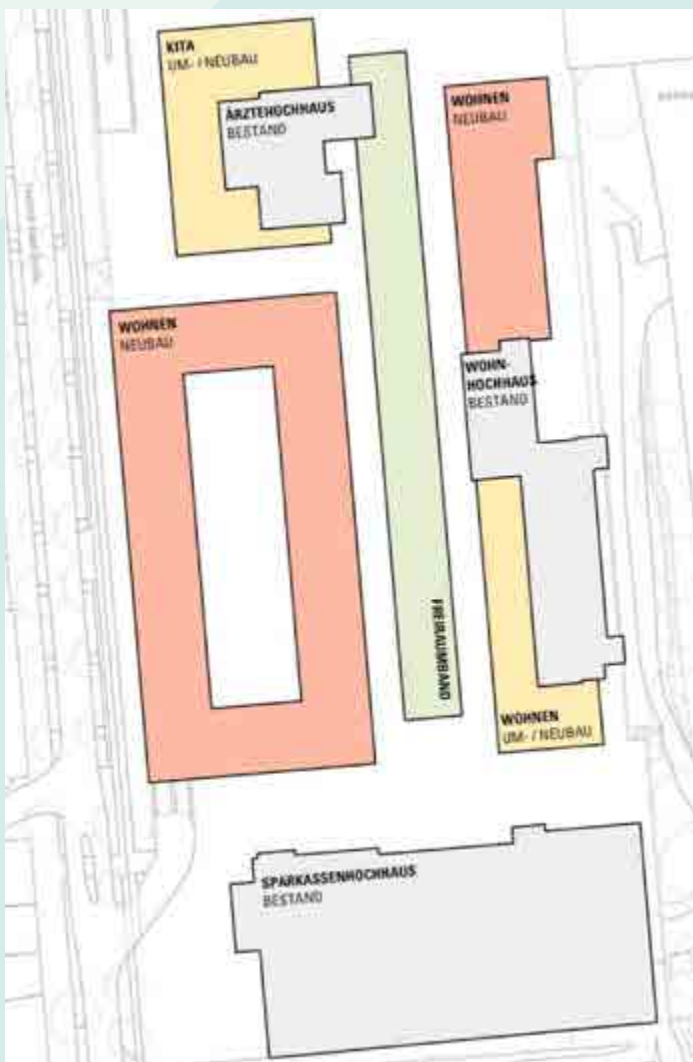


Abb.: Räumliches Leitbild mit Nutzungsbausteinen
(Q: Machbarkeitsstudie, Rübsamen Partner Architekten BDA)



<https://levi.immo/>

Verkehr und Mobilität

Leverkusen wurde im Zuge der 1960er und 1970er Jahre zu einer autogerechten Stadt umgebaut. Für die Erreichbarkeit in der dicht bevölkerten Metropolregion Rhein–Ruhr hat die derzeitige Ausgangslage durchaus Vorteile, die damalige Idee, eine Kfz–ausgerichtete Infrastruktur zu etablieren, führt heute jedoch zu deutlichen Problemen. Neben einem allgemein hohen Verkehrsaufkommen, leiden Stadträume unter prägnanten Zäsuren durch die Verkehrsinfrastruktur und bieten nur wenig Raum für alternative Mobilitätsformen wie den Rad- und Fußverkehr. Besonders Wiesdorf steht mit seiner Randlage im Stadtgefüge und der umliegenden Infrastruktur vor Herausforderungen hinsichtlich der zukünftigen Mobilitätsentwicklung. Auch die direkte Nähe zum CHEMPARK zeigt sich im Süden Wiesdorfs durch – für heutige Verhältnisse – überdimensionierte Stellplatzflächen des Bayer–Konzerns. Dennoch wird aktuell der Wandel von einer autogerechten Stadt zu mehr Umweltbewusstsein auf allen Verkehrswegen im Stadtteil deutlich. Mit dem

Neubau des ZOB und den derzeit laufenden Planungen für das neue Bahnhofsquartier wurde in Wiesdorf ein Impuls angestoßen, den es auch zukünftig zu nutzen gilt.

Mit dem im Jahr 2020 beschlossenen „Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+“ verfügt die Stadt Leverkusen über eine übergeordnete Strategie für eine nachhaltige und umweltbewusste Entwicklung der Mobilität auf Stadtebene. Das Konzept verfolgt vor allem die Förderung der Stadt- und Lebensqualität. Durch eine Stärkung des Umweltverbundes soll eine vielfältige Mobilitätsentwicklung ermöglicht und gefördert werden.

Aus dem Konzept ist eine recht eindeutige Tendenz der Nutzung des MIV ablesbar. Insgesamt zeigt der **Modal Split**, dass es, trotz der guten Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, eine hohe Abhängigkeit vom Pkw gibt. Für etwa 56 % der zurückgelegten Wege wird der MIV genutzt. Der Umweltverbund mit Fußverkehr (15 %), dem Radverkehr (15 %) sowie dem

Abb.: Luftbild Zentraler Omnibusbahnhof (Q: Sven Kaufmann)



öffentlichen Personennahverkehr (14 %) liegt in der Aufteilung im Modal Split ausgeglichen. Diese Zahlen zeigen vor allem die Notwendigkeit den Umweltverbund zu stärken, in dem Alternativen zum MIV langfristig gestärkt werden. Neben der Entwicklung hin zu einer nachhaltigen Mobilität muss es zudem gelingen, das Angebot in Wiesdorf an die aktuellen Erfordernisse auszurichten und umzubauen.

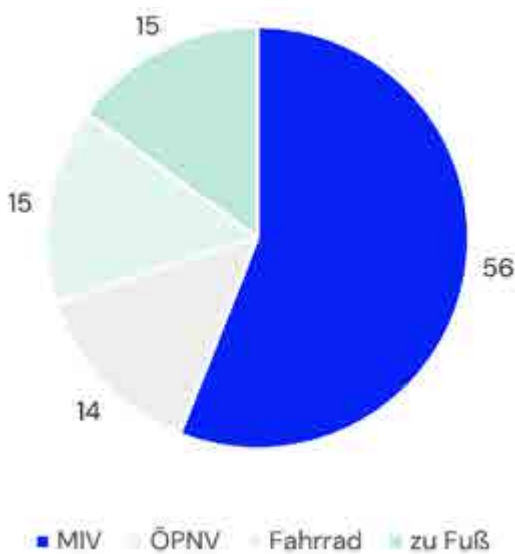


Abb.: Anteil der Verkehrsmittel an zurückgelegten Wegen, Modal Split (Q: Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+; Bearbeitung: s+w plus)

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Anbindung von Wiesdorf im städtischen und regionalen Straßennetz erfolgt von Osten über die für den Stadtteil charakteristische B8. Als vierspurige Verbindungsstraße ist der auf Höhe des City-Bereichs in Troglage geführte Europaring im Mobilitätskonzept 2030+ als übergeordnete Verbindung definiert. Nach Süden besteht eine direkte Verbindung in Richtung Köln Mülheim, nach Norden verbindet die B8 Wiesdorf mit Opladen. Die andere wichtige Verbindungsstraße verläuft an der Grenze zwischen CHEMPARK und dem südlichen Siedlungsrand und setzt sich aus den Abschnitten Peschstraße/Schießbergstraße/Hauptstraße und Rheinallee zusammen. Am südlichen Stadteingang

verbindet der Straßenverlauf Wiesdorf direkt mit den Autobahnen A1 und A59. Das Zentrum des Stadtteils wird durch die Straßenabschnitte Wöhlerstraße/Nobelstraße und Dhünnstraße erschlossen. Diese innere Verbindung ist als Hauptsammelstraße definiert und soll dem Anlieger-, Kunden- und stadtteilbezogenen Wirtschaftsverkehr dienen.



Abb.: B8/Europaring auf Höhe Rathaus-Galerie (Q: s+w plus)

Mit diesen Anbindungen ist insgesamt eine überdurchschnittliche gute Erreichbarkeit des Stadtteils für den MIV vorhanden.

Die Quell- und Zielverkehre des Stadtteilverkehrs sowie über die Stadtteilgrenzen hinaus finden hauptsächlich über die B8 sowie die Rheinallee statt. Die Leistungsfähigkeitsgrenzen werden dabei teils erreicht bzw. überschritten. Besonders die Stadtteileingänge über die B8 im Norden auf Höhe Wöhlerstraße und im Süden auf Höhe Friedlich-Ebert-Straße sind stark belastet. Ebenso ist die Rheinallee als direkte Autobahnanbindung in den Hauptverkehrszeiten stark befahren.

Die genannte innerquartierliche Hauptsammelstraße (s. o.) ist aufgrund ihrer Verteilerfunktion ebenfalls durch erhöhtes Verkehrsaufkommen belastet. Besonders im Bereich der Wöhlerstraße ist erhöhter Parkverkehr der angrenzenden Großstrukturen festzustellen. Aufgrund ihrer Dimension stellt die Wöhlerstraße eine

Barriere im Übergang zum nördlich angrenzenden Wohnquartier dar. Zusätzlich belastet wird diese Verbindung durch den Durchgangsverkehr zwischen Rheinallee und B8/Europaring. Perspektivisch ist zu prüfen, ob durch eine Einschränkung des Durchgangsverkehrs die Wohnqualität in der Siedlung Kolonie II Anna und angrenzenden Quartieren gesteigert werden kann.

Innerquartierliche Wohnstraßen, welche keine direkte Funktion für die Erreichbarkeit des Stadtteils darstellen, fallen durch erhöhte Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum auf. In Straßen wie der Dönhoffstraße sowie der Breidenbachstraße fehlt es an allgemeinen Aufenthaltsqualitäten, wodurch die Attraktivität dieser Räume für den bestehenden Einzelhandel gemindert wird.

Aufgrund der hohen Belastung durch den MIV gilt es zukünftig den Aspekt der inter- und multimodalen Mobilität in Wiesdorf zu fördern. Die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsarten ist häufig in Form von von Mobilitätsstationen bzw. Park&Ride-Angeboten vorgesehen. Die Lage der Haupterschließungsstraßen von Wiesdorf bietet dafür adäquate Raumangebote in Randbereichen des Stadtteils, um die Verkehrsaufkommen im Inneren des Stadtteils zu reduzieren. Besonders die Potenzialfläche

am Stadtrand Südwest sowie der Parkplatz P2 an der Ecke Dhünnstraße/Rheinallee sollten in den Überlegungen in Betracht gezogen werden. Neben Angeboten für den Radverkehr sollten dazu Carsharing-Angebote, Verleihsysteme oder sogar Dienstleistungselemente wie z. B. Packstationen einbezogen werden.

Ruhender Verkehr

Alleine innerhalb bzw. im direkten Umfeld der zentralen Großstrukturen des City-Bereichs sind rd. 2.250 Parkplätze vorhanden. Diese sind entlang der Wöhlerstraße auf drei zentrale Parkhäuser/Tiefgaragen sowie Parkplätze aufgeteilt. Sie bieten eine gute Parkplatzversorgung, erzeugen jedoch eine hohe Verkehrsfrequenz. Vorhandene Plätze wie der ehemalige Marktplatz, der Parkplatz an der Barmer Straße sowie Randbereiche der Nobelstraße sind öffentlich bewirtschaftete und/oder Anwohner*innen-Parkplätze und dadurch hoch versiegelt. Hinzu kommen weitere Parkmöglichkeiten am Neuland-Park, der Dhünnstraße sowie fahrbahnbegleitendes Parken entlang vieler Wohnstraßen in den Quartieren.

Neben den öffentlichen Parkplätzen finden sich am südlichen Rand der Wohngebiete großflächige Stellplatzflächen des Bayer-Konzerns. Auf Teilbereichen entlang der südwestlichen Stadtkante wurden in den letzten Jahren bereits bauliche Projekte entwickelt, wie z. B. der Neubau der Pronova BKK am südlichen Stadteingang Breidenbachstraße. Aktuell werden Investor*innen für die Entwicklung der Potenzialflächen im Raum Stadtrand Südwest gesucht. Auf rd. 15.000 m² privater Stellplatzflächen soll die südliche Stadtkante von Wiesdorf baulich ergänzt werden. Auch ohne den stadtbildprägenden hohen Anteil an Stellplätzen der Bayer AG verfügt Wiesdorf über ein Überangebot zentraler Stellplätze.



Abb.: Schießbergstraße (Q: s+w plus)

Ebenso werden viele kleine private und öffentliche Stadträume sowie hinterhofähnliche Platzsituationen für den ruhenden Verkehr genutzt. Zu nennen sind hier beispielsweise Ecke Breidenbachstraße/Lichtstraße und Ecke Dönhoffstraße/Schulstraße. Diese Räume bieten Potenziale für eine Erhöhung von Aufenthaltsqualitäten und Begrünung von anliegenden Straßenräumen und zugleich die Chance Parksuchverkehre zu reduzieren. Seitens der Bürger*innenschaft wird insbesondere der Wunsch nach weniger Autoverkehr in den Neben- und Wohnstraßen geäußert. Für eine abschließende quantitative sowie qualitative Auswertung der Parkraumsituation bedarf es weiterer tiefgehender Untersuchungen. Besonders die großflächigen Parkhäuser und Tiefgaragen im City-Bereich bieten großes Potenzial zur Reduzierung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum, ohne allerdings die Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen einzuschränken.



Abb.: Parkplatzfläche an der Schiessbergstraße (Q: s+w plus)

Umweltverbund

Der Umweltverbund setzt sich aus umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, i. d. R. nicht-motorisierten Verkehrsträgern wie dem Rad- und Fußverkehr, dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie verschiedenen Sharing-Angeboten zusammen. Diese Angebote können zur Verminderung des MIV und damit zu einer Verminderung des Verkehrs in Wiesdorf beitragen. Das Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ macht deutlich, dass der Anteil der Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zu ca. 44 % ausbaufähig ist. Besonders für den Fuß- und Radverkehr gilt es mit gezielten Maßnahmen die MIV-Belastung zu vermindern (Attraktivitätssteigerung von Stadtteilen für eine „Stadt der kurzen Wege“, Minderung der Trennwirkungen von Straßen und Schienentrassen, Weiterentwicklung des bestehenden Radroutennetzes, Ausbau von Radabstellanlagen). Mit dem Ziel, den MIV am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal Split) auf 36 % bis 40 % zu senken und überwiegend auf emissionsarme Antriebstechniken umzustellen, sind besonders die Angebote im Bereich des Umweltverbunds zu stärken und auszubauen.

Die wupsi (Kraftverkehr Wupper-Sieg) ist der lokale ÖPNV-Dienstleister der Stadt und betreibt neben Bussen ein System für Car- und Bikesharing in Leverkusen. Im Untersuchungsbereich sind 10 Leihstationen der wupsi-Räder verortet. Nachdem das Projekt im Jahr 2019 angelaufen ist, hat sich die Nutzung der Räder mittlerweile etabliert. Durch einen zukünftig geplanten Ausbau des Angebotes soll die Zahl von 300 auf über 600 Räder angehoben werden. Die Zahl der E-Bikes wächst sogar von 30 auf fast 90 Räder. Das Netz der Stationen soll ebenfalls ausgeweitet werden. Geplant ist eine stufenweise Verdopplung der Stationen bis auf 120 Standorte im gesamten Stadtgebiet.

Masterplan zum Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) Leverkusen–Wiesdorf

Carsharing Stationen befinden sich an der Hauptstraße vor dem Elberfelder Haus sowie auf dem Parkplatz an der Dhünnstraße gegenüber der Rathaus-Galerie.

Leverkusen–Wiesdorf besitzt mit dem Bahnhof Leverkusen–Mitte den größten und zentralen Verkehrsknotenpunkt im Stadtgebiet. Mit einem Anteil von 14 % am Modal Split liegt Leverkusen auf dem Niveau vergleichbarer Städte wie Bonn (14 %) oder Krefeld (13 %). Mit den großen Nachbarstädten aus der Metropolregion Rhein–Ruhr wie Köln (ca. 22 %) und Düsseldorf (ca. 21 %) kann Leverkusen nicht konkurrieren. Dennoch hat Leverkusen in den letzten Jahren richtungsweisende Infrastrukturprojekte im ÖPNV umgesetzt. Die geplante Gleiserweiterung am Bahnhof Leverkusen–Mitte durch die Deutsche Bahn AG nutzte die Stadt, um das Bahnhofsareal von Grund auf neu zu entwickeln. Nach der Eröffnung des neuen ZOB im Jahr 2020 soll nun an diesem überregionalen Verkehrsknotenpunkt durch ein neues Bahn-

hofsgebäude sowie ein Fahrradparkhaus als Teil einer Mobilstation eine attraktive und qualitätsvolle Eingangssituation in die Innenstadt geschaffen werden. Zudem sollen das unmittelbar anliegende neue Quartier am alten Postgelände und das Bahnhofsquartier städtebaulich miteinander verbunden und der Vorplatz am Bahnhof gestärkt werden. Auf Grundlage einer durch die SWM beauftragten Machbarkeitsstudie wurde Mitte bis Ende 2024 ein städtebauliches Qualifizierungsverfahren in Form eines nicht offenen Wettbewerbs nach RPW für ein neues Bahnhofsgebäude und die damit verknüpften Mobilitätsbausteine durchgeführt. Der Gewinnerentwurf, der im Verhandlungsverfahren den Zuschlag erhielt, gründet auf drei Nutzungsbausteinen: Bahnhof, Büro und Fahrradparken. Das sechsgeschossige Bahnhofsgebäude sitzt auf einem Sockelbau, welcher Wartehalle, Café, Ticketverkauf und Foyer verknüpft. In den 1. – 5. Obergeschossen sollen zukünftig flexible Büroeinheiten etabliert werden. Das Fahrradparken ist parallel zu den Gleisen organisiert.

Abb.: Visualisierung 1. Platz Wettbewerbsergebnis, Bahnhofsgebäude mit angrenzendem Fahrradparkhaus
(Q: Entwurf: blrm mit KRAFT.RAUM.; Visualisierung: Studio Dragusha)





Abb.: Lageplan 1. Platz Wettbewerbsergebnis (Q: Entwurf: blrm mit KRAFT.RAUM.)

Durch den neuen ZOB ist der Stadtteil gut an das innerstädtische, aber auch regionale ÖPNV-Netz angebunden. Der ÖPNV in Leverkusen wird vorrangig durch einen Linienbusverkehr erbracht. Dabei fungiert die Linie 208 als eine Art Ringlinie, die Wiesdorf zentral erschließt. Die Anbindung an das übrige Stadtgebiet wird über eine Vielzahl von regulären Bus- und Schnellbuslinien sichergestellt. Durchschnittlich verkehren die Linien in einer 20-Minuten-Taktung (abhängig von Wochentag und Uhrzeit). Sobald die Bahnstrecke für den RRX zwischen Köln und Dortmund komplett ausgebaut ist, sollen zwei RRX-Züge (RRX1 und RRX5) im Viertelstunden-Takt zwischen Köln und Dortmund fahren. Mit der S6 besteht darüber hinaus Anschluss an das regionale S-Bahn-Netz. Die derzeitigen Arbeiten am Haltepunkt Leverkusen-Mitte schränken den barrierefreien Umstieg aufgrund fehlender Aufzüge

deutlich ein. Mit Abschluss der Arbeiten der Deutschen Bahn AG beginnt der letzte Bauabschnitt zur Realisierung des neuen Bahnhofgebäudes.

Handlungsbedarfe im Bereich ÖPNV liegen auf der Optimierung und Beschleunigung der städtischen Verbindungen. Aufgrund des generell hohen Verkehrsaufkommens ist der Handlungsspielraum der Stadt Leverkusen eingeschränkt. Die Optimierung des ÖPNV muss daher integriert mit der Entlastung des MIV bzw. mit der parallelen Stärkung der übrigen Bereiche aus dem Umweltverbund erfolgen. Dazu zählt u. a. die Einbeziehung des ÖPNV in den Ausbau der multimedalen Mobilität.

Der Fußverkehr ist die flexibelste und umweltfreundlichste Fortbewegungsart. Ihm kommt als „Basis-Verkehrsart“ eine besondere Rolle

zu. Auch das Radfahren hat in der Vergangenheit als emissionsfreie, preiswerte und zugleich schnelle Fortbewegungsart immer mehr an Bedeutung gewonnen. Beide Verkehrsarten erfordern einen geringen Flächenverbrauch und stellen im Alltagsverkehr komfortable und klimaneutrale Alternativen zum Kfz-Verkehr dar. Mit 15 % Anteil am Modal Split in beiden Bereichen sieht die Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes 2030+ Potenziale in der Weiterentwicklung beider Infrastrukturen.

Besonders für Wiesdorf mit der zentralen Fußgängerzone ist ein gut ausgebautes und attraktives Fuß- und Radwegenetz unerlässlich. Die Fußgängerzone selbst weist zwar ein gewisses Aufwertungspotenzial hinsichtlich Begrünung, Barrierefreiheit und zeitgemäße Sitz- und Spielgelegenheiten auf, die größeren Handlungsbedarfe liegen allerdings im direkten Umfeld der Fußgängerzone und in deren Zuwegung. Die bereits angesprochenen Barrieren in Form von Unter- oder Überführungen bedürfen einer attraktiven und barrierefreien Gestaltung. Besonders die Verbindungen über die B8 mit den bestehenden Querungsmöglichkeiten sowie der Kreuzungspunkt Fußgängerzone/Hauptstraße ist zukünftig zu fokus-



■ Komfortfußweg ■ Hauptfußwege ■ Freizeitwege

Abb.: Fußwegenetz Wiesdorf
(Q: Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+)

sieren. Im Mobilitätskonzept 2030+ wurde für eine bessere Orientierung im City-Bereich von Wiesdorf eine Gehwegehierarchie vorgesehen.



Abb.: Radweg (rot) auf der Breidenbachstraße auf Höhe Kirche Herz Jesu
(Q: s+w plus)

Mittelpunkt dieser Hierarchie stellt die Fußgängerzone mit den angrenzenden Verknüpfungsräumen (Hauptstraße, Nobelstraße/Breidenbachstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Rialto-Boulevard) dar. Mit zu schmalen Gehwegen, fehlender Attraktivität in den öffentlichen Räumen und Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsarten liegen besonders die Zuläufe der Fußgängerzone im Fokus der Umgestaltung.

Laut Mobilitätskonzept 2030+ beträgt die Distanz von fast 60 % der zurückgelegten Wege in Leverkusen weniger als 5 km. Vor diesem Hintergrund sieht das Konzept besondere Potenziale darin, den Anteil des Modal Split von 15 % im Radverkehr weiter anzuheben. Insbesondere der Ausbau der Infrastruktur sowie die Schaffung von adäquaten Rahmenbedingungen muss prioritär behandelt werden. Für Wiesdorf bedeutet das konkret die Optimierung der Verknüpfungen von Stadträumen und Funktionsbereichen an neuralgischen Verkehrsknotenpunkten. Dazu zählen die Knotenpunkte Fußgängerzone/Nobelstraße/Hauptstraße, B8/Wöhlerstraße sowie Carl-Duisberg-Straße/

Manforter Straße. Sie sind unter anderem Bestandteil von zukünftigen Radkomfortrouten bzw. Radpendlerrouten. Um das Radverkehrsnetz der Stadt Leverkusen weiter aufzuwerten und das regionale Netz der Radschnellverbindungen zu komplettieren, wurde 2023 der Ausbau der Verbindung zwischen Leverkusen–Wiesdorf und Monheim als „Rechtsrheinische Radkomfortroute“ entschieden. Darüber hinaus ist die Radpendlerroute Köln–Leverkusen in Planung, die von der Stadtgrenze über den Bahnhof Leverkusen–Mitte bis Bahnhof Leverkusen–Opladen laufen wird (Beschlussvorlage Nr. 2023/2334). Zu den Standards für die jeweiligen Streckenabschnitte gehören bestimmte Fahrbahnbreiten, eine Kennzeichnung der Route sowie Vorfahrtsregelungen für Fahrräder. Aufbauend auf dem Mobilitätskonzept 2030+ hat der Rat 2020 die Einrichtung von Fahrradstraßen/Fahrradzonen im Stadtgebiet beschlossen (Beschlussvorlage Nr. 2020/0148). Die Fahrradstraßen sollen durch steigende Akzeptanz des Radverkehrs und geringeres Konfliktpotenzial zwischen Radfahrer*innen, Kfz und Fußgänger*innen einen maßgeblichen Beitrag zur Radverkehrsförderung leisten. Auch in Wiesdorf ist derzeit die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Adolfstraße vorgesehen. Diese muss auf Umsetzbarkeit geprüft werden, sobald die Grundlagenplanung für Fahrradstraßen sowie ein Radverkehrskonzept vorliegen. Der nördliche Knotenpunkt der Adolfstraße bindet Wiesdorf an das bestehende Radfahrnetz in der Dhünnau an und schafft direkte Verbindungen in benachbarte Stadtteile sowie den nahegelegenen Neuland-Park.

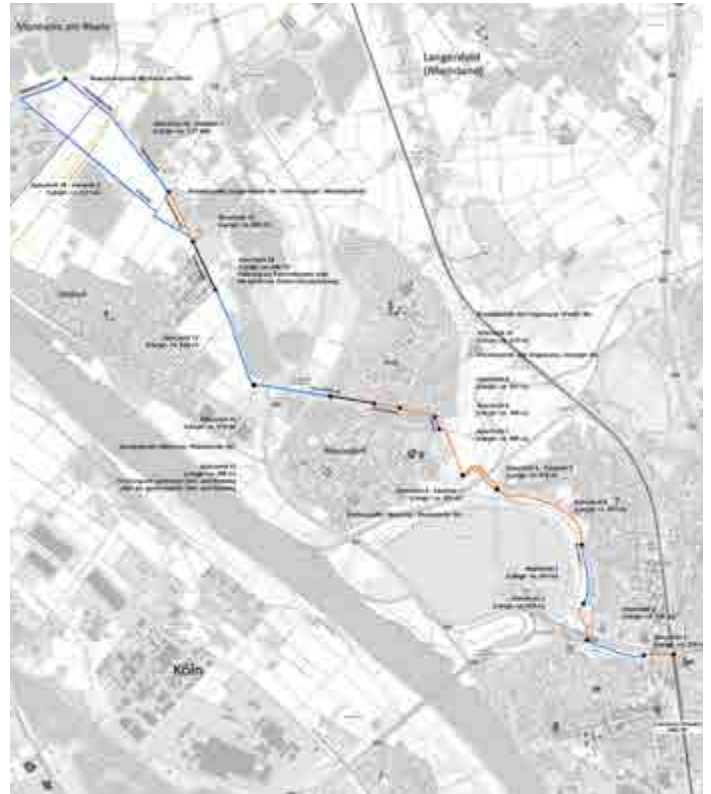


Abb.: Radkomfortroute Wiesdorf–Monheim
(Q: iSAPLAN + Planungsbüro VIA)

Richtung
A1 / A59

Mobilität

Autobahn

Haupterschließung

Nebenerschließung

Schienegebundener
ÖPNV



Stadt Leverkusen

scheuven + wachen plus
planungsgesellschaft mbh

Fußwegenetz
Mobilitätskonzept 2030+

Radwegenetz
Mobilitätskonzept 2030+

Nebenerschließung

Parkplätze

Fußgängerzone

Einkaufspassagen

Haltestellen ÖPNV

Tiefgarage

Parkhaus

Fußgängerzone

Einkaufspassagen

Haltestellen ÖPNV

Tiefgarage

Parkhaus

Bike-Sharing-Station

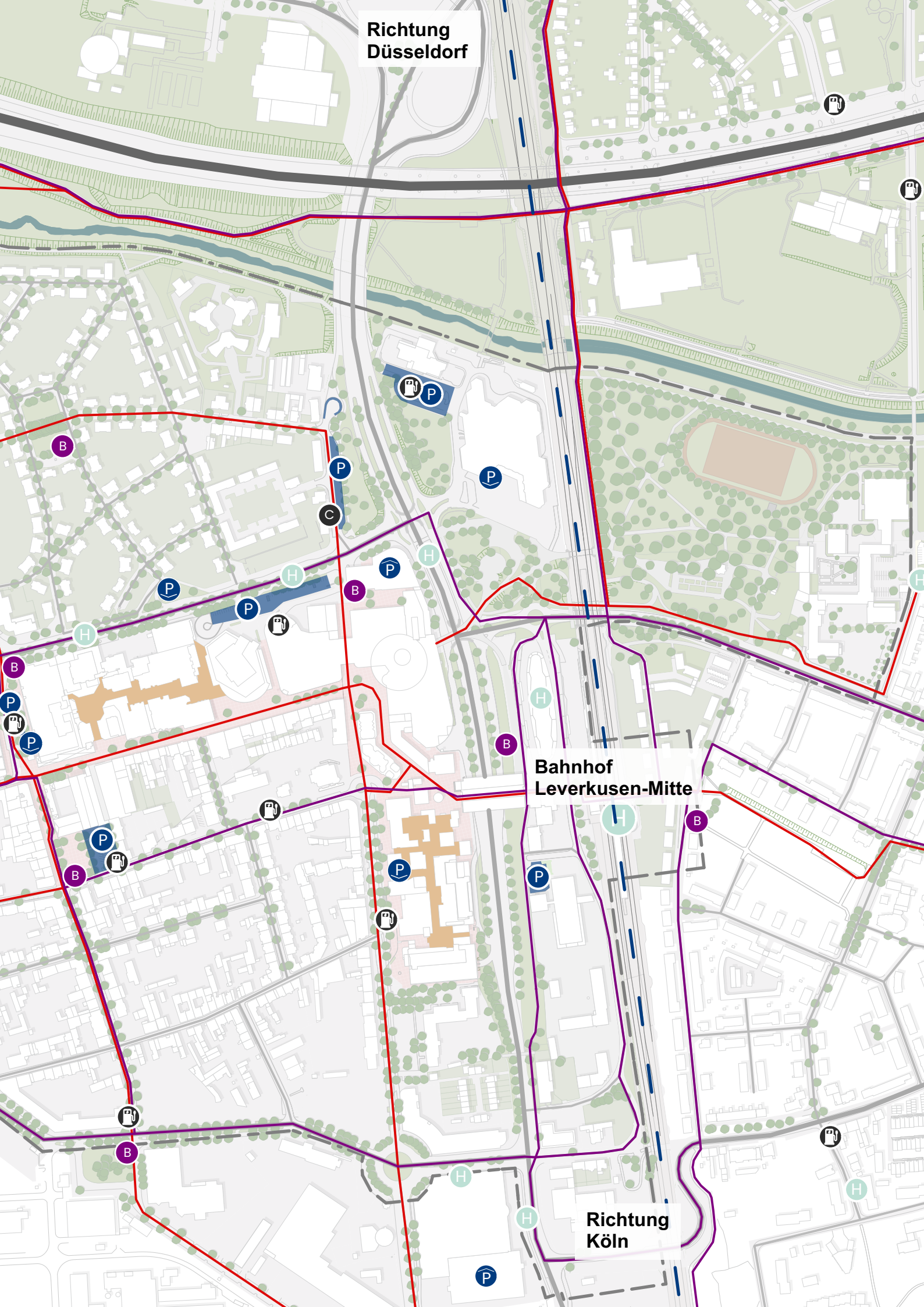
Car-Sharing-Station

E-Auto-Ladestation

Richtung
Düsseldorf

Bahnhof
Leverkusen-Mitte

Richtung
Köln



Die City als Bürostandort

Die City ist insbesondere der Standort für größere Büroeinheiten z. B. des Banken- und Versicherungsgewerbes. Die Büronutzungen konzentrieren sich zum einen auf die Obergeschosse der Fußgängerzone, des Friedrich-Ebert-Platzes im Umfeld des Einkaufszentrums Rathaus-Galerie und des Bereiches Wiesdorfer Platz sowie auf die Einfahrtsstraßen in die Innenstadt, vor allem die Friedrich-Ebert-Straße und die Wöhlerstraße, teilweise auch entlang des Europaringes.

Die gegenwärtigen ökonomischen Rahmenbedingungen mit stark gestiegenen Baukosten sowie einem Anstieg der Finanzierungskosten im Zuge der Zinswende beeinträchtigen das Neubaugeschehen auf dem Büromarkt. Umso positiver ist die Entwicklung der Neubauaktivitäten aus dem Jahr 2023. Durch mehrere fertiggestellte Immobilien konnte die Mietfläche um rd. 14.000 m² angehoben werden und liegt derzeit leicht über 877.000 m². Köln und Düsseldorf verzeichnen im Jahr 2023 dagegen einen Rückgang der Neubauaktivitäten (Büromarktbericht Leverkusen 2024). Zurückzuführen ist dies u. a. auf stabile Entwicklungstendenzen, denn auch die Zahl der Bürobeschäftigten in Leverkusen ist im Vergleich zum Vorjahr um 350 Personen auf 31.464 gestiegen. Die Leerstandsquote hat sich parallel von 2,3 % auf 2,2 % reduziert. Mit dieser Quote liegt Leverkusen deutlich unter den großen Nachbarstädten Köln (3,2 %) und Düsseldorf (8,8 %).

Die Entwicklung Leverkusens als Bürostandort zeigt sich vornehmlich in drei Schwerpunktbereichen. Neben der Neuen Bahnstadt Opladen und dem Innovationspark Leverkusen ist auch Wiesdorf als Hauptzentrum der Stadt ein gefragter Standort. Nachdem bereits der Neubau der Pronova BKK mit knapp 13.000 m² Mietflä-

che am südlichen Stadtrand von Wiesdorf realisiert wurde, sind weitere Projekte mit Schwerpunkt Dienstleistung/Büro in Planung.

In direkter Umgebung des MontanusQuartiers soll bis Ende 2026 ein neues Büroensemble entstehen. Mit über 8.000 m² BGF-Bürofläche soll das Loftoffice den Stadtrand Südwest baulich ergänzen.

Konkrete Planungen gibt es darüber hinaus für den Umbau des ehemaligen Postgeländes. In direkter Anbindung an den Knotenpunkt Leverkusen-Mitte soll ein modernes Quartier mit Büro- und Dienstleistungsflächen, Gastronomie, Hotel und sonstigen Beherbergungsbetrieben, mit einem Anteil von rd. 20.000 m² BGF-Bürofläche, entstehen.

Höchstmögliche Flexibilität für ein innovatives Bürokonzept entsteht darüber hinaus mit dem Neubau des Bahnhofsgebäudes und einer potenziellen Gesamtmietfläche von rd. 4.600 m² BGF.

Die dargestellten zukünftigen Entwicklungen sowie die anhaltende Nachfrage nach zentralen Büroflächen verdeutlicht die Bedeutung von Wiesdorf als Bürostandort. Trotz der benannten Problemlagen im Stadtteil weist Wiesdorf nach wie vor zahlreiche Standortqualitäten für potenzielle Investor*innen und Projektentwickler*innen auf. Die positive Entwicklung der südwestlichen Stadtkante lässt auf weitere externe Investitionen in diesem Bereich hoffen.



Abb. oben: Pronova BKK (Q: Junker + Kruse Stadtforschung Planung)



Abb. oben: Visualisierung Loftoffice (Q: Landmarken AG)

Abb. unten: Visualisierung Postgelände (Q: Ferdinand Heide Architekt Planungsgesellschaft mbH)



Gesamtschau der Potenziale und Mängel

Leverkusen–Wiesdorf steht in den nächsten Jahren mit den genannten Großbauprojekten vor zukunftsweisenden Aufgaben. Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen im Stadtteil konnten in jüngerer Vergangenheit Projekte, Maßnahmen und Aktivitäten erfolgreich durchgeführt und umgesetzt werden. So haben sich beispielsweise das Stadtteil- sowie Quartiersmanagement zu wichtigen Instrumenten in der Stadtteilentwicklung von Wiesdorf etabliert und konnten durch ihre Arbeit wichtige Impulse setzen. In Verbindung mit dem neuen Quartierstreffpunkt Dönhoffstraße/Alte Feuerwache ist ein wichtiger sozialer Ankerpunkt für Wiesdorf geschaffen worden, durch welchen die geleistete Arbeit zukünftig verstetigt und intensiviert werden soll.

Die bereits in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Potenziale sollen in den nächsten Jahren für einen positiven Entwicklungstrend genutzt werden, um neuen Zukunftsherausforderungen aktiv zu begegnen. Gleichzeitig gilt es auch die weiterhin bestehenden Mängel zu thematisieren und durch gezielte Maßnahmen sukzessive abzubauen.

Der Bereich des Mobilitätsknotenpunktes Leverkusen–Mitte hat als Ort des Ankommens eine wichtige Bedeutung für Wiesdorf. Mit dem 2020 abgeschlossenen Neubau konnte der ZOB zeitgemäß angepasst werden und hat das Potenzial in Verbindung mit dem perspektivischen Bahnhofsgebäude und dem Fahrradparkhaus einen multimodalen und repräsentativen Umstiegspunkt zu bilden. Die jedoch mangelnden Verknüpfungsqualitäten über den Rialto–Boulevard vorbei an der City C in Richtung Innenstadt bedürfen sowohl funktionaler als auch gestalterischer Verbesserungen und Qualifizierungen. Die bauliche Entwicklung der

City C zu einem multifunktionalen Stadtbaustein bietet das Potenzial diesen Mängeln als städtebauliches Verknüpfungselement entgegenzuwirken. In Verbindung mit der parallelen Entwicklung des neuen Quartiers auf dem ehemaligen Postgelände steigt die Notwendigkeit einer räumlich sowie funktional attraktiven Anbindung in die Innenstadt.

Das zentrale Herzstück von Wiesdorf ist die Fußgängerzone. Von der Rathaus–Galerie bis zum Eingang Innenstadt West bildet sie das kompakte Zentrum mit sowohl attraktiven als auch veralteten Strukturen und Geschäftslagen, welche durch Leerstand geprägt sind. Die verbindenden Zuwegungen und Stadträume zwischen den anliegenden Wohnquartieren wie z. B. die Breidenbachstraße und die Nobelstraße im westlichen sowie die Friedrich–Ebert–Straße im östlichen Teilbereich der Fußgängerzone bieten das Potenzial zu punktuellen Eingriffen zugunsten einer Erhöhung von Aufenthalts- und Gestaltungsqualitäten. Für die Attraktivität der Innenstadt und des gesamten Stadtteils ist es daher essenziell die genannten Räume und Wegeverbindungen prioritär für den Fuß- und Radverkehr zu stärken. Eine behutsame Verlagerung des ruhenden Verkehrs kommt dafür in Frage, muss aber abschließend geprüft werden. Durch ergänzendes barrierefreies Mobiliar und angemessene Gestaltungen können die öffentlichen Räume deutlich mehr Aufenthalts- statt Transitcharakter erhalten. Darüber hinaus besteht die Notwendigkeit einer gezielten Qualifizierung nicht-kommerzieller Aufenthaltsorte innerhalb dieses Kernbereichs. Eine sich in den letzten Jahren entwickelte Schwäche der Wiesdorfer City ist die schwindende Diversität im Angebot und ein Mangel an gastronomischen Angeboten in der Fußgängerzone. Dieser Entwicklung muss mit adäquaten und vielfältigen Nutzungsergänzungen

gen entgegengewirkt werden, um die City zukunftsfristig aufzustellen und auch nach Ladenschluss weiterhin zu beleben.

Die perspektivische Verbesserung der Anbindung der Fußgängerzone an den Rhein über die Hauptstraße ist weiterhin zu verfolgen. Durch die fehlende Ankernutzung am Rhein bietet die im Leitbild definierte Ost-West-Achse derzeit keinen westlichen Ausgangs- bzw. Endpunkt. Die vorhandenen Potenzialflächen an der Niederfeldstraße sowie am ehemaligen St. Josef Krankenhaus bieten mittel- bis langfristig Chancen, diesen fehlenden Trittstein auszubilden und die Achse zu vervollständigen. Durch eine solche Entwicklung sind auch weitere Aufwertungen auf der Hauptstraße zu erwarten.

Sowohl die Hauptstraße als auch die Breidenbachstraße als Teile der historischen Altstadt des Stadtteils sind derzeit von einer hohen Fluktuation in den Gewerbeeinheiten geprägt, was Leerstände und fehlende Kontinuität mit sich bringt. Beiden Straßenräumen fehlt es seit den andauernden Trading-down-Prozessen an einem eigenen Profil. Aufgrund fehlender Handhabe in der Vermietung der Ladenlokale seitens der Stadtverwaltung, muss den strukturellen Herausforderungen und Lageproblemen nach wie vor mit der Unterstützung durch das Stadtteilmanagement entgegengewirkt werden. Insbesondere die Breidenbachstraße kann darüber hinaus von den Impulsen der Entwicklung des Innenstadteingangs West profitieren.

Besonders in den Endbereichen der Fußgängerzone liegen außerordentliche Potenziale für die zukünftige Entwicklung der Wiesdorfer City. Die Projekte rund um die City C und den Innenstadteingang West sind zukunftsweisend für die Entwicklung des Zentrums. Während die City C als städtebaulicher Trittstein zwi-

schen Bahnhof und Rathaus-Galerie zukünftig schwerpunktmäßig dem Wohnen dienen soll, soll am westlichen Eingang der Innenstadt ein multifunktionaler Stadtbaustein entstehen. Mit der Teilaufgabe der Kirche Herz Jesu wird diese für öffentliche Nutzungen geöffnet. Vor dem Hintergrund der sozialen Probleme des Stadtteils besitzt das Projekt das Potenzial als Anker für Kultur und Integration entwickelt zu werden. Darüber hinaus bilden sich mit der ganzheitlichen Umgestaltung des Raumes neue Synergien zum Objekt Corner82 sowie zu weiteren anliegenden Stadträumen. Es besteht die Chance das denkmalgeschützte und identitätsstiftende Ensemble aus Kirchenschiff und Pfarrheim in seiner historischen Besonderheit für den Stadtteil neu zu inszenieren. Der aktuell aufgrund seiner fehlenden funktionalen Prägung und der fehlenden stadtgestalterischen Qualitäten ungenutzte Marktplatz bedarf einer neuen funktionalen Programmierung.

Im Bereich Klimaschutz und -anpassung besteht in Wiesdorf großes Potenzial in der Beseitigung von Hitzeinseln wie dem Marktplatz, den südlich gelegenen Stellplatzanlagen sowie weiteren kleinen Plätzen durch eine stärkere Begrünung. Mit den in Planung befindlichen Projekten hat man die Chance diese Aspekte direkt in der Neuplanung umzusetzen. Die perspektivische (Teil-)Entsiegelung von Platzflächen zieht darüber hinaus zahlreiche Synergieeffekte z. B. als Zwischenspeicherung bei zunehmenden Starkregenereignissen und Erhöhung der Aufenthaltsqualität mit sich. Besonders die Dhünnau sowie der Erholungshauspark sind aus klimatischer Sicht positiv hervorzuheben. Der Wilhelm-Dopatka-Stadtpark wird in Wiesdorf aufgrund seiner Aufenthalts- und Gestaltungsmängel nicht als Naherholungsfläche wahrgenommen. Hier besteht dringender Bedarf an punktueller Attraktivierung.

Zum Schutz der Menschen vor Hitze fehlt es besonders im City-Bereich an Sonnenschutz- und Verschattungsmaßnahmen sowie an öffentlichen Trinkbrunnen. In besonders hitzebelasteten Teilräumen sind darüber hinaus Gebäude- und Dachbegrünung sowie Aspekte der Energiegewinnung mitzudenken. Insgesamt sorgen begrünte Gebäudeflächen für ein ausgeglichenes Wohnklima und reduzieren die Temperaturschwankungen an Fassaden und Dächern.

Zur Stärkung der Wohnfunktion in Wiesdorf muss insbesondere der Altstadtbereich südlich der Ost-West-Achse in den Fokus genommen werden. Die schwache Sozialstruktur, eine veraltete und sanierungsbedürftige Bausubstanz sowie eine hohe Nachfrage nach Wohnraum stellen die Stadt vor große Herausforderungen. Vor diesem Hintergrund gilt es die Situation mit den bestehenden Instrumenten, wie z. B. dem Hof- und Fassadenprogramm, weiter zu stärken und parallel ergänzende und bedarfsgerechte Wohnangebote zu schaffen. Perspektivisch wichtig ist daher die Entwicklung des Bausteins City C. Mit den hier geplanten Erweiterungen des Wohnangebotes entstehen mehr Leben und Alltagslichkeit in Wiesdorf, insbesondere nach Ladenschluss. Mit dieser Entwicklung muss die Verbesserung der Infrastruktur für Bewegungs- und Spielangebote bzw. nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum sowie eine zu verbessernde Barrierefreiheit einhergehen.

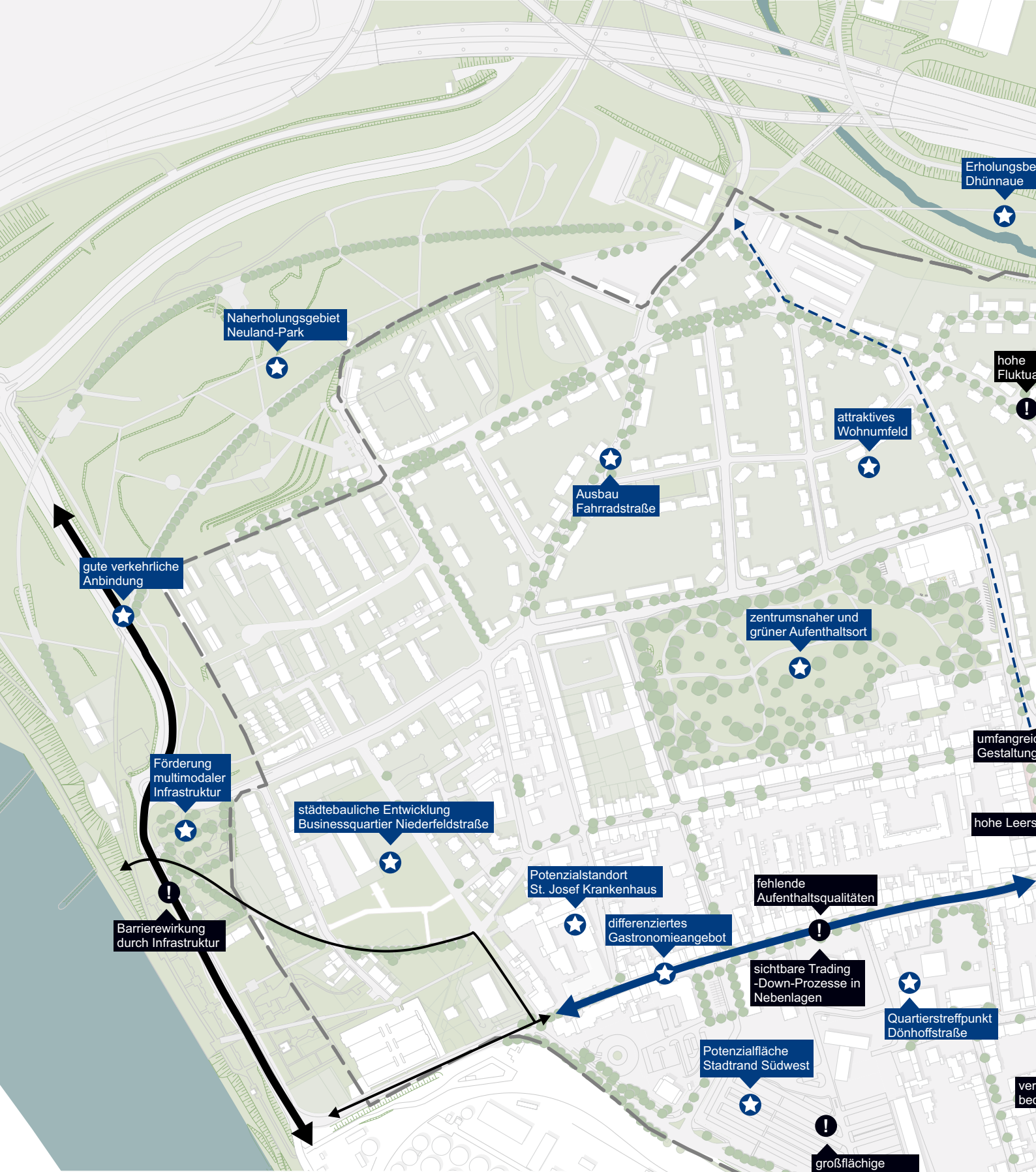
Verkehr und Mobilität ist ein bedeutendes Zukunftsthema und hat somit einen hohen Stellenwert für Wiesdorf. Trotz der MIV-affinen Erschließung und dem hohen Verkehrsaufkommen in und um Wiesdorf bestehen besonders in den Randbereichen Potenziale, um den Kfz-Verkehr im Stadtteil nachhaltig zu vermindern.

Durch die vornehmlich um den Stadtteil geführten HAUPTerschließungen von Wiesdorf (B8/ Peschstraße/Schießbergstraße/Hauptstraße/Rheinallee) lassen sich bestimmte Verkehre abfangen, ohne die Erreichbarkeit einzuschränken. Dies ist lediglich in Verbindung mit einem parallelen Ausbau von alternativen Mobilitätsformen aus dem Umweltverbund erreichbar. Darüber hinaus verzeichnet Wiesdorf ein Überangebot an ruhendem Verkehr im öffentlichen Raum. Sowohl prägende Stadtplätze als auch eine Vielzahl der Wohnstraßen in der Altstadt bieten Parkmöglichkeiten. Aufgrund des hohen Parkplatzaufkommens in der direkten City muss eine Reduzierung der ebenerdigen Parkplatzflächen zugunsten von mehr Vegetationsflächen, Aufenthaltsqualitäten sowie nachhaltigen Mobilitätsbausteinen angestrebt werden.

Städtebaulich zerschneiden die genannten Verkehrsräume das Beziehungsgeflecht zwischen der Innenstadt und wichtigen umliegenden Funktionsbereichen. Viele der genannten Aspekte müssen unter Berücksichtigung dieser stadträumlichen Situation betrachtet werden. Einige dieser Barrieren, wie z. B. die Übergänge Bahnhof – City C – Innenstadt und Fußgängerzone – Hauptstraße, werden im Rahmen von einzelnen räumlichen Entwicklungen thematisiert und durch Umgestaltungen beseitigt. Andere wiederum können nur über Gestaltungseingriffe wahrnehmbar minimiert werden. Besonders für den Fuß- und Radverkehr sind einfache und barrierefreie Wege ein Qualitätsmerkmal und essenziell für die alltägliche Bewegung im näheren Wohnumfeld. Eines der Hauptaufgabenfelder in der zukünftigen Stadtteilentwicklung von Wiesdorf wird daher die Reduzierung dieser Zäsuren darstellen müssen.

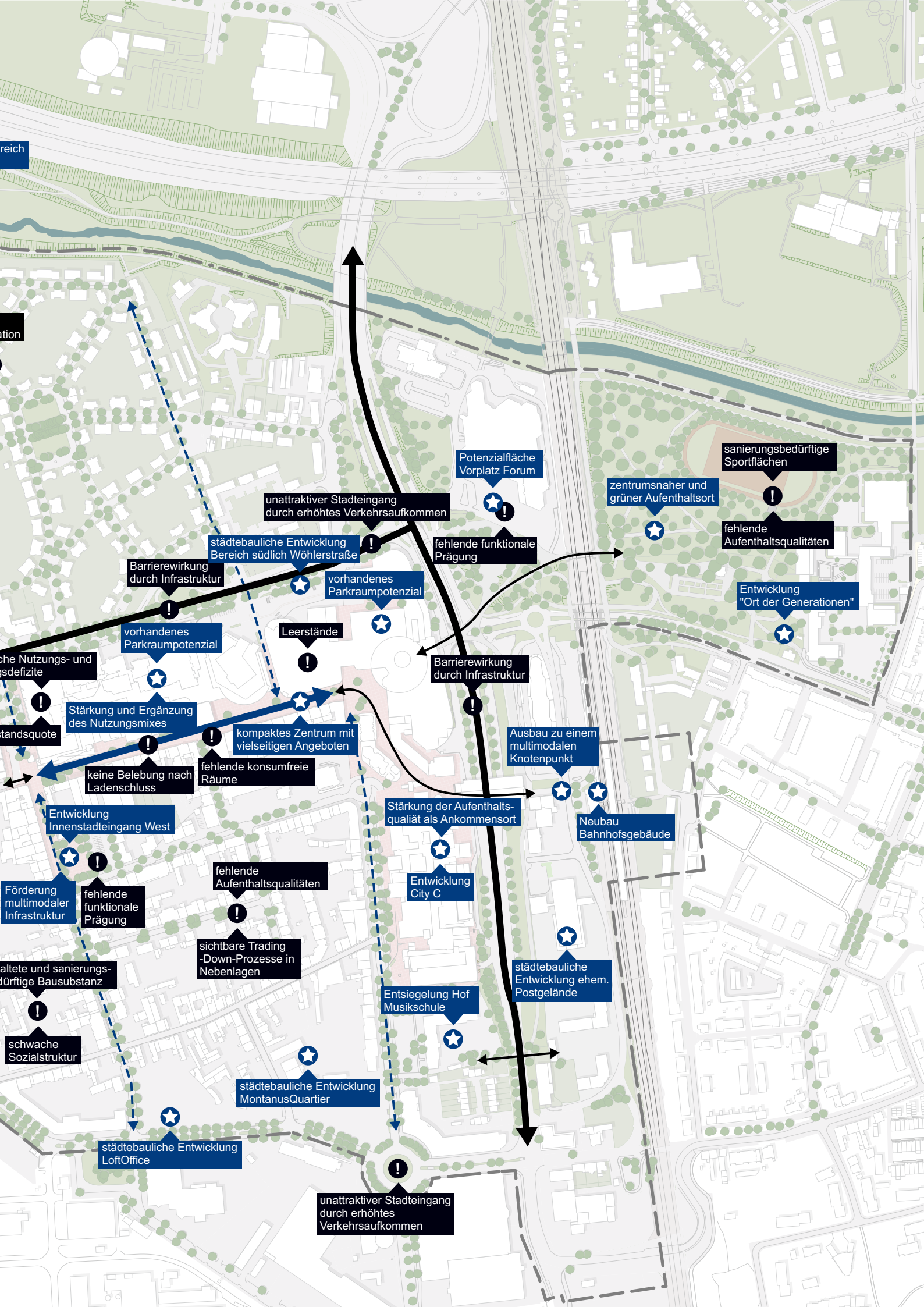


Abb.: Kirche St. Antonius (Q: s+w plus)



Gesamtschau der Potenziale und Mängel

- ★ Chancen/Potenziale
- ! Mängel/Risiken
- Verbindungen als Chancen
- Aufwertung der Zuwegungen zur Fußgängerzone
- verkehrliche Barrieren
- geringe Verknüpfungsqualität



reich

ation

che Nutzungs- und
sdefizite

standsquote

Förderung
multimodaler
Infrastruktur

altete und sanierungs-
dürftige Bausubstanz

schwache
Sozialstruktur

städtbauliche Entwicklung
LoftOffice

Barrierewirkung
durch Infrastruktur

vorhandenes
Parkraumpotenzial

Stärkung und Ergänzung
des Nutzungsmixes

keine Belebung nach
Ladenschluss

Entwicklung
Innenstadteingang West

fehlende
funktionale
Prägung

sichtbare Trading-
Down-Prozesse in
Nebenlagen

städtbauliche Entwicklung
MontanusQuartier

städtbauliche Entwicklung
Bereich südlich Wöhlerstraße

Leerstände

kompaktes Zentrum mit
vielseitigen Angeboten

fehlende
Aufenthaltsqualitäten

städtbauliche Entwicklung
MontanusQuartier

unattraktiver Stadteingang
durch erhöhtes Verkehrsaufkommen

vorhandenes
Parkraumpotenzial

Leerstände

Stärkung der Aufenthalts-
qualität als Ankommensort

Entwicklung
City C

Entsiegelung Hof
Musikschule

unattraktiver Stadteingang
durch erhöhtes
Verkehrsaufkommen

Potenzialfläche
Vorplatz Forum

fehlende funktionale
Prägung

Barrierewirkung
durch Infrastruktur

Ausbau zu einem
multimodalen
Knotenpunkt

Stärkung der Aufenthalts-
qualität als Ankommensort

Entwicklung
City C

städtbauliche
Entwicklung ehem.
Postgelände

zentrumsnah und
grüner Aufenthaltsort

fehlende funktionale
Prägung

Barrierewirkung
durch Infrastruktur

Ausbau zu einem
multimodalen
Knotenpunkt

Neubau
Bahnhofsgebäude

städtbauliche
Entwicklung ehem.
Postgelände

sanierungsbedürftige
Sportflächen

fehlende
Aufenthaltsqualitäten

Entwicklung
"Ort der Generationen"

Ausbau zu einem
multimodalen
Knotenpunkt

Neubau
Bahnhofsgebäude

städtbauliche
Entwicklung ehem.
Postgelände