

# KREFELDER PROMENADE

## Aktualisierung der Projektstudie von 1999



# Krefelder Promenade

**Aktualisierung der Projektstudie von 1999**

**Auftraggeber:**

**Stadt Krefeld**

12.12.2013

Spiekermann GmbH Consulting Engineers  
Fritz-Vomfelde-Str. 12, 40547 Düsseldorf  
[www.spiekermann.de](http://www.spiekermann.de)

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Dipl.-Wirt.-Ing. Christoph von Nell  
Dipl.-Ing. Kathrin Küppers

## A ERLÄUTERUNGSTEXT

<b>INHALTSVERZEICHNIS</b>		<b>SEITE</b>
<b>1</b>	<b>VERANLASSUNG UND AUFGABENSTELLUNG</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>VORGEHENSWEISE</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>FESTLEGUNG DES UNTERSUCHUNGSKORRIDORS</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>LEITBILDDEFINITION</b>	<b>5</b>
4.1	Zielvorstellung	5
4.2	Planungskriterien	5
4.3	Nutzungskonflikte	6
4.4	Qualitätsstandard	6
<b>5</b>	<b>BESTANDSAUFNAHME UND PLANKONZEPT</b>	<b>12</b>
5.1	Routenabschnitte	12
5.2	Abschnitt 1: Bf Forsthaus - westlich Hückelsmaystraße	15
5.3	Abschnitt 2: Hückelsmaystraße - westlich Forstwaldstraße	16
5.4	Abschnitt 3: Forstwaldstraße - Bahnbrücke Vorster Straße	18
5.5	Abschnitt 4: Vorster Straße - Alte Gladbacher Straße/Roßstraße	20
5.6	Abschnitt 5: Alte Gladbacher Straße - östlich Gladbacher Straße	22
5.7	Abschnitt 6: Gladbacher Straße - Stadtterrasse - östl. Südausgang Hbf	25
5.8	Abschnitt 7: Südausgang Hbf. - westlich Oberdießemer Straße	28
5.9	Abschnitt 8: Oberdießemer Straße - westlich Dießemer Bruch	30
5.10	Abschnitt 9: Dießemer Bruch – Weiden	32
5.11	Abschnitt 10: Weiden – östlich Glindholzstraße	35
5.12	Abschnitt 11: Glindholzstraße - südlich Rheinbabenstraße	38
5.13	Abschnitt 12: Rheinbabenstraße – Beginn Königsberger Straße	40
5.14	Abschnitt 13: Beginn Königsberger Straße - nördlich Berliner Straße	41
5.15	Abschnitt 14: Berliner Str. - östlich Fußgängertunnel Rundweg	42
5.16	Abschnitt 15: Fußgängertunnel Rundweg - südlich Am Röttgen	44
5.17	Abschnitt 16: Am Röttgen - Bf. Uerdingen	45
<b>6</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG</b>	<b>47</b>

## **ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

---

Abbildung 1: Übersicht Promenade (Abschnitte gem. Ergänzungsstudie 2002)	3
Abbildung 2: Routenführung Oppum - Skizze	13
Abbildung 3: Bellenweg - Ginsterpfad	16
Abbildung 4: Wege zwischen Hückelsmay- und Forstwaldstraße	17
Abbildung 5: Zugang zum Westteil der Alten Gladbacher Straße	19
Abbildung 6: Vorster Straße	21
Abbildung 7: Ostteil der Alten Gladbacher Straße	21
Abbildung 8: Gelände der Islamischen Gemeinschaft Krefeld e.V	23
Abbildung 9: Brücke Kölner Straße	26
Abbildung 10: Führung unter Oberleitungsmasten - Skizze	27
Abbildung 11: Pumpwerk am Voltaplatz	29
Abbildung 12: Oberdießemer Straße	31
Abbildung 13: Entwicklungsareal Güterbahnhof [Quelle: Stadt Krefeld]	31
Abbildung 14: Dießemer Bruch	32
Abbildung 15: Bebauungsplan Nr. 743 - Gewerbepark Am Verschubbahnhof	33
Abbildung 16: Verbindungsmöglichkeiten Verschubbahnhof – Weiden/Trift	33
Abbildung 17: Blick von der Hochfelder Straße auf Fläche zwischen Bahnbrücken	34
Abbildung 18: Fuß-Radweg Kuhleshütte	36
Abbildung 19: Schmiedestraße	36
Abbildung 20: Schienentrasse zwischen Schmiedestraße und Glindholzstraße	37
Abbildung 21: Crönpark	39
Abbildung 22: Rheinbabenstraße / Ossumer Straße	40
Abbildung 23: Königsberger Straße	41
Abbildung 24: Grünzug nördlich der Berliner Straße	43
Abbildung 25: Treppe Fußgängertunnel und Weg bis Lange Straße	44
Abbildung 26: Lange Straße	44
Abbildung 27: Lange Straße	45
Abbildung 28: Bewertung des entstehenden Aufwands - Gesamtstrecke	48

## **B ANLAGEN**

### **ANLAGENVERZEICHNIS**

---

#### **1 PROMENADENABSCHNITTE**

#### **2 PLANKONZEPT M 1:5000**

2.1 West

2.2 Mitte

2.3 Ost

#### **3 FLÄCHEN DRITTER**

3.1 Abschnitte 5 und 6

3.2 Abschnitt 7

3.3 Abschnitt 14

3.4 Abschnitte 15 und 16

## **C ANHANG**

### **ANHANGVERZEICHNIS**

---

#### **1 GESTALTUNGSKATALOG**

#### **2 KURZPROFILE**

## 1 VERANLASSUNG UND AUFGABENSTELLUNG

Im Jahr 1999 wurde vom Stadtplanungsamt unter dem Titel „Stadt- und Bahnperspektiven“ eine Konzeption erarbeitet, die eine Vielzahl von Entwicklungsarealen entlang der Bahntrasse Mönchengladbach – Krefeld – Duisburg aufgreift und daraus die Krefelder Promenade als verbindendes Element zur Schaffung einer attraktiven multifunktionalen Ost-West-Achse für Radfahrer, Inliner und Fußgänger etc. ableitet. Die Studie wurde im Jahr 2002 durch eine Massen- und Kostenschätzung ergänzt. Die schwierigen Verhandlungen mit der Bahn ließen das Projekt in den darauf folgenden Jahren zwar in den Hintergrund geraten, die Stadt bekundet aber weiterhin ihren Umsetzungswillen. Dokumentiert wird dies im 2006 verabschiedeten Freiflächenplan sowie in dem derzeitigen Entwurf des neuen Flächennutzungsplans, wo die Promenade als fester Bestandteil zu finden ist. Durch den Flächenerwerb im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs an der Neuen Ritterstraße im Jahr 2010, durch den Einbezug der geplanten Stadterrasse auf dem Südbahnhof in das Handlungskonzept zur Krefelder Innenstadt im Rahmen des Förderprogramms Stadtumbau West und durch die jüngst stattgefundenen Verhandlungen mit Aurelis Real Estate über die Flächen des alten Verschubbahnhofs gewinnt das Projekt Krefelder Promenade wieder an Aktualität.

Die Studie „Stadt- und Bahnperspektiven“ (1999) ist daher auf veränderte Rahmenbedingungen und Machbarkeit zu überprüfen und konzeptionell auf aktuellen Stand zu bringen, um im Weiteren der Stadt als Grundlage für die Umsetzung der gesamtstädtischen Konzeption in Teilabschnitten zu dienen. Die technische Ausarbeitung der Planung und Kostenschätzungen sind nicht Gegenstand der Aktualisierung.

## 2 VORGEHENSWEISE

Die Bearbeitung der Aufgabenstellung erfolgt entsprechend der Tiefe der zu aktualisierenden Studie und basiert auf einem intensiven Abstimmungsprozess mit den Beteiligten des Stadtplanungsamtes.

Eingangs werden die zum Projekt vorliegenden Unterlagen gesichtet und aktuelle Planungsvorhaben abgefragt. Auf Grundlage dieser Informationen wird in Abstimmung mit dem Auftraggeber der **Untersuchungskorridor** festgelegt.

Zur **Leitbilddefinition** werden unter Berücksichtigung unterschiedlicher Nutzergruppen Gestaltungsprinzipien für die Promenade festgelegt. Hierzu wird zunächst die Funktion des Vorhabens mit den Beteiligten abgestimmt und die Nutzergruppen abgeleitet. Unter Beachtung der Empfehlungen für Fußgängeranlagen (EFA) und die für Radverkehrsanlagen (ERA) werden die Ansprüche der unterschiedlichen Nutzergruppen formuliert und Ausbaustandards entwickelt, die mit den Beteiligten diskutiert werden, um im Ergebnis gut abgestimmte Standardmaßnahmen zu formulieren. Die dargelegten Maßnahmen werden durch Zuordnung des Anspruchsniveaus von „Mindestanspruch“ bis „Standardanspruch“ ergänzt. Das Ergebnis der Leitbildformulierung wird in einem Gestaltungskatalog mit Prinzipskizzen festgehalten, der als Grundlage zur Planung der Promenade dient.

Der Bestand entlang des Untersuchungskorridors wird anhand von Planmaterial und durch für frei zugängliche Bereiche ergänzende Ortsbegehungen grob ermittelt. Die **Bestandsaufnahme** umfasst die geometrische Erfassung, die Aufnahme in Betrieb befindlicher Bahnanlagen sowie zu berücksichtigender Gleisanschlüsse, Aussagen zum Zugaufkommen und die Aufnahme von Entwicklungsflächen. Darüber hinaus werden Eigentumsverhältnisse und Nutzungsrechte an relevanten Stellen geklärt.

Die Aufstellung des **Plankonzeptes** ist ein in die Bestandsaufnahme integrierter Prozess und wird durch Abstimmungen mit dem Auftraggeber gelenkt. Zur Aufstellung des Konzeptes findet der Abgleich zwischen Bestand und Leitbild statt. Kritische Diskussionspunkte werden aufgezeigt und Lösungen eruiert. Hierzu wird grob geprüft, inwieweit sich der Qualitätsstandard gemäß Gestaltungskatalog im Bestand umsetzen lässt. Im Ergebnis werden für die Strecke Abschnitte mit unkomplizierter Umsetzung bestimmt und Abschnitte bzw. Punkte, für die die Promenade nur mit Schwierigkeiten bzw. unter Inkaufnahme von Kompromissen verwirklicht werden kann. Ausgewählte kritische Streckenabschnitte/-punkte werden vor Ort begutachtet, um ggf. Lösungsansätze zu entwickeln. Im Ergebnis werden Mängel und Stärken der Planung herausgearbeitet und Hinweise auf Nutzungskonflikte gegeben. Die Konsequenzen bei Nichtrealisierung von kritischen Teilstrecken/-punkten werden dargelegt.

### 3 FESTLEGUNG DES UNTERSUCHUNGSKORRIDORS

Gemäß Ergänzung der Studie vom August 2002 erstreckt sich die Krefelder Promenade über etwa 16,5 km Länge in Ost-West-Richtung durch das gesamte Stadtgebiet und führt vom Stockweg in Forstwald über den Hauptbahnhof bis hin zum Bahnhof Hohenbudberg. In der Ergänzungsstudie wurde das Plankonzept in 16 Streckenabschnitte unterteilt (Abbildung 1).



**Abbildung 1: Übersicht Promenade (Abschnitte gem. Ergänzungsstudie 2002)**

[Stadt- und Bahnperspektiven, Stadt Krefeld, 2002]

Zwischen Forstwald und Roßstraße (Abschnitte 1 bis 4) verläuft die Promenade dann weitgehend auf vorhandenen Wegen bzw. Straßen. Im Besonderen müssen aktuell die Querung der Forstwaldstraße sowie der mögliche Einbezug des Gartengeländes Fichtenbusch (Abschnitt 3) geklärt werden.

Durch die seit 2002 eingetretenen Veränderungen ist besonderes Augenmerk auf den zentralen Bereich zwischen Roßstraße und Oberdießemer Straße (Abschnitte 5 bis 7) zu legen, wo die Trassenführung in Hochlage geplant ist. Bei der Bestandsaufnahme sind hier insbesondere den Bahnanlagen Beachtung zu schenken und die Eigentumsverhältnisse erneut zu klären. Gegebenenfalls sind Alternativrouten zu eruieren bzw. die Konsequenzen der Nichtrealisierung aufzuzeigen.

Von Oberdießemer Straße bis Weiden (Abschnitte 8 und 9) wird die Promenade bei der Entwicklung der Flächen „Güterbahnhof“ und „Verschubbahnhof“ mit berücksichtigt; eine weitere Prüfung erübrigt sich.

Zwischen Weiden und Berliner Straße (Abschnitte 10 bis 12) kann nicht auf damals anvisierte Bahnflächen zurückgegriffen werden. Das Gütergleis in Hochlage zwischen Weiden und Hauptstraße (Abschnitt 10) wird von der Bahn nicht aufgegeben. Darüber hinaus lassen die Planungen für das Trans Terminal Krefeld (TTK, Abschnitt 12) eine Führung der Promenade zwischen Bahntrasse und TTK nicht zu, so dass die Bahnunterführung der Berliner Straße nicht für die Promenade genutzt werden kann. Hier sind Alternativführungen zu finden und die Anschlüsse an die weiterführende Trasse zu prüfen.

Für die Routenplanung zwischen Berliner Straße und Uerdinger Bahnhof (Abschnitte 13 und 14) muss der geplante Einbezug von Bahnflächen erneut geprüft werden. Der weitere Verlauf bis zum Bahnhof Hohenbudberg (Abschnitte 15 und 16) führt über vorhandene Straßen.

Als Untersuchungsraum stellt sich somit der rd. 16,5 km lange Untersuchungskorridor entlang der Bahntrasse Mönchengladbach - Krefeld - Duisburg innerhalb der Krefelder Stadtgrenzen dar mit besonderem Augenmerk auf den Abschnitt zwischen Roßstraße und Oberdießemer Straße und mit Alternativroutensuche über etwa 3,5 km Länge im Bereich von Weiden bis nördlich der Berliner Straße.

## 4 LEITBILDDEFINITION

### 4.1 Zielvorstellung

Die Krefelder Promenade wurde als multifunktionale Freizeitachse für Fußgänger, Radfahrer und Skater etc. weitgehend abseits des Kfz-Verkehrs entlang der das Stadtgebiet von West nach Ost querenden Bahntrasse Mönchengladbach – Krefeld – Duisburg entwickelt. Sie hält Verbindungen zwischen Freizeit- und Kultureinrichtungen sowie zwischen Stadtteilen, Anbindungsmöglichkeiten an überregionale Freizeitverbindungen und die Verknüpfung der Krefelder Bahnhöfe bereit und bietet damit Freizeiterlebnis wie auch Verbindungs- und Erschließungsfunktion. Die Konzeption der ersten Studie sah die gleichwertige gemeinsame Nutzung der Promadenfläche aller nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer vor.

Die Entwicklungen im Radverkehr sind seither weiter vorangeschritten. Pedelecs sind auf dem Vormarsch, die im Radverkehr höhere Reisegeschwindigkeiten und längere Reiseweiten zulassen, was den Einsatz von Fahrrädern im Alltagsverkehr über längere Distanzen als bislang erlaubt, aber auch das Erfordernis nach hochwertigeren Radverkehrsanlagen bedingt. Das Konzept der Radschnellwege auf separater Infrastruktur mit sicheren, schnellen und komfortablen Wegeverbindungen wird als Konsequenz zur Steigerung des Radverkehrs und damit als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz wie auch zur Gesundheitsförderung gesehen.

Die Krefelder Promenade soll zwar auch weiterhin schwerpunktmäßig dem Aspekt der Freizeitverkehrsachse für alle nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer nachkommen und nicht als Radschnellweg konzipiert werden. Dennoch muss den Entwicklungen im Radverkehrssektor bei der Konzeption zur Promenade Beachtung geschenkt werden.

### 4.2 Planungskriterien

Die Krefelder Promenade soll zu einem innovativen, identitätsstiftenden Markenzeichen für die Stadt werden. Die Entwicklung und Umsetzung von einheitlichen Qualitätsstandards ist Voraussetzung für die erwünschte hohe Funktionalität und damit auch für die erwartete hohe Akzeptanz des Produktes. Neben den wesentlichen technischen Daten wie etwa Ausbaustandards und Entwicklung einer einheitlichen Infrastruktur ist auch der Wiedererkennungswert der Strecke ein Garant für den Erfolg. Die Formulierung von Gestaltungsprinzipien und eine ablesbare und wieder erkennbare Formensprache über die gesamte Streckenlänge fördern die Wahrnehmbarkeit der Promenade, stärken die Imagebildung und lassen sie zu einem prägnanten Element der Stadt werden. Es gilt, für alle Nutzer durchgängig zufriedenstellende Trassenbreiten zu gewährleisten, auch in Brücken- und Auffahrbereichen, die ausreichende Trennung zwischen Bahn und Promenade zu sichern und eine angemessene Anzahl von Auf- bzw. Abfahrten zum aufgeständerten Promenadenteil (Abschnitt Mitte) anzubieten.

Folgenden Planungskriterien muss Rechnung getragen werden:

- Durchgängigkeit
- Gleichwertige Nutzung aller nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer inkl. Pedelecs
- Ausreichende Dimensionierung (Einhaltung der Regelmaße nach ERA, EFA)

- Barrierefreiheit
- Verkehrliche Sicherheit
- Soziale Sicherheit
- Umwegminimierung
- Steigungsminimierung
- Minimierung unnötiger Halte
- Minimierung des Rollwiderstandes (Fahrrad, Inliner, Rollator, Rollstuhl)
- Gute Orientierung
- Gute Ausstattung

### 4.3 Nutzungskonflikte

Die Krefelder Promenade soll als Angebot für alle Verkehrsteilnehmer des nichtmotorisierten Verkehrs einschließlich der zum Radverkehr zählenden Pedelec-Fahrer eingerichtet werden und von allen gleichwertig genutzt werden dürfen.

Damit bietet sich das Bild einer inhomogenen Gruppe von Nutzern, die sich geräuschlos mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten fortbewegen oder auch verweilen. Zielgerichtetes Fahren der Radfahrer steht „ausladenden“ Bewegungen von Inline-Fahrern und spontanen Richtungs- und Geschwindigkeitsänderungen der Fußgänger einschließlich spielender Kinder und freilaufender Hunde gegenüber.

Um Nutzungskonflikten vorzubeugen, wird die getrennte Führung von Radfahrern und Fußgängern als Standardanspruch, bei großem Gefälle als Mindestanspruch festgelegt. Ausreichende Wegebreiten mit Aufweitungen zum Verweilen und Spielen sind zur Konfliktmeidung einzuplanen. Geh- und Fahrwege sollten keine Einengungen aufweisen und sind daher von Einbauten freizuhalten.

### 4.4 Qualitätsstandard

Die aus den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002) sowie die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) resultierenden Qualitätsanforderungen werden im nachfolgenden Gestaltungskonzept dargelegt (**Anhang 1: Gestaltungskatalog**).

### Gestaltung

Die Krefelder Promenade ist einerseits zum Zwecke der Wiedererkennung einheitlich, andererseits aber auch abwechslungsreich unter Berücksichtigung der vielfältigen örtlichen Gegebenheiten zu gestalten, um zu einem innovativen, identitätsstiftenden Markenzeichen für die Stadt zu werden. Hierfür sind unter Beachtung der nachfolgenden technischen Merkmale durchgängig wiederkehrende Gestaltungsmerkmale unabdingbar, die bspw. durch einen Ideenwettbewerb eruiert werden können. Denkbar ist dabei die Definition eines zu verfolgenden Leitmotivs wie „Bahnpromenade“ oder „Samt- und Seidenpromenade“, dem die Ausstattungsmerkmale mit dem Ziel eines einheitlichen Erscheinungsbildes untergeordnet werden und das in ein themenorientiertes Marketing umgesetzt wird.

## **Führung**

Die Krefelder Promenade dient zwar vorrangig als Freizeitachse, aber unter dem Aspekt, dass sie auch verbindende Funktion zwischen Stadtteilen sowie Freizeit- und Kultureinrichtungen übernehmen soll und als Querung des Stadtgebietes entlang der Bahntrasse zu verstehen ist, ist der Umwegfaktor gering zu halten. Daher sollten in Abwägung mit den in die Örtlichkeiten einzupassenden technischen Gestaltungsvorgaben für die Freizeitachse möglichst direkte Führungen gewählt werden, die sich an der Bahntrasse orientieren. Der Umwegfaktor sollte gemäß ERA gegenüber der kürzest möglichen Verbindung den Wert von 1,2 nicht überschreiten.

Als Freizeitachse ist eine Routenführung abseits der Kfz-belasteten Straßen anzustreben.

## **Führungsform**

Als Konsequenz der Entwicklungen im Radverkehrssektor wird unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Dynamik zur sicheren Führung die Trennung von Rad- und Fußverkehr angestrebt. Es wird jedoch nicht die räumliche Trennung, sondern eine durch farbliche Markierung getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr festgelegt. Die Ausschilderung erfolgt mit dem Zeichen 241 der StVO (getrennter Rad- und Fußweg). Hindernisse wie Absperrpfosten, die den Bewegungsfluss der Promenadennutzer behindern, sind zu vermeiden.

Ist die Routenführung gemäß Standardanspruch abseits des Kfz-Verkehrs nicht möglich, ist je nach örtlichen Gegebenheiten entweder die straßenbegleitende Führung gemäß Regelmaßen nach EFA oder ERA oder aber die gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr zu planen.

Zur gemeinsamen Verkehrsflächennutzung aller Verkehrsarten gibt es derzeit in Deutschland zwei Möglichkeiten. Bei Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereiches (Z 325 StVO ist Schrittgeschwindigkeit (7 km/h) einzuhalten und Fußgänger haben besondere Rechte, so dass eine gleichberechtigte Nutzung aller Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Bei Einrichtung einer Fahrradstraße hingegen werden die Fahrradfahrer gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern bevorrechtigt und Fußgänger sind offiziell nicht für die Nutzung von Fahrradstraßen vorgesehen. Beide Möglichkeiten widersprechen dem Ziel der gleichberechtigten Nutzung der Promenade durch die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer.

Die im Ausland bekannte Begegnungszone hingegen dient der gleichberechtigten Nutzung aller Verkehrsteilnehmer. Sie fordert soziales Verkehrsverhalten und gegenseitige Rücksichtnahme in einem selbsterklärenden Straßenraum. Wenngleich die Begegnungszone in der StVO noch nicht verankert ist, korrelieren die Kriterien einer solchen Zone am ehesten mit den für die Promenade angestrebten Zielen. Daher sollte als Ziel für die Realisierung der Promenade auf gemeinsam genutzten Flächen aller Verkehrsarten die Einrichtung einer Begegnungszone benannt werden in der Hoffnung, dass bis zur Realisierung der Promenade die Begegnungszone in die StVO Eingang gefunden hat. Andernfalls muss auf die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereiches zurückgegriffen werden.

## **Anbindung**

Die gute Zugänglichkeit der Promenade ist für alle Nutzer unter Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Menschen sicherzustellen. Hierfür sind ausreichend Auf- und Abfahrten zu Streckenabschnitten in Hochlage sowie zusätzliche Treppenanlagen an den Auf- und Abfahrten anzubieten. Die Rampen dürfen 6% Steigung nicht überschreiten und müssen zur Gewährleistung der Sicherheit von Rollstuhlfahrern alle 6 m Zwischenpodeste mit mindestens 1,70 m Breite und 2,50 m Länge aufweisen.

Die Anlehnung der Streckenführung an die Bahntrasse lässt eine gute Verknüpfung mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zur Stärkung des Umweltverbundes zu. Ein optimaler Übergang ist entweder durch den direkten Einbezug der Bahnhöfe in die Streckenführung oder aber eine entsprechende wegweisende Beschilderung von der am Bahnhof vorbeiführenden Promenade sicherzustellen. An den Bahnhöfen sind die vorhandenen Abstellanlagen weiter zu optimieren.

## **Kreuzungen**

Die Promenade ist möglichst kreuzungsfrei bzw. mit Bevorrechtigung gegenüber dem Kfz-Verkehr mit baulicher Kenntlichmachung dieser Regelung zu führen. Sollte dies nicht möglich sein, sind die Wartezeiten für die Promadenutzer an Querungsstellen zu minimieren.

Bei der Nutzung von Über- und Unterführungen als Querungsanlagen wird für die Promenade eine lichte Höhe von 3 m (mindestens 2,50 m) erforderlich. Die Steigung der Rampen darf 6% nicht übersteigen. Zur sicheren Nutzbarmachung für Rollstuhlfahrer sind Rampen alle 6 m mit Zwischenpodesten (mind. B=1,70 m und l=2,50 m) zu versehen und bei einer Höhendifferenz von mehr als 5 m sind zusätzlich Treppen vorzusehen.

An plangleichen Kreuzungen mit Kfz-Straßen ist für die Promenade eine Führung mit Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr ohne Unterbrechung und ohne Höhenunterschied (Auffpflasterungen) anzustreben, sofern das Verkehrsgeschehen dies zulässt. Sichthindernisse sind zu vermeiden.

Müssen signalgesteuerte Knotenpunkte gekreuzt werden, sind vorgezogene Haltelinien für die Radfahrer obligatorisch und eine Minimierung der Haltezeiten anzustreben wie beispielsweise durch vorgelagerte Grünzeitanforderungen.

## **Trennung zur Bahn**

Zwischen der Promenade und noch genutzten Gleisen ist eine geeignete Trennung einzurichten, die ein unbefugtes Betreten der Bahnanlagen verhindert und so die Sicherheit aller Nutzer einschließlich spielender Kinder und freilaufender Hunde gewährleistet.

Alle Anlagen der Bahn, sowohl ober- als auch unterirdisch, sind freizuhalten. Bei geringerem Zugaufkommen erfolgt die Trennung durch dichten Bewuchs. Ein Wegeabstand von ca. 5,50 - 6 m von der letzten Gleisachse reicht im Allgemeinen aus.

Bei hohem Zugaufkommen erfolgt die Trennung durch einen Zaun, der in ca. 3,80 m Abstand von der letzten Gleisachse errichtet werden kann.

## **Breiten**

ERA und EFA weisen für einen einseitigen Zweirichtungsradweg 3 m und für einen straßenbegleitenden Fußweg 2,50 m als Regelmäße aus. Als Standardanspruch an die Promenade wurde unter Berücksichtigung dieser Maße für die Führung durch Freiraum abseits des Kfz-Verkehrs eine Breite von 5,50 m festgelegt. Der Radweg wird 3 m breit (mit Einfärbung) und der Fußweg 2,50 m breit (ohne Einfärbung) ausgeführt. Müssen wegen der örtlichen Gegebenheiten Rad- und Fußwege räumlich getrennt werden, ist eine Breite von jeweils 3 m zu gewährleisten.

Als Mindestanspruch werden je nach den Örtlichkeiten angepassten Führungsformen folgende Breiten erforderlich:

- 3 m Fuß-Radweg durch Freiraum
- 4 m Fuß-Radweg auf Rampen
- 2,50 m straßenbegleitender Fußweg sowie Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder Radwege mit Breiten gemäß Regelbreiten nach ERA
- 5,50 m Begegnungszone

## **Pflanzungen**

Viele Radwegschäden entstehen durch Wurzelaufbrüche. Um dies zu verhindern und damit zur Standardsicherung Folgekosten zu sparen, sind Baumpflanzungen in 2,50-3,00 m Entfernung zum Weg vorzunehmen. Mindestens ist jedoch ein Abstand von 0,75 m einzuhalten.

## **Oberfläche**

Die Oberfläche der Promenade ist mit glattem Asphalt zu gestalten, der eine witterungsunabhängige Belagsqualität zur guten Befahrbarkeit bzw. Begehbarkeit für Fußgänger, Rollstuhlfahrer, Rollatorenutzer, Fahrradfahrer, Inlineskater etc. gleichermaßen zulässt. Teileinfärbungen für den Radfahrerbereich, Randlinien und wiederkehrende Piktogramme sichern die Orientierung.

## **Beschilderung**

Grundstein für die Beschilderung der Promenade ist ein einprägsames schnell zu erfassendes Logo, das der eindeutigen Kennzeichnung des Markenzeichens „Krefelder Promenade“ dient und alle Elemente des Wegweisungssystems etikettiert. Die Wegweisung gilt es in das in Krefeld vorhandene Radwegweisungssystem zu integrieren. Dabei ist eine durchgängige Wegweisung inkl. Ausschilderung der SPNV/ÖPNV-Anschlüsse und wichtiger Zielpunkte sicherzustellen.

len. Wichtige Zielpunkte können Freizeit- und Kultureinrichtungen wie auch Serviceeinrichtungen für die Promenadennutzer sein, als hier beispielweise Radstationen, diebstahlsichere, wettergeschützte Abstellanlagen mit Ladestationen für Pedelecs, Akkuwechselstationen zu nennen sind.

## **Beleuchtung**

Zu den markanten Gestaltungsmerkmalen gehört auch eine Beleuchtung in einheitlichem Design. Die durchgängig anzulegende Beleuchtung macht die Promenade auch in den frühen Morgen- und späten Abendstunden nutzbar. Die richtige Ausleuchtung verringert die Unfallgefahr und trägt ebenso zur sozialen Sicherheit bei. Zur Minimierung des Dauerlichts für die Umgebung und des Energieaufwandes ist der Einsatz von dynamischen Beleuchtungsanlagen zu eruieren.

## **Möblierung**

Auch die Möblierung für die Promenade sollte im prägnanten einheitlichen Design erscheinen und in regelmäßigen Intervallen die Promenade begleiten. Bänke zum Verweilen, Mülleimer, Wetterschutzdächer und Fahrradständer sind auf den Verweilflächen neben den Fußwegen anzuordnen. Darüber hinaus steigern Einzelspielgeräte, wie sie derzeit beispielsweise auf dem Neumarkt anzufinden sind, die Attraktivität der Promenade für die Kleinsten. Die Anordnung von Kunstwerken, Brunnenanlagen, Lichtinszenierungen etc. ergänzen die Gestaltung der Promenade zu einem Gesamtbild.

## **Service**

Reinigung und Winterdienst zählen zum Standardanspruch der Promenade, um sie ganzjährig zu jeder Zeit sicher und komfortabel nutzbar zu machen. Beim Winterdienst ist besonderes Augenmerk auf den zentralen Bereich und auf die Rampen zu legen. Sollte also ein genereller Winterdienst in Anbetracht der angespannten Haushaltslage nicht bezahlbar sein, ist als Mindestanspruch der zentrale Bereich einschließlich Rampen im Winter zu räumen.

## **Rampen**

Für die erforderlichen Auffahrts-/Abfahrtsrampen und Unterführungen sollten die Steigungen unter 6% liegen, je nach zu überwindender Höhe auch weniger. Es sind alle sechs Meter Zwischenpodeste insbesondere für Rollstuhlfahrer, aber auch für Inlineskater einzuplanen. Bei einer anzunehmenden Höhendifferenz von ungefähr vier Metern für Unterführungen stellt sich die Längenentwicklung der Rampen bei 6% Steigung mit ca. 90 m dar. Für die Auffahrts-/Abfahrtsrampen zu den Routenabschnitten in Hochlage werden rd. Sechs Meter Höhenunterschied angenommen, wodurch Längen von 140 m (6% Steigung) bis 170 m (5% Steigung) erforderlich werden. Die Rampen müssen zur verkehrlichen und sozialen Sicherheit übersichtlich und beleuchtet gestaltet werden.

Bei Anlage einer Unterführung müssen die Vorteile gegenüber den Nachteilen abgewogen werden. Sicherheit und zügiges Vorankommen durch Kreuzungsfreiheit (Rampen) stehen Steigung

gen und unter Umständen Umwege gegenüber, die den Nutzern je nach örtlichen Gegebenheiten die Direktfahrt ohne Kreuzungsfreiheit und mit vom Kfz-Aufkommen abhängigen Wartezeiten bevorzugen lassen. Hier muss einzelfallabhängig entschieden werden.

### **Querschnittsdarstellungen**

Aus den dargelegten Qualitätsmerkmalen abgeleitete Musterbeispiele sind dem Gestaltungskatalog zu entnehmen (**Anhang 1**).

## 5 BESTANDSAUFNAHME UND PLANKONZEPT

### 5.1 Routenabschnitte

#### Beginn und Ender der Route

Zunächst war die Krefelder Promenade vom Stockweg in Forstwald über den Hauptbahnhof bis hin zum Bahnhof Hohenbudberg geplant. Die Bestandsaufnahme zeigt aber, dass die Route zwischen Stockweg und Bf Forsthaus über einen Waldweg führt. Verbreiterung, Versiegelung und das Anbringen einer Beleuchtungsanlage ist hier nicht angezeigt, so dass der angestrebte einheitliche Ausbaustandard nicht gewährleistet werden kann. Darüber hinaus bietet sich als prägnanter westlicher Anfangs-/Endpunkt der Bf Forstwald an, der als „Promenadenportal“ mit entsprechenden Infotafeln/-säulen gestaltet werden sollte. Die Anbindung an die über die Stadtgrenzen hinaus führenden Radwege ist am Bf Forsthaus gewährleistet.

Als östliches „Promenadenportal“ wird zunächst der Bf Uerdingen als prägnanter Punkt gewählt, da die Weiterführung bis zum Bf Hohenbudberg nur über vorhandene, kaum ausbaubare Straßenzüge verlaufen würde. Die Anbindung an die zu den Nachbarstädten führenden Radwege ist auch hier gewährleistet, so dass zu einem späteren Zeitpunkt die Verknüpfung der Krefelder Promenade mit noch in Planung befindlichen Radwegen der Nachbarregionen wie z.B. dem Radschnellweg Ruhr verwirklicht werden kann.

Daher wird die Strecke gegenüber den Planungen in der alten Studie geringfügig gekürzt und auf den Bereich zwischen Bf Forsthaus und Bf Uerdingen beschränkt, um eine zusammenhängende Freizeitachse mit einheitlichem Ausbaustandard durch das Krefelder Stadtgebiet und prägnanten Anfangs-/Endpunkten anbieten zu können.

#### Routenverlauf

Für die Promenade ist ab Weiden ein von der Startstudie abweichender Routenverlauf zu finden, da auf damals anvisierte Bahnflächen nicht zurückgegriffen werden kann. Die Eruiierung von Alternativrouten wird nachfolgend abschnittsweise dargestellt.

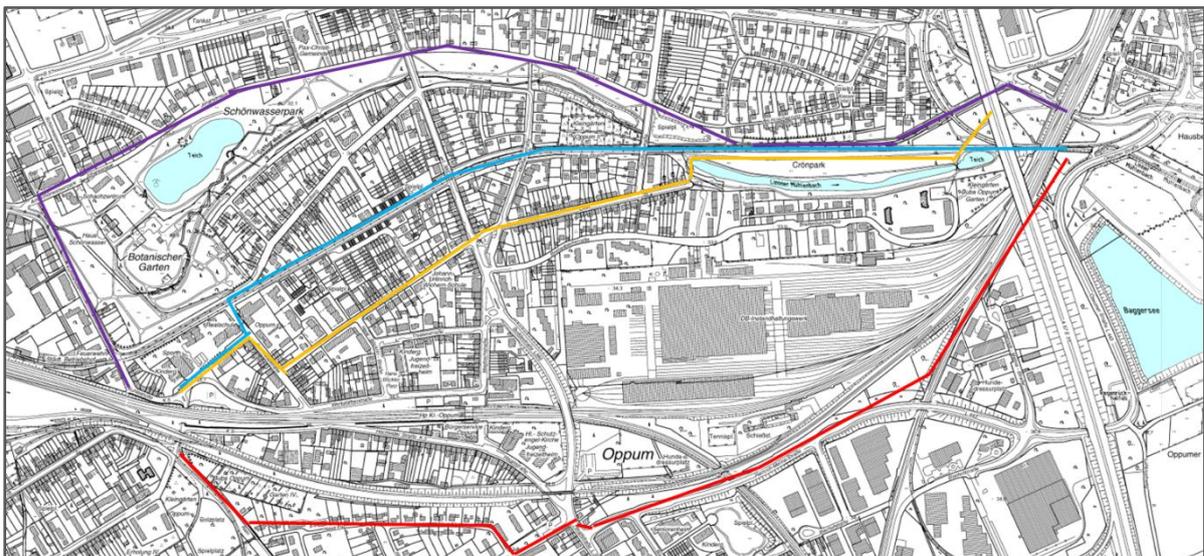
#### Weiden bis Rheinbabenstraße

Das Gütergleis in Hochlage zwischen Weiden und Hauptstraße wird, anders als in der ersten Studie angenommen, von der Bahn nicht aufgegeben. Für den Bereich Oppum von Weiden bis Rheinbabenstraße sind daher Alternativführungen zu eruiieren und die Anschlüsse an die weiterführende Trasse zu prüfen.

Vier Routenführungen werden im Folgenden stichpunktartig dargestellt (Abbildung 2):

- Kuhleshütte - **Johansenaue** unter Einbezug des Schönwasserparks – (Rehgraben) – neben der Straßenbahn verlaufender Fuß-Radweg (magenta)
  - Abschnitt Kuhleshütte durch Kfz-Verkehr und Straßenbahn geprägt

- Johansenaue ist für Radverkehr in beiden Richtungen freigegebene Einbahnstraße entlang des Schönwasserparks, die von Rad fahrenden Promenadennutzern befahren werden könnte
- Vorhandener gemeinsamer Fuß-Radweg neben der Straßenbahn ist zu schmal, um Minimalanforderungen an Promenade zu erfüllen
- Kuhleshütte – Schmiedestraße – **Altes Hafengleis** unter Einbezug angrenzender Wege und des Crönparks (blau)
  - Führung entsprechend den Zielvorstellungen abseits des Kfz-Verkehrs
  - Ungenutztes Hafengleis mit Gleisanschlussverpflichtungen
  - Nutzungsrechte zu klären
- Kuhleshütte – Schmiedestraße – **Schlosserstraße** – Crön – Crönpark (gelb)
  - Führung über vorhandene Straßen durch Wohngebiet mit dem Kfz-Verkehr
  - Führung aller Promenadennutzer durch nicht asphaltierten Crönpark
- Rain – Neue Flur – Korekamp – **Heinrich-Malina-Straße** – Grünzug (rot)
  - überwiegend Führung mit Kfz-Verkehr
  - Problem Querung Hauptstraße
  - Führung über topografisch ungünstige Heinrich-Malina-Straße
  - Brückenbau über Gleisstrecke Duisburg-Köln erforderlich (entspricht alter Studie)



**Abbildung 2: Routenführung Oppum - Skizze**

Die Routen über Johansenaue, Schlosserstraße und Heinrich-Malina-Straße wären als Produkt „Promenade“ unzulänglich.

Die Routenwahl über das alte Hafengleis neben der Straßenbahntrasse stellt sich als beste Lösung dar, um unter Einbezug des parallel zur Gleistrasse verlaufenden Fuß-Radweges (südlich/nördlich der Gleise) und des Crönparks als Promenade abseits des Kfz-Verkehrs gestaltet zu werden. Das Gleis wird schon Jahrzehnte nicht mehr genutzt, dennoch bestehen immer noch Gleisanschlussverpflichtungen. Die Hafen Krefeld GmbH & Co KG ist jedoch zu Gesprächen bereit, da die Strecke wirtschaftlich gesehen zum jetzigen Zeitpunkt von geringem Interesse ist.

### Rheinbabenstraße bis Berliner Straße

Zwischen Rheinbabenstraße und Berliner Straße kann nicht auf in der Startstudie anvisierte Bahnflächen zurückgegriffen werden. Die Planungen für das Trans Terminal Krefeld (TTK) lassen eine Führung der Promenade zwischen Bahntrasse und TTK nicht zu, so dass die in der Startstudie gewählte, optimal liegende Bahnunterführung der Berliner Straße nicht für die Promenade genutzt werden kann. Hier sind Alternativführungen zu eruieren und die Anschlüsse an die weiterführende Trasse zu prüfen.

Die Querungsmöglichkeiten der verkehrsreichen Bundesstraße Berliner Straße sind für die Verbindung zwischen Bf Linn und Bf Uerdingen sehr begrenzt. Die Glindholzstraße ist rd. 1,5 km westlich von der ursprünglich gewählten Optimalroute entfernt und liegt damit zu weit abseits. Eine weitere Querungsmöglichkeit besteht im lichtsignalgeregelten Knotenpunkt Lange Straße. Dieser knapp 200 m westlich der Optimalroute liegende Knotenpunkt müsste von Süden kommend entweder über Bruchfeld – Berliner Straße oder aber über Idastraße und einen anschließenden Weg mit Rampe auf Privatgelände erreicht werden. Abgesehen von den damit verbundenen Steigungen für die Promenadennutzer, sind diese Verbindungen durch das Gewerbegebiet wenig geeignet für eine Freizeitachse. Somit bleibt als Querungsmöglichkeit nur die rd. 700 m östlich der Optimalroute gelegene Königsberger Straße, die die Berliner Straße niveaufrei quert. Die Königsberger Straße bietet genug Ausbaupotenzial, um die Promenade im Straßenraumprofil zu entwickeln (s. nächstes Kapitel). Eine durchgängige Route zwischen Rheinbabenstraße/Ossumer Straße und Unterführung Königsberger Straße unter der Berliner Straße steht nur durch parallele Führung zum Kfz-Verkehr im Straßenzug Rheinbabenstraße – Hafensstraße – Königsberger Straße zur Verfügung. Eine abseits des Kfz-Verkehrs gelegene Route wäre zwar im heutigen Bestand auszumachen, ist aber durch die bekannten Planungen zum TTK hinfällig.

### Berliner Straße bis Uerdingen Bf

Der vorangegangene Promenadenabschnitt endet auf der Königsberger Straße nördlich der Berliner Straße in rd. 700 m Entfernung zur in der Startstudie konzipierten Optimalroute zwischen Linn Bf und Uerdingen Bf, die neben der Bahnstrecke entlangführt.

Wird die Promenade von diesem Punkt aus Richtung Bahntrasse geführt, um den Routenverlauf parallel zur Bahn wieder aufzunehmen, wird zwar der Anspruch an eine möglichst direkte Führung nicht erfüllt, es erlaubt aber die Entwicklung der Promenade abseits des Kfz-Verkehrs dem Charakter als Freizeitachse entsprechend. Bis zum Bf Uerdingen beläuft sich die Strecke dann auf rd. 2,2 km. Darüber hinaus bleibt dem Nutzer die Entscheidung überlassen, alternativ gemäß der Beschilderung die NiederRheinroute zu befahren und so auf direktem Weg (rd. 1,3 km) am Zentrum Uerdingen vorbei den Bahnhof anzufahren.

Die direkte Führung lässt einen Ausbau der Promenade gemäß Standardanspruch nicht zu. Vielmehr müssten die Promenadennutzer mit dem Kfz-Verkehr geführt werden und die verkehrsreiche Mündelheimer Straße plangleich queren.

Darüber hinaus ist anzustreben, den Promenadennutzern von der Königsberger Straße aus einen möglichst direkten Anschluss an das Rheinufer zu bieten. Dies sollte in der Neuplanung der Zufahrt zur Berliner Straße berücksichtigt werden, damit im Zuge der dafür durchgeführten Erdarbeiten ein entsprechender Durchlass mit für Fußgänger und Radfahrer geeignetem Lichtraumprofil eingearbeitet wird.

## Routenabschnitte

Bestand und Plankonzept der Strecke werden nachfolgend abschnittsweise beschrieben. Die Streckeneinteilung erfolgt zur Vergleichbarkeit in Anlehnung an die Ergänzungsstudie von 2002. Eine Übersicht über die 16 Streckenabschnitte ist in **Anlage 1** dargestellt:

1. Bf Forsthaus - westlich Hückelsmaystraße
2. Hückelsmaystraße - westlich Forstwaldstraße
3. Forstwaldstraße - Bahnbrücke Vorster Straße
4. Vorster Straße - Alte Gladbacher Straße / Roßstraße
5. Alte Gladbacher Straße - östlich Gladbacher Straße
6. Gladbacher Straße - Stadtterrasse - östlich Südausgang Hbf.
7. Südausgang Hbf. - westlich Oberdießemer Straße
8. Oberdießemer Straße - westlich Dießemer Bruch
9. Dießemer Bruch - Weiden
10. Weiden - Glindholzstraße
11. Glindholzstraße - südlich Rheinbabenstraße
12. Rheinbabenstraße – Königsberger Straße
13. Beginn Königsberger Straße - nördlich Berliner Straße
14. Berliner Straße - östlich Fußgängertunnel Rundweg
15. Fußgängertunnel Rundweg - südlich Am Röttgen
16. Am Röttgen - Bf. Uerdingen

Ein Kurzprofil zu jedem Streckenabschnitt ist im **Anhang 2** dargestellt.

## 5.2 Abschnitt 1: Bf Forsthaus - westlich Hückelsmaystraße (1.150 m)

### Bestand

Vom Bahnhof Forsthaus führt die Strecke über die Zufahrtsstraße des Bahnhofs, kreuzt den Bellenweg plangleich, verläuft dann über einen für Land- und Forstwirtschaftlichen Verkehr freigegebenen gemeinsamen Fuß-Radweg unmittelbar neben einem schmalen Reitweg und im weiteren über die Anliegerstraße Ginsterpfad bis zur Hückelsmaystraße (Abbildung 3).

Die Strecke liegt durch einen Grünstreifen getrennt südlich der Bahntrasse, die von rd. 130 Zügen pro Tag genutzt wird. Die asphaltbedeckte Oberfläche weist im Bereich Ginsterpfad erhebliche Schäden auf.

Straßenbeleuchtung ist nur im Bereich des Bahnhofs Forsthaus und am Ginsterpfad vorhanden.



**Abbildung 3: Bellenweg - Ginsterpfad**

### **Plankonzept (Anlage 2.1)**

Der Bahnhof Forstwald ist als Eingangsportal der Promenade entsprechend prominent in Szene zu setzen.

Zufahrtsweg zum Bahnhof und Ginsterpfad lassen aufgrund des Erfordernisses, den Kfz-Verkehr weiterhin zulassen zu müssen, nur die Einrichtung von Begegnungszonen zu, die im Sinne des Promenadenstandards gestaltet werden.

Zwischen Bellenweg und Ginsterpfad ist der bereits vorzufindende Weg lediglich an den Promenadenstandard anzupassen. Im Bereich des Waldes wird aufgrund des Baumbestandes die vorgesehene Standardbreite nicht zu verwirklichen sein. Erst mit Beginn der Felder kann versucht werden, durch Grundstücksankauf die Entwicklungsfläche für die Promenade zu verbreitern.

Der angrenzende Bahnübergang im Kreuzungsbereich des Bellenwegs lässt die Einrichtung einer Vorfahrt für die Promenadennutzer gegenüber dem Verkehr auf dem Bellenweg nicht zu, da sonst möglicherweise Kfz-Verkehre zur Gewährung der Vorfahrt auf der Bahntrasse zum Stehen kämen. Die durch das geringe Verkehrsaufkommen auf dem Bellenweg zu erwartenden Wartezeiten lassen dies aber auch akzeptabel erscheinen.

### **Bewertung**

Für die Anlage der Promenade auf dem Streckenabschnitt zwischen Bf Forsthaus und Hückelsmaystraße kann auf vorhandene Wege zurückgegriffen werden, die es gemäß dem Standardanspruch zu erweitern und umzubauen gilt. Der zur Einrichtung der Promenade zu erwartende Aufwand ist als gering einzustufen.

### **5.3 Abschnitt 2: Hückelsmaystraße - westlich Forstwaldstraße (1.400 m)**

#### **Bestand**

Mit dem Kreuzen der Hückelsmaystraße muss auch die Bahntrasse am gesicherten Übergang gequert werden. Die Route verschwenkt damit auf einen nördlich der Bahntrasse liegenden für Land- und Forstwirtschaftlichen Verkehr freigegebenen gemeinsamen Fuß-Radweg. Angrenzend liegen Felder. Die Bahntrasse (rd. 130 Züge pro Tag) ist durch einen Grünstreifen abgetrennt. Im weiteren Verlauf wird die Oberbenrader Straße passiert. Dahinter führt die Strecke

über eine kurze Zufahrtsstraße an einem Fitnessstudio und einem Hof vorbei. Ohne Gehweg und mit am Rand parkenden Pkw wird diese Zufahrtstraße heute schon vom motorisierten wie auch nichtmotorisierten Verkehr gleichermaßen mit der notwendigen gegenseitigen Rücksichtnahme genutzt, also quasi als Begegnungszone, ohne als solche ausgewiesen zu sein. Im Anschluss steht ein für Land- und Forstwirtschaftlichen Verkehr freigegebener, ebenfalls zwischen Bahntrasse und Feldern gelegener gemeinsamer Fuß-Radweg bis zur Forstwaldstraße zur Verfügung (Abbildung 4).



**Abbildung 4: Wege zwischen Hückelsmay- und Forstwaldstraße**

Die Hückelsmaystraße ist als Landesstraße klassifiziert, zweispurig und verkehrsaufkommensstark, während die Oberbenrader Straße als schmale aufkommensschwache Straße einzustufen ist.

Der gesamte Abschnitt weist aktuell nur im Bereich der Querungen und im Bereich der Zufahrtsstraße östlich der Oberbenrader Straße Straßenbeleuchtung auf.

### **Plankonzept (Anlage 2.1)**

Die bereits vorzufindenden Fuß-Radwege sind lediglich an den Promenadenstandard anzupassen. Sofern durch Grundstücksankauf im Bereich der Felder die Entwicklungsfläche für die Promenade verbreitert werden kann, ist dort die Anlage gemäß Standardanspruch möglich.

Im Bereich des abgehenden Zufahrtsweges zu Fitnessstudio und Hof gilt es den heutigen Zustand als Begegnungszone gemäß Promenadenstandard auszugestalten.

Im Bereich der Hückelsmaystraße kreuzt die Route sowohl die Straße als auch die Bahntrasse. In der alten Studie ist eine Unterquerung der Bahn in Höhe der Hückelsmaystraße angedacht worden, was durch die Längenentwicklung der erforderlichen Rampen mit großen Umfahrten verbunden wäre. Der nur bei geschlossenen Schranken wirkende Nutzen ist bei dem vergleichsweise geringen Zugaufkommen als eher niedrig einzustufen, so dass davon zur gegenwärtigen Zeit Abstand genommen wird.

Eine Querungshilfe für die viel befahrene Hückelsmaystraße hingegen wäre zur Steigerung von Komfort und Sicherheit der Promenade wünschenswert. Die örtlichen Gegebenheiten lassen den Bau einer Über- oder Unterführung im Zuge der Promenade aber nicht zu. Hier ist lediglich die Anlage einer Signalsteuerung möglich, für die durch ein vorgelagertes Anforderungssystem die Wartezeiten für die Promenadennutzer in Abwägung mit dem Verkehrsaufkommen auf der

Hückelsmaystraße minimiert werden müssten. Zum jetzigen Zeitpunkt wird jedoch aufgrund des als gering anzunehmenden Verkehrsaufkommens in diesem am Stadtrand gelegenen Promenadenabschnitts empfohlen, zunächst auf die kostenintensive Querungshilfe zu verzichten.

Eine Vorfahrtseinrichtung für die Promenadennutzer gegenüber dem Verkehr auf der Oberbenrader Straße ist wegen der dadurch entstehenden Möglichkeit einer Überstauung des angrenzenden Bahnübergangs nicht möglich. Zum Bau einer Unterquerung ohne große Umfahrten fehlt der erforderliche Platz auf der Ostseite der Oberbenrader Straße. Außerdem wäre der damit verbundene Aufwand unverhältnismäßig bei den durch das geringe Verkehrsaufkommen auf der Oberbenrader Straße zu erwartenden Wartezeiten für die Promenadennutzer.

### **Bewertung**

Der zur Einrichtung der Promenade zu erwartende Aufwand auf dem Streckenabschnitt zwischen Hückelsmaystraße und Forstwaldstraße ist als gering einzustufen, da vorhandene Wege genutzt werden, die lediglich erweitert werden.

## **5.4 Abschnitt 3: Forstwaldstraße - Bahnbrücke Vorster Straße (1.200 m)**

### **Bestand**

Mit dem Kreuzen der Forstwaldstraße muss auch die Bahntrasse am heute durch Schranken gesicherten Übergang gequert werden, um auf die südlich der Bahntrasse liegende Alte Gladbacher Straße zu verschwenken.

Gemäß alter Studie wird die planfreie Querung der viel befahrenen Forstwaldstraße durch Bau einer Unterführung im Zuge der Promenade und die plangleiche Bahnquerung angestrebt. Aktuell ist jedoch der Bebauungsplan für den Bereich Forstwaldstraße in Bearbeitung. Danach ist vorgesehen, die Forstwaldstraße mit dem Ziel einer planfreien Querung der Bahntrasse tieferzulegen; der Bau dieser Unterführung wird allerdings nicht zeitnah erfolgen.

Die Alte Gladbacher Straße ist von der Forstwaldstraße aus über einen nur für Fußgänger und Radfahrer freigegebenen Weg zu erreichen (Abbildung 5) und stellt sich in diesem westlichen Abschnitt als reine Wohnstraße (Tempo 30) dar, die auf der Nordseite durch eine Lärmschutzwand und einen Grünstreifen von der Bahntrasse (rd. 130 Züge pro Tag) getrennt ist und auf der Südseite Wohnbebauung aufweist.



**Abbildung 5: Zugang zum Westteil der Alten Gladbacher Straße**

Im weiteren Verlauf entlang der Bahntrasse stößt die Alte Gladbacher Straße auf das Kleingartengelände Fichtenbusch, umfährt dies und unterfährt dann eine sehr schmale unübersichtliche und daher lichtsignalgeregelter Bahnbrücke (Bahntrasse zum Thyssen-Gelände). Gemäß alter Studie verlässt die Promenade jedoch die Alte Gladbacher Straße bei Erreichen des Gartengeländes und führt geradlinig bis zur Vorster Straße, um die dort gelegene Bahnbrücke (Bahntrasse zum Thyssen-Gelände) zu unterqueren.

Die aktuelle Bestandsaufnahme zeigt, dass es sich bei dem Kleingartengelände teilweise um Privatgelände handelt, was ein geradliniges Durchqueren der Promenade wie bislang angedacht nicht zulässt. Die westlich der Thyssen-Bahntrasse liegende Fläche zwischen Bahnbrücke „Alte Gladbacher Straße“ und Bahnbrücke „Vorster Straße“ ist aber Eigentum der Stadt.

Entlang der Alten Gladbacher Straße ist Straßenbeleuchtung vorhanden.

### **Planung (Anlage 2.1)**

Der für die Zukunft geplante Ausbau der Forstwaldstraße lässt eine Überquerung der Straße parallel zur Bahntrasse und eine Unterquerung der Bahn im Zuge der Straßenführung anstreben. Aber erst im Zuge der Abstimmung zur Kreuzungsbeseitigung an der Forstwaldstraße ist eine den Planungen anzupassende Lösung für die Promadenführung konkret zu finden. Fraglich ist, ob die Alte Gladbacher Straße wegen der Höhenanpassungen der Forstwaldstraße für die Promadenutzer dann noch direkt zu erreichen ist oder ob zum Beispiel eine Zuwegung zur Alten Gladbacher Straße dann über Zur Alten Schmiede erfolgen muss. Ohne konkrete Planunterlagen lässt sich dies zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch nicht festlegen.

Daher wird die Führung der Promenade auf Grundlage des heutigen Bestands an der Forstwaldstraße bestimmt, aber ohne Promadenbauten wie Unterführungen, die im Falle des Ausbaus der Forstwaldstraße nutzlos würden. Wohlwissend dass langfristig gesehen die planfreie

Querung mindestens der Forstwaldstraße anzustreben ist, wird für die Promenade dennoch zunächst die plangleiche Querung von Forstwaldstraße und Bahntrasse empfohlen, um sie über die Alte Gladbacher Straße weiterzuführen.

Die Alte Gladbacher Straße muss für Anlieger auch weiterhin befahrbar sein und auch angemessenen Parkraum bieten. Daher ist die Promenade hier als Begegnungszone zu gestalten. Die Führung erfolgt bis zur Thyssen-Bahntrasse über die Alte Gladbacher Straße und wird dann Richtung Norden zur Brücke Vorster Straße über einen neu gemäß den Qualitätsanforderungen für die Promenade anzulegenden Weg geführt, damit die Unterquerung der Bahn an der Vorster Straße erfolgt.

### **Bewertung**

Der dargestellte Ausbau des Streckenabschnitts von Forstwaldstraße bis Bahnbrücke Vorster Straße erfordert Berücksichtigung bei den Planungen zum Ausbau der Forstwaldstraße, die Umgestaltung des heutigen Straßenraums als Begegnungszone über rund 1.000 m und den Bau eines neuen Weges am Rande des heutigen Kleingartengeländes mit einer Länge von rd. 150 m. Es wird ein mittlerer Aufwand erwartet.

## **5.5 Abschnitt 4: Vorster Straße - Alte Gladbacher Straße/Roßstraße (900 m)**

### **Bestand**

Gemäß alter Studie ist die Routenführung über Vorster Straße und nach Querung von Heideckstraße bzw. Nauenweg über den östlichen Teil der Alte Gladbacher Straße vorgesehen. Damit verläuft die Promenade zwar nicht wie gewünscht abseits des Kfz-Verkehrs, sie bleibt aber in diesem Streckenabschnitt alternativlos.

Bei der Vorster Straße handelt es sich um eine für Fußgänger und Fahrradfahrer durchlässige Sackgasse mit breitem Profil. Durchgangsverkehr des motorisierten Verkehrs sind also auszuschließen. Über die rd. 300 m lange Straße wird der am Ende liegende Gartenbauverein Fichtenbusch, die auf der Südseite anzufindende Wohnbebauung bzw. das Mischgebiet und die Kleingärten sowie die auf der Nordseite befindliche Gewerbefläche erschlossen. Alter Baumbestand begleitet die Straßenführung auf der einen Seite, Straßenbeleuchtung auf der anderen (Abbildung 6).



**Abbildung 6: Vorster Straße**

Die Kreuzung mit dem viel befahrenen Nauenweg ist lichtsignalgeregelt. Für die Fahrradfahrer sind bereits vorgezogene Haltelinien an Vorster und Alte Gladbacher Straße vorhanden.

Der 600 m lange Abschnitt der Alte Gladbacher Straße von Nauenweg bis Roßstraße ist geprägt durch Wohngebiet mit hoher Bebauung, teilweise Mischgebiet und die am Ende liegende Kurt-Tucholsky-Gesamtschule. Durch das Wohngebiet führt ein Zugang zum Stadtpark Süd. Die Straße nimmt neben den Anliegerverkehren auch Durchgangsverkehre zur Innenstadt auf. Außerdem verkehrt die Buslinie 58 in beiden Richtungen im Halbstundentakt und dient in dem Bereich drei Haltestellen an. Für Verkehrsberuhigung sorgen für den Busverkehr angepasste Krefelder Kissens. Beidseits sind zwischen Fahrbahn und Gehweg abschnittsweise Parkbuchten und Bepflanzungen anzufinden. Straßenbeleuchtung ist vorhanden (Abbildung 7).



**Abbildung 7: Ostteil der Alten Gladbacher Straße**

## **Plankonzept (Anlage 2.1)**

Die Vorster Straße muss für Anlieger auch weiterhin befahrbar sein und auch angemessenen Parkraum bieten. Dementsprechend ist die Promenade hier als Begegnungszone zu gestalten. Dabei gilt es jedoch die Belange der Anrainerunternehmen zu berücksichtigen.

Als Querungshilfe für die Promenadennutzer am Nauenweg kann die vorhandene Lichtsignalanlage mit vorgezogenen Haltelinien für Fahrradfahrer zunächst als ausreichend anerkannt werden. Es sollte jedoch eine sich in den Grünzeiten auszudrückende bevorzugte Behandlung der Promenade zumindest zu den für Freizeitverkehre interessanten Zeiten, also an den Wochenenden verfolgt werden, ohne eine Überstauung des Nauenwegs bzw. der Heideckstraße zu verursachen. Bei ausreichender Annahme der Angebotes „Promenade“ bzw. zur Förderung der Nichtmotorisierten Verkehre im Alltagsgeschehen ist eine entsprechende Berücksichtigung auch zu den Hauptverkehrszeiten anzustreben.

Aufgrund der vielschichtigen Ansprüche an den Straßenraum der Alte Gladbacher Straße und die Nutzung durch den Linienverkehr ist die Einrichtung einer Begegnungszone nicht möglich. Vielmehr muss das vorhandene Profil der Straße nahezu beibehalten werden. Zur Hervorhebung der besonderen Route für Radverkehre ist die Einrichtung von Schutzstreifen geplant. Außerdem ist die Verortung der Krefelder Kissen zu überdenken. Damit den Fahrradfahrern die ungehinderte und gefahrlose Nutzung der plangleichen Furten neben den Kissen ermöglicht wird, sollte Parken in diesen Bereichen unterbunden werden. Zugeparkte Fahrradstreifen oder aber sich öffnende Türen von neben den Furten abgestellten Fahrzeugen sind nicht zu akzeptieren. Insgesamt kommt den gestalterischen Elementen zur Kenntlichmachung des Produktes „Promenade“ in diesem Bereich besondere Bedeutung zu, damit die einzigartige Bedeutung des Nichtmotorisierten Verkehrs in diesem Straßenzug betont wird.

## **Bewertung**

Die Führung über die Alte Gladbacher Straße entspricht zwar nicht dem Promenadencharakter, der hier lediglich durch gestalterische Elemente erzeugt werden kann, ist aber alternativlos. Der Aufwand ist durch die Nutzung vorhandener Wege gering.

## **5.6 Abschnitt 5: Alte Gladbacher Straße - östlich Gladbacher Straße (650 m)**

### **Bestand**

Entsprechend der alten Studie wird in diesem Abschnitt die Möglichkeit der Routenführung unmittelbar neben der Bahntrasse geprüft. Damit verläuft die Route über Flächen, die derzeit nicht zum Eigentum der Stadt gehören (**Anlage 3.1**).

Die ersten rd. 200 m zwischen Alte Gladbacher Straße und Tannenstraße liegen zwischen Gewerbebetrieben und Bahngleisen auf dem Bahndamm. Der Bereich ist nicht frei zugänglich. Planunterlagen weisen für die Fläche zwischen Gleisachse und Beginn privater Grundstücke Breiten zwischen 9 und 10 m aus.

Das anschließende vorhandene Brückenbauwerk überspannt die Tannenstraße auf rd. 20 m Länge. Zwischen Brückenrand und Gleisachse stehen rd. 17,50 m zur Verfügung. Die Strecke verläuft über weitere ca. 20 m auf dem der DB gehörenden Bahndamm.

Im Anschluss folgt über rd. 190 m das Gelände der Islamischen Gemeinschaft Krefeld e.V. Das Gelände ist von der Bahntrasse durch einen Zaun getrennt und wird bei gutem Wetter als Außengelände zur Moschee mit Pavillons, Gartenbestuhlung einem abgezaunten Bolzplatz genutzt. Darüber hinaus wird die Fläche von einem Gebrauchtwagenhändler genutzt. Das Gelände ist über eine Einfahrt an der Viersener Straße und eine breite Rampe auf dem Privatgelände zu erreichen (Abbildung 8).

Über weitere rd. 30 m Länge ist Bahngelände betroffen. Auf der mit rd. 40 m den Deutschen Ring überspannenden Bahnbrücke lassen die Gleisanlagen keinen Platz für die Promenade. Die nächste Quermöglichkeit des Deutschen Rings liegt an der knapp 100 m entfernten Gladbacher Straße.

Weitere 120 m parallel zur Bahntrasse von Deutscher Ring bis Gladbacher Straße erstrecken sich über DB-Gelände in Hochlage. Auch die vorhandene Bahnbrücke, die die Gladbacher Straße über rd. 30 m überspannt, bietet keinen Platz für die Promenade. Die nächste gesicherte Quermöglichkeit befindet sich an der Kreuzung zum Deutschen Ring.

Rd. 260 Züge pro Tag nutzen die Bahntrasse.



**Abbildung 8: Gelände der Islamischen Gemeinschaft Krefeld e.V**

## Plankonzept (Anlage 2.2)

Die Führung der Promenade auf dem Bahndamm macht eine deutliche Trennung zu den Gleisen erforderlich durch beispielsweise einen auf Promenadenseite zu begrünenden Zaun, der in rd. 3,80 m Entfernung zur Gleisachse errichtet werden kann.

Zwischen Alte Gladbacher Straße und Tannenstraße einschließlich Bahnbrücke über die Tannenstraße ist die Führung neben der Bahn möglich, sofern die DB ein Nutzungsrecht auf dem Bahndamm einräumt. Die Promenade wird jedoch nicht die angestrebte Standardbreite gemäß Gestaltungskatalog erreichen. Dafür müsste die Fläche bis zur Gleisachse eine Breite von ca. 12,30 m anstatt der anzufindenden 9-10 m aufweisen. Mit einem Abstand zur Gleisachse von 3,80 m, 4-5 m Breite für einen Fuß-Radweg und jeweils 60 cm Randbereichen werden 9-10 m Breite eingehalten.

Die Auffahrt wird durch Anlage einer rd. 140 m parallel zur Bahn verlaufenden von Podesten unterbrochenen Rampe konzipiert, die einen Eingriff in den Bereich der heutigen Böschung und damit die Anlage einer entsprechenden Stützmauer voraussetzt. Der zum „Herzstück“ der Promenade führende Auffahrtbereich verschwindet so hinter den Gewerbebetrieben an der Scharfstraße. Um dennoch das Produkt Promenade in diesem Bereich prominent in Szene zu setzen, sollte im Vorfeld der Rampenauffahrt auf der Alten Gladbacher Straße eine entsprechende Raumgestaltung mit Betonung des Eingangsportals zur Hochlage und damit zur geplanten Stadtterrasse vorgenommen werden.

Im weiteren Verlauf zwischen Tannenstraße und Deutscher Ring ist der Erwerb von privatem Grund der Islamischen Gemeinschaft Krefeld e.V. bzw. die Erlangung entsprechender Nutzungsrechte zwingend erforderlich. Über eine Länge von rd. 190 m ist der Erwerb eines mindestens 5 m besser aber 8,50 m breiten Streifens zur Anlage der Promenade notwendig. Außerdem wären zur Optimierung der Promenadenanbindung Zufahrtsrechte über das von der Viersener Straße angeschlossene Gelände der Islamischen Gemeinschaft zielführend. Für die Moschee würde dieses Projekt im Gegenzug, optimale Anbindung mit weitreichendem Gestaltungspotenzial bedeuten.

Sollte das Gelände zwischen Tannenstraße und Deutscher Ring nicht zur Verfügung stehen, würde auch die Nutzung des Bahngeländes zwischen Alte Gladbacher Straße und Tannenstraße hinfällig. Die Führung müsste gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr ab Alte Gladbacher Straße weiterhin über vorhandene Straßen (Scharfstraße-Tannenstraße-Viersener Straße) mit zeitraubenden Querungen anderer Verkehre erfolgen, um erst im Dreieck zwischen Deutscher Ring, Gladbacher Straße und Bahn die Auffahrt zur Hochlage zu ermöglichen. Die Hochlage der Promenade und damit das Herzstück des Projektes würden auf die Stadtterrasse reduziert. Das Produkt Promenade würde damit im Zentrum nur schwer zu vermitteln sein. Ziel muss daher die Führung der Promenade über das sich heute im Privatbesitz der Islamischen Gemeinschaft befindliche Gelände sein.

Die Führung in Hochlage verlangt im weiteren Verlauf die Errichtung eines separaten Brückenbauwerks über den Deutschen Ring mit einer Nutzungsbreite von 5,50 m. Das DB-Gelände auf dem Dreieck zwischen Deutscher Ring, Gladbacher Straße und Bahn gewährt ausreichend Platz, um die Promenade gemäß Standardanspruch und eine geschwungene Auffahrtsrampe einschließlich Zwischenpodesten sowie Treppenanlage anzulegen, die zu einem identitätsstiftenden Eingangsportal nahe der Stadtterrasse ausgebaut werden kann. Auch die anschließende Querung der Gladbacher Straße erfordert ein separates Brückenbauwerk, das dann an die Stadtterrasse anschließt.

## **Bewertung**

Der dargestellte fünfte Abschnitt zwischen Alte Gladbacher Straße und Gladbacher Straße erfordert die Anlage komplett neuer Wege, setzt die Erlangung von Nutzungsrechten oder aber den Eigentumserwerb sowohl von DB-eigenen als auch von privaten Flächen voraus und bedingt die Errichtung von zwei Brückenbauwerken. Die in die Planung einbezogenen Fremdflächen sind in Anlage 3.1 dargestellt. Dementsprechend ist der zu erwartende Aufwand für den als Promenade auszubauenden Streckenabschnitt als hoch einzustufen.

## **5.7 Abschnitt 6: Gladbacher Straße - Stadtterrasse - östlich Südausgang Hbf (400 m)**

### **Bestand**

Der Abschnitt beginnt auf der für den Ideenwettbewerb „Stadtterrasse“ ausgeschriebenen Fläche. In Jahrzehnten gewachsener Baumbestand und der als Kulturzentrum ausgebaute Südbahnhof liegen auf dem der Stadt gehörenden Gelände. Mit einer Breite zwischen 20 und 35 m erstreckt sich die Fläche über eine Länge von rd. 180 m. Nahe der Gladbacher Straße ist eine kleine Fläche von knapp 5 m Breite und 15 m Länge ausgespart. Wegen eines dort stehenden Oberleitungsmastes hat die DB diese Fläche nicht an die Stadt veräußert (**Anlage 3.1**).

Die an den Südbahnhof anschließende auch noch zum Wettbewerb gehörende Fläche mit dem alten Stellwerkshaus hingegen ist Eigentum der DB. Die Fläche weist eine Länge von rd. 70 m auf und die Breite verjüngt sich zur Bahnbrücke Kölner Straße hin, so dass der Abstand zwischen Gleisachse und Brückenrand gemäß Planunterlagen nur 7,50 m beträgt. Der geringste Abstand zwischen Stellwerkgebäude und Gleisachse beträgt knapp 10 m. Zwischen Stellwerkshaus und Brückenanfang steht noch ein Oberleitungsmast.

Durch den Abriss des alten Postgebäudes ist eine neue Stützmauer anzulegen. Vertreter von Stadt und Bahn sind diesbezüglich im Gespräch. In die Überlegungen, wie die Stützmauer auszubilden ist, fließen die Aspekte Promenadenführung mit Anschluss an die Stadtterrasse und Vermarktung des alten Stellwerkgebäudes mit ein. Den an der Brücke Kölner Straße befestigten Oberleitungsmast gilt es dabei zu berücksichtigen (Abbildung 9).



**Abbildung 9: Brücke Kölner Straße**

Zwischen Kölner Straße und Südausgang Hbf ist mit Beginn der Böschung der ab letzter Gleisachse gut 15 m breite Bahndamm anzufinden. Die drei in diesem Bereich stehenden Oberleitungsmasten stellen für die Promenade kein Hindernis dar. Zwischen letzter Gleisachse und dem Glasdach des Südausgangs sind etwa 8,50 m Platz. Dort ist ein unmittelbar angrenzender Oberleitungsmast verortet.

Der angrenzende Willy-Brandt-Platz wird durch Bushaltestellen und –wartepplätze, Parkplätze und Kiss-and-Ride-Spur bestimmt. Außerdem sind Fahrradständer und eine Packstation anzufinden. Der Platz ist bislang nur provisorisch angelegt, da die Nutzungen angrenzender Flächen zum Teil noch nicht geklärt sind.

Das Zugaufkommen auf der Bahntrasse beträgt in diesem Abschnitt rd. 260 Züge pro Tag.

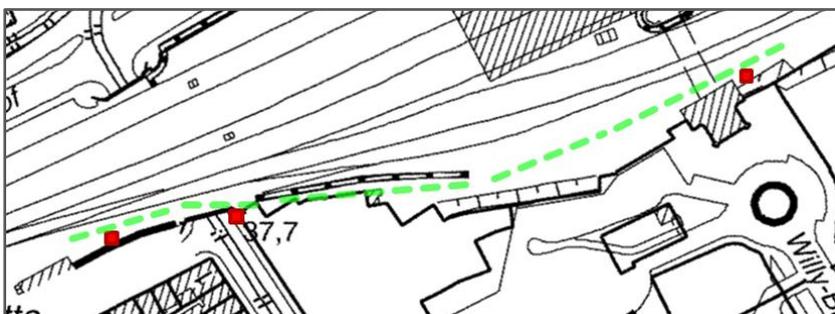
### **Plankonzept (Anlage 2.2)**

Die Promenade wird im Rahmen des Ideenwettbewerbs in die Stadterrasse unter Beachtung des vorgegebenen Standardanspruchs integriert. Die Führung über den Südbahnhof hinaus setzt die bei der Bahn zu erwerbenden Nutzungsrechte voraus (Anlage 3.1). Eine Engstelle wird dabei durch die Mitnutzung der bestehenden Bahnbrücke über die Kölner Straße sein. Mit einem Abstand zur letzten Gleisachse von etwa 3,80 m, Platz für einen Zaun und Sicherheitsabstand dazu von etwa 50 cm sowie etwa 20 cm Sicherheitsabstand zum Brückenrand stehen als Nutzbreite für Fußgänger und Radfahrer lediglich die geforderten 3 m Mindestbreite zu Verfügung, die nur die Anlage eines gemeinsamen Fuß-Radweges im Bereich der Engstelle zulassen.

Auch östlich der Kölner Straße wird die Führung in Höhenlage unmittelbar neben der Bahntrasse angestrebt, so dass keine Konflikte der Promenadennutzer mit Bussen und Parkverkehr auf dem Willy-Brand-Platz entstehen. Hierfür müssen Nutzungsrechte von der DB erworben werden (Anlage 3.2). Ausreichende Flächen für die Gestaltung der Promenade nach Standardanspruch sind auf Bahngelände bis zum Eingangspavillon des Hauptbahnhofes vorhanden. Die weitere Führung zwischen Gleisanlagen und Glasdach des Bahnhofsingangs erfordert hingegen eine Reduzierung des Promenadenquerschnitts. Mit einem Zaunabstand zur letzten Gleisachse von rd. 3,80 m, 40 cm für Zaun mit Sicherheitsabstand und 30 cm Sicherheitsabstand zum Glasdach bleibt für die Promenade eine Breite von 4 m für einen gemeinsamen Fuß-Radweg.

Auf dem Gelände am Südausgang des Hauptbahnhofes ist eine Rampe mit Treppenanlage als Auffahrt zur Promenade vorzusehen. Die genaue Lage sollte im Zuge der Überplanung des Willy-Brandt-Platzes bestimmt werden. Hierbei sind Vorgaben gemäß „Gestaltungskatalog Krefelder Promenade“ zu berücksichtigen. Als Möglichkeiten bieten sich entweder die Fläche unmittelbar östlich der Kölner Straße oder die Fläche östlich des Südausgangs an.

Beim Unterqueren der drei genannten Oberleitungsmasten (Abbildung 10) müssen neben dem Nutzungsrecht auch die elektromagnetische Verträglichkeit, die Potenzialverschleppung und die Verkehrssicherungspflicht geklärt werden.



**Abbildung 10: Führung unter Oberleitungsmasten - Skizze**

## Bewertung

Der dargestellte sechste Abschnitt zwischen Gladbacher Straße und Südausgang Hbf bedarf der Anlage komplett neuer Wege und setzt die Erlangung von Nutzungsrechten DB-eigener Flächen und der DB-eigenen Brücke über die Kölner Straße voraus. Darüber hinaus muss die DB der Unterquerung der Oberleitung an drei Punkten zustimmen. Die für das Plankonzept zu erwerbenden Fremdf Flächen werden in den Anlagen 3.1 und 3.2 aufgezeigt. Dementsprechend ist der zu erwartende Aufwand für den als Promenade auszubauenden Streckenabschnitt als hoch einzustufen.

## 5.8 Abschnitt 7: Südausgang Hbf. - westlich Oberdießemer Straße (850 m)

### Bestand

Östlich des Willy-Brandt-Platzes liegt DB-Gelände (Instandhaltungswerk), das bis an die Privatgrundstücke mit von der Ritterstraße zugänglicher Bebauung reicht. Die Lage der Gebäude und Gleise auf dem Gelände ist in **Anlage 3.2** dargestellt. Für eine Führung auf dem DB-Gelände am Rande der Privatgrundstücke hat die DB der Stadt bereits Nutzungsrechte zugesichert. Die Nutzung dieser Fläche würde dazu führen, dass die am Bahnhof noch über Straßenniveau liegende Promenade Richtung Voltaplatz langsam auf Straßenniveau gesenkt würde, um ca. 90 m südlich der Bahnbrücke auf die Siemensstraße zu stoßen.

Siemensstraße bzw. Voltastraße gehören zum verkehrsreichen Ringsystem der Stadt. Die nächste gesicherte Quermöglichkeit steht derzeit an der Kreuzung Siemensstraße/Ritterstraße zur Verfügung. Die Bahn kreuzt planfrei über ein Brückenbauwerk. Durch den geringen Abstand von rd. 5 m zwischen letzter Gleisachse und Brückenrand stehen keine Flächen für andere Nutzungen zur Verfügung.

Östlich der Voltastraße schließt städtisches Gelände mit Skateranlage und Pumpwerk an und nachfolgend bebaute Privatgrundstücke. Planungen zum Abriss bestehender Gebäude sind derzeit nicht bekannt.

Gemäß alter Studie ist die Führung der Promenade neben den Gleisanlagen unter Einbezug des der DB gehörenden Böschungsbereiches geplant. Eine Engstelle zeichnet sich im Bereich des Pumpwerkes ab. Dort beträgt der Abstand zwischen letzter Gleisachse und Pumpwerk Gelände lediglich rd. 7 m, bis zum Gebäude sind es aber rd. 11 m (Abbildung 11). Mit Beginn der Privatgrundstücke liegen zwischen 7 und 9 m Abstand zwischen letzter Gleisachse und Privatgrundstücken.



**Abbildung 11: Pumpwerk am Voltaplatz**

Die Führung neben dem Bahnkörper ist wegen der Enge problematisch, aber für die Durchgängigkeit der Promenade unumgänglich, da weder nördlich noch südlich der Bahngleise eine Alternativroute zur Verfügung steht. Die Ritterstraße ist zur Promenadennutzung gänzlich ungeeignet.

Rd. 260 Züge pro Tag nutzen die Bahntrasse in diesem Streckenabschnitt.

### **Plankonzept (Anlage 2.2)**

Als Ziel für den Bau der Promenade östlich des Südausgangs Hbf wird die Führung über das Bahngelände derart festgelegt, dass die Promenade ohne Höhenverluste auf Gleisniveau unmittelbar neben der bestehenden Bahnbrücke an die Voltastraße geführt wird, um über ein neu zu bauendes Brückenbauwerk auf die andere Seite zur Skateranlage zu gelangen. Die Route erfordert Verhandlungen mit der DB über ein entsprechend zu erwerbendes Nutzungsrecht und lässt vermutlich keinen Ausbau gemäß Standardanspruch zu, verhindert aber unnötige Steigungsfahrten.

Alternativ muss die Promenade über den Weg unmittelbar nördlich der Bebauung Ritterstraße geführt werden, für den ja bereits Nutzungsrechte zugesagt wurden, und eine kurze Rampe zur Brücke parallel zur Siemensstraße auf DB-Gelände angelegt werden. Der angestrebte Qualitätsanspruch für diese Rampe wird aufgrund der Platzverhältnisse jedoch nicht einzuhalten sein. Über Nutzungsrechte für den Bereich der anzulegenden Rampe muss mit der DB verhandelt werden.

Zur Querung der Voltastraße gilt es ein neues Brückenbauwerk zu errichten, das eine Nutzungsbreite für den Promenadenweg von möglichst 5,50 m sichergestellt. Das Vorhaben gilt es

im Rahmen des Ausbaus Voltastraße zu berücksichtigen. Der Abstand zum bestehenden Bahnbrückenbauwerk sollte mit der DB abgestimmt werden.

Östlich der Voltastraße ist die Führung der Promenade neben dem Bahnkörper wegen der dortigen Enge problematisch, aber alternativlos. Der Ausbau gemäß Standardanspruch kann nicht erfolgen. Machbar ist die durchgängige Entwicklung der Promenade mit etwa 5,20 m Breite unter Einhaltung eines Abstandes von 3,80 m zur letzten Gleisachse, so dass beispielsweise ein gemeinsam geführter Fuß-Radweg mit einer Breite von 4 m und beidseitigem Sicherheitsabstand von 60 cm möglich ist. Dazu muss neben dem zu erwerbenden Nutzungsrecht von der DB der zum Pumpwerk gehörende Weg auf städtischem Gelände in die Planung mit einbezogen werden. Außerdem muss ein Streifen von etwa 2 m Breite über eine Länge von rd. 110 m aus Privatbesitz erworben werden (Anlage 3.2). Die Trennung zum Gleiskörper erfolgt durch einen Zaun. Die Führung macht die Errichtung einer Stützmauer erforderlich. Platz zur Anlage einer Verweilfläche mit Infosäule und Bänken etc. steht zwischen Voltastraße und Pumpwerk zur Verfügung und bietet gleichzeitig die Zuführung zum Rampenbauwerk, das zur Skateranlage wie auch zur Haltestelle der nach Düsseldorf fahrenden U76 führt.

Zur Oberdießemer Straße wird die Promenade mit einer Steigung von höchstens 6% auf Straßenniveau gesenkt.

## **Bewertung**

Der dargestellte siebte Abschnitt zwischen Gladbacher Straße und Südausgang Hbf bedarf der Anlage komplett neuer Wege, die zum Teil mit Stützmauern zu stabilisieren sind, und setzt die Erlangung von Nutzungsrechten DB-eigener Flächen wie auch Grunderwerb aus Privatbesitz voraus. Alle in die Planung einbezogenen Fremdf Flächen sind in Anlage 3.2 dargestellt. Außerdem wird ein Brückenneubau über die Voltastraße erforderlich. Der zu erwartende Aufwand für den als Promenade auszubauenden Streckenabschnitt ist damit als hoch einzustufen.

## **5.9 Abschnitt 8: Oberdießemer Straße - westlich Dießemer Bruch (600 m)**

### **Bestand**

Abschnitt 7 endet an der Oberdießemer Straße zwischen Wohnhaus und Bahnbrücke. Im nächsten Streckenabschnitt gilt es, die Oberdießemer Straße zu queren. Das Straßenprofil wird durch die Unterführung der Bahnbrücke bestimmt, die knapp 12 m Breite vorgibt. Beidseitig sind straßenbegleitende Radwege angelegt. Nördlich der Bahnbrücke liegt die Kulturfabrik. Östlich der Oberdießemer Straße befindet sich eine durch Sperrgitter abgetrennte städtische Fläche mit einer Breite von etwa 10 m, die an das Gelände eines Gewerbebetriebs angrenzt und derzeit von abgestellten Lkw genutzt wird (Abbildung 12).



**Abbildung 12: Oberdießemer Straße**

Dahinter folgt die zu querende Güterstraße, hinter der sich das Entwicklungsareal Güterbahnhof bis zum Dießemer Bruch erstreckt. Gemäß Bebauungsplan (Nr. 742) ist für die Promenade ein 15 m breiter Streifen entlang der Bahntrasse zwischen Güterstraße und Dießemer Bruch vorgesehen (Abbildung 13).



**Abbildung 13: Entwicklungsareal Güterbahnhof [Quelle: Stadt Krefeld]**

### Plankonzept (Anlage 2.2)

Der Sichtkontakt zwischen den Promenadennutzern und den die Oberdießemer Straße nutzenden Verkehrsteilnehmern ist durch das Brückenbauwerk und ein Wohnhaus verstellt. Daher wird hier eine besondere Platzgestaltung erforderlich. Dabei ist zum einen die Promenade zu betonen, um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer auf der Straße zu erhöhen. Zum anderen ist den Promenadennutzern die Kreuzungssituation rechtzeitig erfassbar zu machen. Während eine Aufpflasterung wegen der von 3,90 m nicht zu reduzierenden Durchfahrthöhe der Brücke ausscheidet, ist die Änderung des Belags möglich. Gleiches gilt für die Güterstraße.

Im Weiteren wird die Promenade in das Entwicklungsareal Güterbahnhof eingebunden und im Zuge dieser Planungen gemäß dem vorgegebenen Standardanspruch berücksichtigt. Die Promenade wird an den Dießemer Bruch in Höhenlage herangeführt.

## Bewertung

Dieser Streckenabschnitt erfordert eine besondere Platzgestaltung an der Oberdießemer Straße bis über die Güterstraße und den Einbezug in die Planungen des Entwicklungsareals Güterbahnhof mit neu anzulegenden Wegen. Der Erwerb von Grundeigentum oder Nutzungsrechten ist nicht erforderlich. Es wird ein mittlerer Aufwand erwartet.

### 5.10 Abschnitt 9: Dießemer Bruch – Weiden (1.200 m)

#### Bestand

Für die südlichen Brücken über den Dießemer Bruch liegt der DB eine Rückbaugenehmigung vor. Die Stadt möchte die ihr angebotenen Brücken zur Nutzung für die Promenade nicht übernehmen, da die geplante Verbreiterung des Dießemer Bruchs eine kostenintensive Änderung der Brückenbauwerke nach sich ziehen würde. So stellt sich die Neuanlage einer Brücke als kostengünstiger dar (Abbildung 14).



**Abbildung 14: Dießemer Bruch**

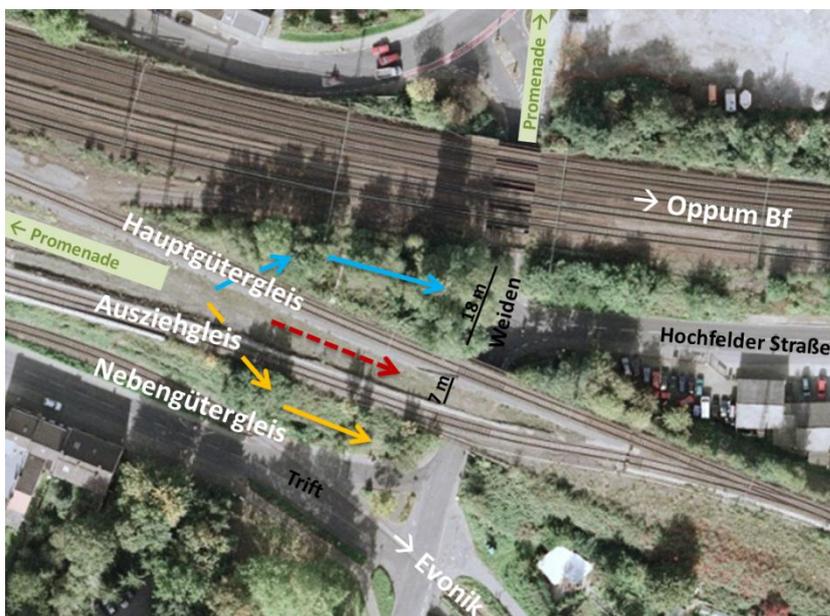
Östlich des Dießemer Bruchs schließt sich das Entwicklungsareal Verschubbahnhof an. Gemäß Bebauungsplan (Abbildung 15) ist für die Promenade ein 12 m breiter Streifen entlang des Geländes parallel zur Bahntrasse reserviert, der sich bis Trift bzw. Weiden erstreckt und dort in Hochlage zwischen Hauptgütergleis und Ausziehgleis endet.



**Abbildung 15: Bebauungsplan Nr. 743 - Gewerbepark Am Verschubbahnhof**  
[Quelle: Stadt Krefeld]

Das Hauptgütergleis in Hochlage wird, anders als in der ersten Studie angenommen, von der Bahn nicht aufgegeben, so dass die Promenade ab Weiden auf Straßenniveau weitergeführt werden muss. Für die Planung der Promenade resultiert daraus die Schwierigkeit, dass Gleise unter Berücksichtigung der Topographie gekreuzt werden müssen.

Für drei mögliche Verbindungen zwischen Verschubbahnhof und Weiden/Trift werden die örtlichen Gegebenheiten kurz erläutert (Abbildung 16).



**Abbildung 16: Verbindungsmöglichkeiten Verschubbahnhof – Weiden/Trift**  
[Kartengrundlage: Google Earth Pro]

Eine Weiterführung der Promenade zwischen Hauptgütergleis und Ausziehgleis bis Weiden (roter Pfeil) bei gleichzeitiger Absenkung auf Straßenniveau bedeutet einen Eingriff in das Brückenbauwerk, das die beiden Gleise planfrei über Weiden führt. Dafür stehen zwischen Hauptgütergleis und Ausziehgleis lediglich etwa 7 m Breite zur Verfügung.

In das Ausziehgleis fahren die Güterzüge beim Verlassen der Hauptstrecke Richtung Westen, um anschließend das zunächst Richtung Osten und dann im Bogen zu Evonik führende Ne-

bengütergleis zu nutzen. Das „Evonik-Gleis“ wird auf Straßenniveau bis Trift heruntergeführt. Wird die Promenade durch Unterqueren des Ausziehgleises Richtung Trift weitergeführt (gelbe Pfeile), müssen die sich anschließende Böschung mit Stützmauer und das Evonik-Gleis berücksichtigt werden.

Wird für die Promenade das Unterqueren des Hauptgleises Richtung Weiden/Hochfelder Straße anvisiert (blaue Pfeile), wird der Raum zwischen den Bahnbrücken in Anspruch genommen. Der Abstand der Brücken weist in Höhe Weiden etwa 18 m Abstand auf (Abbildung 17).



**Abbildung 17: Blick von der Hochfelder Straße auf Fläche zwischen Bahnbrücken**

### **Plankonzept (Anlage 2.2)**

Zunächst ist die Errichtung eines neuen Brückenbauwerks über den Dießemer Bruch als Verbindung zwischen den Entwicklungsarealen Güterbahnhof und Verschubbahnhof erforderlich. Hier ist eine Nutzungsbreite für den Promenadenweg von möglichst 5,50 m zu gewährleisten.

Durch das Gelände Verschubbahnhof wird die Promenade in der geforderten Qualität mit 5,50 m Wegebreite geführt. Für begleitende Grünflächen, Verweilflächen, Infosäulen etc. bleiben so noch ausreichende 6,50 m. Am Dießemer Bruch ist durch eine neu anzulegende Rampe die Anbindung der Promenade zu gewährleisten.

Zur Schaffung einer Verbindung zwischen Verschubbahnhof und Trift/Weiden stehen die drei bereits oben angedeuteten Möglichkeiten an. Die Weiterführung der Promenade zwischen Hauptgütergleis und Ausziehgleis bis Weiden bei gleichzeitiger Absenkung auf Straßenniveau wurde wegen der nur sehr schmal ausführbaren Rampe für Promenade, den damit verbundenen Eingriff in das Brückenbauwerk sowie der problematischen Anbindung an Weiden nicht weiter verfolgt.

Die Unterquerung des Ausziehgleises Richtung Trift und die Unterquerung des Hauptgütergleises Richtung Weiden/Hochfelder Straße sind zwar kostenseitig ähnlich einzustufen, aber die Aspekte der nördlichen Weiterführung der Promenade und der Minimierung von Unannehmlichkeiten während der Bauphase befürworten die Unterquerung des Hauptgleises. Dabei kann das erforderliche Bauwerk aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse seitlich in sehr guter Qualität hergestellt werden und während einer 72-Stunden-Sperrung des Hauptgütergleises eingeschoben werden. Die durch den Bau entstehenden Behinderungen des Zugverkehrs werden so gering gehalten. Die Promenadennutzer gelangen damit im Bereich der Hochfelder Straße auf Straßenniveau und werden dann Richtung Norden zum alten Hafengleis (s. nächstes Kapitel) geführt.

Der Bahnhof Oppum kann von den Promenadennutzern entweder über die Hochfelder Straße (Oppum Bf Süd) oder über die Werkstättenstraße (Oppum Bf Nord) erreicht werden.

## **Bewertung**

Dieser Streckenabschnitt erfordert ein neues Brücken- und ein Rampenbauwerk am Dießemer Bruch und den Einbezug in die Planungen des Entwicklungsareals Verschubbahnhof mit neu anzulegenden Wegen. Darüber hinaus wird im Bereich Weiden die Unterquerung eines Hauptgütergleises notwendig, der entsprechende Verhandlungen mit der DB fordert. Der Aufwand für diesen Streckenabschnitt ist als hoch einzustufen.

### **5.11 Abschnitt 10: Weiden – östlich Glindholzstraße (1.100 m)**

#### **Bestand**

Die Hochfelder Straße ist eine für Fahrradfahrer auch in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraße mit Fahrtrichtung West, also zur Kreuzung Weiden hin. Über Weiden fahren zwei Buslinien. Die Linie 57 fährt von der Herbertzstraße kommend über Weiden in die Werkstättenstraße nach Oppum Bf Nord. In Rückrichtung verkehrt die Linie 57 von Oppum Bahnhof (Süd) über die Hochfelder Straße kommend über Weiden Richtung Herbertzstraße. Die Linie 47 fährt von Oppum Bf (Süd) über Hochfelder Straße und Weiden in die Werkstättenstraße.

Um den zur Schmiedestraße führenden Fuß-Radweg Kuhleshütte zu erreichen, wird der Straßenzug Kuhleshütte-Werkstättenstraße gekreuzt. Der Fuß-Radweg ist etwa 2,80 m breit und verläuft über rd. 50 m zwischen Schul- und Privatgelände. Das Schulgelände ist durch eine Hecke vom Weg getrennt. Auf dem Privatgelände befinden sich Mehrfamilienhäuser mit vorgelagerten Grünflächen, die durch einen Zaun vom Fuß-Radweg getrennt sind (Abbildung 18).



**Abbildung 18: Fuß-Radweg Kuhleshütte**

Die Schmiedestraße (Abbildung 19) führt zwischen Schulgebäuden zur mit Umlaufgittern abgesicherten Schienentrasse, auf der zwei Straßenbahngleise und das Hafengleis liegen.



**Abbildung 19: Schmiedestraße**

Das Hafengleis verläuft zwischen Schmiedestraße und Glindholzstraße südlich der Straßenbahngleise. Buddestraße, Maybachstraße und Glindholzstraße werden niveaugleich gekreuzt. Über die Buddestraße verkehrt die Buslinie 47. Bis zur Buddestraße befindet sich auf der Südseite neben dem Hafengleis ein asphaltierter Fuß-Radweg, der abschnittsweise durch ein Gitter abgetrennt ist. Ab Buddestraße verschwenkt der Fuß-Radweg auf die Nordseite neben die Straßenbahngleise (Abbildung 20).



**Abbildung 20: Schienentrasse zwischen Schmiedestraße und Glindholzstraße**

Die Hafenbahntrasse bietet durchgängig rd. 5 m Breite. Die parallel verlaufenden Fuß-Radwege messen zwischen 2,50 m und 3 m. Über eine Länge von 150 m zwischen Buddestraße und Maybachstraße wird der Fuß-Radweg von einem rd. 5 m breiten Grünstreifen mit Baumbestand begleitet.

### **Plankonzept (Anlage 2.2)**

Vom Verschubbahnhof kommen die Promenadennutzer die Rampe zwischen den Brücken her unter senkrecht auf Weiden zu. Sichtkontakt mit den Straßenzug Weiden nutzenden Verkehrsteilnehmern ist aufgrund der Brückenbauwerke nicht gegeben. Dies impliziert besondere Sicherheitsvorkehrungen. Einerseits müssen die Promenadennutzer zum Stoppen gezwungen werden, um sich eine Übersicht über das Verkehrsgeschehen verschaffen zu können. Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr auf Weiden müssen von den Promenadennutzern beachtet werden. Andererseits muss der Verkehr auf Weiden den Promenadennutzern besondere Beachtung schenken, für die eine sichere und komfortable Verbindung zum Fuß-Radweg Kuhleshütte geschaffen werden muss. Daher muss dem Bereich zwischen Hochfelder Straße und Fuß-Radweg Kuhleshütte eine besondere Platzgestaltung zukommen. Hierbei sind die Belange des Buslinienverkehrs zu beachten.

Der Fuß-Radweg Kuhleshütte wird über rd. 50 m zur Engstelle. Mit 2,80 m Breite wird der Mindestanforderung nicht nachgekommen, was aber in Abwägung mit einem sonst erforderlichen Umweg über die Straßen Kuhleshütte und Sandberg als kleineres Übel akzeptiert wird.

Die Schmiedestraße muss als Begegnungszone gemäß den Ansprüchen der Promenade gestaltet werden.

Für den Bereich zwischen Schmiede- und Buddestraße wird die Promenade auf der Fläche des heutigen Hafengleises und des angrenzenden Fuß-Radweges entwickelt. Damit stehen ausreichend Flächen zur Verfügung, um eine durchgehende Wegebreite von 5,50 m sicherzustellen. Zwischen Buddestraße und Glindholzstraße werden Radfahrer und Fußgänger zur Ausschöpfung des Profils getrennt. Während die Radfahrer über das umzugestaltende Hafengleis mit durchgängig 3 m Wegebreite zuzüglich Grün- bzw. Sicherheitsstreifen geführt werden, werden die Fußgänger dann den auf der Nordseite der Straßenbahn vorhandenen Fuß-Radweg nutzen, der heute schon bis zur Maybachstraße von großzügig angelegten Grünflächen begleitet wird. Ab Maybachstraße stehen dem Fußgängerverkehr nur noch etwa 2,30 m Weg ohne begleitenden Grünstreifen zur Verfügung.

Die Trennung der Promenade zur Straßenbahn muss über die gesamte Länge von Schmiedestraße bis Glindholzstraße (rd. 800 m) für die Promadenutzer eindeutig erkennbar sein, um Konflikte vorzubeugen.

Die Querungen von Buddestraße, Maybachstraße und Glindholzstraße sind wegen der angrenzenden Straßenbahnübergänge nicht vorfahrtsberechtigt auszuschildern bzw. aufgepflastert zu überführen, da sonst unter Umständen Kfz-Verkehr zur Gewährung der Vorfahrt auf der Straßenbahntrasse zum Stehen kämen. Dennoch sollten diese Bereiche besonders gestaltet werden, um die Promenade in die Wahrnehmung der übrigen Verkehrsteilnehmer zu rücken und so die Sicherheit zu verbessern.

Für die Nutzung des Hafengleises müssen von der Hafen Krefeld GmbH & Co KG Nutzungsrechte erworben werden oder aber Grunderwerb erfolgen.

## **Bewertung**

Dieser Streckenabschnitt erfordert eine besondere Platzgestaltung zwischen Weiden und dem Fuß-Radweg Kuhleshütte. Über rd. 800 m Hafengleis muss die Promenade neu angelegt werden. Für die Fußgänger kann über rd. 350 m auf vorhandene Wege zurückgegriffen werden. Der Erwerb von Grundeigentum oder Nutzungsrechten ist für 800 m Hafengleis erforderlich. Brückenbauwerke oder Rampen etc. werden nicht notwendig. Es wird ein mittlerer Aufwand erwartet.

## **5.12 Abschnitt 11: Glindholzstraße - südlich Rheinbabenstraße (1.000 m)**

### **Bestand**

Über die gesamte Länge des Abschnittes erstreckt sich das derzeit ungenutzte Hafengleis mit etwa 4,60 m Trassenbreite. Gut 400 m des Hafengleises verlaufen parallel zur Straßenbahntrasse. Dann weichen die Straßenbahngleise nach Norden zur Straße Hausbend ab, während die Hafenbahntrasse weiter geradeaus durch die Grünanlage verläuft, Autobahn- und Bahnbrücke unterquert, um zur Kreuzung Rheinbabenstraße / Ossumer Straße zu gelangen.

Ab Glindholzstraße verläuft parallel ein nicht asphaltierter Fußweg südlich der Bahntrasse zum und durch den Crönpark über eine Länge von rd. 750 m mit einer Breite von rd. 3,20 m (Abbildung 21).



**Abbildung 21: Crönpark**

### **Plankonzept (Anlage 2.2)**

Der Promadenverlauf wird über das alte Hafengleis neben der Straßenbahntrasse unter Einbezug des parallel zur Gleistrasse verlaufenden Crönparks geplant. Radfahrer und Fußgänger werden in diesem Abschnitt weitgehend getrennt geführt. Während für die Radfahrer ein durchgängig mindestens 3 m breiter, asphaltierter Weg zuzüglich Grünstreifen und Sicherheitsabstände auf der Hafengleistrasse neu angelegt wird, werden die Fußgänger über einen parallel dazu verlaufenden, 3,20 m breiten, nicht asphaltierten Weg durch den Crönpark geführt, bis sie nach rd. 750 m wieder auf die Bahntrasse stoßen, um dann gemeinsam mit den Fahrradfahrern über die Hafengleistrasse bis Hausbend geführt werden. Durch Einbezug an die Bahntrasse angrenzender Grünfläche ist eine Wegebreite von 5,50 m gemäß Standardanspruch durchzusetzen.

### **Bewertung**

Die Stadt muss für diesen wie auch den vorangegangenen Streckenabschnitt in Verhandlung mit der Hafen Krefeld GmbH & Co KG treten. Der Weg über die Bahntrasse ist zwar neu anzulegen, aber teure Brückenbauwerke etc. werden nicht erforderlich. Für die Fußgänger kann weitgehend auf vorhandene Wege zurückgegriffen werden. Grünanlagen sind vorhanden. Somit wird ein mittlerer Aufwand erwartet.

### 5.13 Abschnitt 12: Rheinbabenstraße – Beginn Königsberger Straße (500 m)

#### Bestand

Am Beginn des Streckenabschnitts liegt der Bahnhof Linn in etwa 200 m Luftlinienentfernung. Die Strecke führt über Rheinbabenstraße und Hafenstraße am historischen Altstadtzentrum Linn mit seiner Burg, dem Niederrhein- und dem Textilmuseum vorbei und bietet durch ein breites Straßenraumprofil allen Verkehrsarten separate Flächen. Die Richtungsfahrbahnen des Kfz-Verkehrs sind durch die Straßenbahntrasse in Mittellage getrennt. Die Straßenbahnlinie 44 und die Buslinie 47 dienen im Abstand von knapp 300 m die beiden Haltestellen Linn Bf und Burg Linn an. Beidseitiges Schrägparken auf der Rheinbabenstraße und Längsparken auf der Hafenstraße bieten Parkraum im Zulauf auf Burg Linn und Niederrheinmuseum. Für den Nichtmotorisierten Verkehr werden richtungsgetreunt und straßenbegleitend getrennte Rad- und Fußwege angeboten. An den Knoten Rheinbabenstraße / Ossumer Straße und Rheinbabenstraße / Hafenstraße wird das Verkehrsgeschehen durch Lichtsignalanlagen gesichert (Abbildung 22).



Abbildung 22: Rheinbabenstraße / Ossumer Straße

#### Plankonzept (Anlage 2.3)

Für die verkehrsreiche Straße, die allen Verkehrsarten gerecht werden muss, bietet es sich an, die für den nichtmotorisierten Verkehr bestehenden richtungsgetreuntten Wege beidseits der Straße für die Promenadenführung zu nutzen und durch gestalterische Elemente im Design der Promenade in Szene zu setzen. Besondere Bedeutung kommt den Verknüpfungspunkten an Ossumer Straße und Königsberger Straße zu. Der Übergang vom Hafengleis aus Richtung Oppum zur Rheinbabenstraße sowie in Gegenrichtung muss durchgängig, selbsterklärend und prägnant gestaltet werden. Dies gilt auch für den Übergang zwischen Hafenstraße und Königsberger Straße. Die Wegweisung muss unmissverständlich und für die Promenadennutzer schnell erfassbar sein. Neben den Hinweisen auf die Wegführung der Promenade selbst gehören auch Verweise auf den Bahnhof Linn sowie Burg und Museen dazu.

## Bewertung

In diesem kurzen Abschnitt werden vorhandene richtungsgetrennte Wege genutzt, die durch gestalterische sowie wegweisende Elemente ergänzt werden. Anfang und Ende des Streckenabschnitts erfordern umfangreichere Platzgestaltungen. Insgesamt stellt dieser Streckenabschnitt zunächst lediglich eine erforderliche Verbindung zwischen Promenadenabschnitten ohne eigenen bestechenden Promenadencharakter dar, sollte aber als Chance für die direkte Anbindung des historischen Stadtkerns Linn an die Freizeitachse erkannt werden. Der Aufwand zur Verwirklichung des Streckenabschnitts ist als gering einzustufen.

### 5.14 Abschnitt 13: Beginn Königsberger Straße - nördlich Berliner Straße (1.400 m)

#### Bestand

An der Königsberger Straße sind Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete sowie der Friedhof Linn angesiedelt. Sie bietet ein großzügiges Profil mit beidseitig breit angelegten Flächen neben der Fahrbahn. Bis zum Friedhof sind gemeinsame Fuß-Radwege, darüber hinaus farblich getrennten Rad- und Fußwege zu finden. Außerdem sind Grünflächen mit Baumbestand, zum Teil Parkplätze und drei Haltestellen im Profil angelegt. Bis zur nördlichen Carl-Sonnenschein-Straße stehen für diese Flächen auf der Nordwestseite zwischen rd. 5 und 8 m Breite und auf der Südostseite sogar bis zu 10 m zur Verfügung. Ab dort sind im Zulauf zur Unterquerung der Berliner Straße beidseits etwa 4,40 m für farblich getrennte Fuß-Radwege und 1,80 m Grünstreifen angelegt (Abbildung 23).



**Abbildung 23: Königsberger Straße**

Auf der Nordwestseite unterbrechen fünf, auf der anderen Seite vier Seitenstraßen die Fuß- und Radwege. Außerdem sind diverse Zufahrten zur Bebauung sowie zum Friedhof vorhanden. Die Radwegefurten werden farblich markiert über die einmündenden Seitenstraßen geführt, an Hammerstraße (Friedhof) und Rathenaustraße sogar mit Aufpflasterung.

Die Buslinie 59 dient in diesem Abschnitt die drei Haltestellen Linn Friedhof, Carl-Sonnenschein-Straße und Am Plänsken an.

### **Plankonzept (Anlage 2.3)**

Im Zuge der Königsberger Straße wird die Promenade parallel zum Kfz-Verkehr geführt. Das Straßenraumprofil bietet ausreichendes Potenzial zur Anlage der Promenadenführung mit ansprechenden Breiten.

Eine sehr kostengünstige Lösung für die Anlage der Promenade wäre, die bestehenden Wege mit richtungsgetrennter Führung zu nutzen und lediglich gestalterische Elemente zur Identitätsstiftung zu ergänzen.

Eine kompakte Anlage der Promenade ohne trennende Straße kommt aber dem Charakter der Promenade und damit dem Wiedererkennungswert näher. Dafür muss die heute schon breitere Südostseite mit einem durchgehend 5,50 m breiten Weg zuzüglich Grün- und Verweilflächen ausgebaut werden. Alle Furten über Seitenstraßen und Grundstückszufahrten sind aufzupflastern, um ein sicheres, komfortables und zügiges Vorankommen auf der Promenade zu gewährleisten. Um die bestmögliche Lösung zu erzielen, muss zur Breitenoptimierung die Nordwestseite geschmälert werden und die Fahrbahnachse versetzt. Dies bedeutet aber einen hohen Kostenaufwand, der in Zeiten knapper Kassen kaum durchsetzbar ist.

Im Hinblick auf die Weiterführung im Abschnitt 14 sind die Promenadennutzer an der nördlichen Einmündung der Carl-Sonnenschein-Straße auf die Nordwestseite zu führen. Hierzu bedarf es einer unverkennbaren Gestaltung der Querung über die Königsberger Straße. Mit einer Wegebreite von 5,50 m plus 70 cm Grünstreifen erfolgt das Unterqueren der Berliner Straße auf vorhandenem, aber durch Reduzierung des heutigen Grünstreifens zu verbreiterndem Weg.

### **Bewertung**

Die Entwicklung der Promenade im Straßenraum der Königsberger Straße ist problemlos machbar. Grunderwerb wird nicht erforderlich. Im Planungsprozess ist zwischen Maximierung des Qualitätsanspruchs an die Promenade und Minimierung der damit verbundenen Investitionen abzuwägen. Die reine Machbarkeit ist schon mit geringem Aufwand möglich.

### **5.15 Abschnitt 14: Berliner Str. - östlich Fußgängertunnel Rundweg (900 m)**

#### **Bestand**

Nördlich der Berliner Straße liegt eine großzügige, unbeleuchtete Grünfläche, die von der Königsberger Straße bis zum Rundweg reicht. Gegenüber der Unterquerung Königsberger Straße liegt diese Fläche leicht erhöht und ist derzeit über einen Trampelpfad zu erreichen. Von der Königsberger Straße Richtung Westen ist über rd. 300 m Länge zunächst eine Wiese mit Randbewuchs in einer Breite von über 30 m gelegen. Es folgt ein etwa 10 m breiter „waldartiger“ Streifen über eine Länge von knapp 100 m entlang des Grundstücks vom Wohnheim St. Peter. Dahinter folgt eine knapp 15 m breite Fläche mit unbefestigtem Weg, die von der angrenzenden nördlich gelegenen Wiese durch dichten Bewuchs getrennt ist (Abbildung 24).



**Abbildung 24: Grünzug nördlich der Berliner Straße**

In diesem Bereich ist im Rahmen des südlich der Berliner Straße geplanten TTK die Anlage einer Lärmschutzwand geplant.

Im Weiteren führen rd. 3,50 m breite, nicht asphaltierte Wege durch den Park zum Rundweg, zunächst zwischen Wiesen, dann zwischen Sportplatz und Hundeschule. Auf dem letzten Stück lassen alte Baumbestände eine Erweiterung des Weges nicht zu.

Der Rundweg ist asphaltiert. Parkende Pkw der Besucher von Sportplatz und Hundeschule stehen am Rand. Nach knapp 80 m ist der unter den Gleisen auf die andere Seite der Bahntrasse führende Fußgängertunnel erreicht.

### **Plankonzept (Anlage 2.3)**

Von der Königsberger Straße wird die Promenade mit leichter Steigung über den parallel zur Berliner Straße verlaufenden Grünstreifen mit neu anzulegenden Wegen geführt. Die Örtlichkeiten lassen den Ausbau gemäß Standardanspruch zu. Nach dem heutigen Bestand wäre dies auch im Bereich des Wohnheims St. Peter möglich. Nach Errichtung der geplanten Lärmschutzwand wird aber für die Realisierbarkeit der Promenade ein Grundstückstausch erforderlich (**Anlage 3.3**).

Damit müssen über rd. 600 m neue Wege angelegt werden. Im Weiteren wird bis zum Tunnel auf vorhandene Wege zugegriffen, die allerdings zum Teil verbreitert, asphaltiert und beleuchtet werden müssen. Die im Bereich zwischen Sportplatz und Hundeschule anzufindenden punktuellen Engstellen wegen alten Baumbestands sind akzeptabel.

### **Bewertung**

Die Promenade kann in die vorhandenen Grünflächen gemäß Standardanspruch (mit punktuellen Engstellen am Sportplatz wegen alten Baumbestands) eingebettet werden. Dafür sind überwiegend neue Wege anzulegen. Damit wird zum Ausbau der Promenade ein mittlerer Aufwand erforderlich.

## 5.16 Abschnitt 15: Fußgängertunnel Rundweg - südlich Am Röttgen (900 m)

### Bestand

Vom Rundweg führt ein schmaler etwa 50 m langer Fußgängertunnel mit bogenförmigem Lichtraumprofil unter den Gleisen auf die westliche Seite der Bahntrasse. Auf halber Strecke sorgt eine seitlich montierte Lichtquelle für eine Minimalbeleuchtung in den Nachtstunden. Der Tunnel weist eine Sohlenbreite von rd. 3,40 m auf. Die bogenförmige Decke ist zwischen etwa 1,20 m und 2,30 m hoch. Der Tunnel ist über eine Treppe mit Schieberampe für Kinderwagen und Fahrräder zu erreichen. Daran schließt ein rd. 150 m langer und rd. 3,20 m breiter, nicht asphaltierter, unbeleuchteter Weg an, der bis an die Erschließungsstraße für die Kleingartenanlagen reicht. Die etwa 300 m lange beleuchtete Erschließungsstraße ist zum Teil asphaltiert, zum Teil gepflastert mit am Rand parkenden Pkw und führt bis zum Knotenpunkt Alte Krefelder Straße / Lange Straße. Im Bereich des Knotenpunktes befinden sich eine Skateranlage und Fahrradabstellanlagen. (Abbildung 25).



**Abbildung 25: Treppe Fußgängertunnel und Weg bis Lange Straße**

Der vielbefahrene Knotenpunkt Lange Straße / Alte Krefelder Straße ist lichtsignalgeregelt. Furten für Fußgänger und Fahrradfahrer sind vorhanden. Auf der Lange Straße führt ein rd. 400 m langer getrennter Rad- und Fußweg bis zum Am Röttgen. Der zwischen Straße und Radweg gelegene Grünstreifen weist alten Baumbestand auf. Entlang des Gehwegs verläuft eine breite Grünfläche, die Eigentum der DB ist (Abbildung 26).



**Abbildung 26: Lange Straße**

### Plankonzept (Anlage 2.3)

Das Lichtraumprofil des unter der Bahntrasse führenden Tunnels muss auf 5,50 m Breite und über die gesamte Breite auf 3 m Höhe erweitert werden. Der Treppenbereich ist durch Rampen gemäß Standardanspruch zu ersetzen. Außerdem ist eine gleichmäßige Ausleuchtung des Tunnels sowie des Rampenbereichs zu gewährleisten.

Nachfolgend ist der vorhandene Weg über 150 m zu erweitern, zu asphaltieren und zu beleuchten, um einen eigenständig geführten Promenadenabschnitt gemäß Standardanspruch zu verwirklichen. Der sich anschließende 300 m lange Weg entlang der Kleingärten ist als Begegnungszone zu gestalten. Über die Alte Krefelder Straße wird die Promenade im Zuge der vorhandenen Lichtsignalanlage geführt. Dabei ist besonderes Augenmerk auf eine sich selbst erklärende Routenführung zu legen, um Orientierungsprobleme am Knotenpunkt zu verhindern. Die Weiterführung der Promenade auf der anderen Straßenseite ist gut sichtbar zu machen.

Im Weiteren wird die Promenade unter Einbezug der DB-eigenen Fläche entlang der Lange Straße gemäß Standardanspruch entwickelt. Dies erfordert die Anlage neuer Wege über eine Länge von 400 m und den Grundstückskauf oder den Erwerb des Nutzungsrechts der DB-Fläche.

### Bewertung

Für die Anlage der Promenade wird durch den Ausbau des Fußgängertunnels, die Neuanlage von Wegen über rd. 400 m, den Aus- und Umbau vorhandener Wege über rd. 450 m und den Erwerb von Grundeigentum bzw. Nutzungsrechten ein mittlerer Aufwand entstehen.

### 5.17 Abschnitt 16: Am Röttgen - Bf. Uerdingen (350 m)

#### Bestand

Die Verkehre am Knotenpunkt Lange Straße / Am Röttgen werden durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Für Radfahrer ist eine separate Anzeige installiert. Ein gemeinsamer rd. 3,50 m breiter Fuß-Radweg führt von dort über rd. 350 m bis zur Westseite des Uerdinger Bahnhofs. Die Straße liegt unmittelbar daneben. Auf der Ostseite befindet sich der DB-eigene, zum Teil mit Stützmauern abgesicherte Böschungsbereich zur Bahntrasse.



Abbildung 27: Lange Straße

### **Plankonzept (Anlage 2.3)**

Der vorhandene Fuß-Radweg stellt sich als nicht weiter ausbaubar dar und ist mit den gegebenen Maßen als Engstellenbereich anzusehen. Die Strecke ist alternativlos und muss deshalb in die Promenade einbezogen werden. Dazu muss der Weg für die Promenadennutzer in beiden Richtungen freigegeben werden.

Zur Entschärfung sollte versucht werden, von der DB ein Nutzungsrecht zu erlangen, damit in den punktuell nutzbaren Böschungsbereich Verweilflächen mit Infosäulen, Bänken etc. zur Gestaltung des Promenadenabschnitts errichtet werden können (**Anlage 3.4**). Darüber hinaus sollte am Bahnhof das Eingangsportal zur Promenade durch besondere gestalterische Elemente in Szene gesetzt werden.

### **Bewertung**

Wenig zufriedenstellend ist die Tatsache, dass ausgerechnet der Beginn bzw. das Ende der Promenade „Engstellencharakter“ aufweist. Der Aufwand zum Einbezug dieses Streckenabschnitts in die Promenade ist als gering einzustufen.

## 6 ZUSAMMENFASSUNG

Die Krefelder Promenade ist als von Westen nach Osten durchgängig zu führende Freizeitachse entlang der Bahntrasse Mönchengladbach – Krefeld – Duisburg für alle nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer einschließlich Pedelecs zu entwickeln. Mit dem Ziel, ein innovatives, identitätsstiftendes Markenzeichen zu konzipieren, werden einheitliche Qualitätsstandards definiert.

Die einzuhaltenden Gestaltungsprinzipien sind in einem Gestaltungskatalog zusammengefasst und nach Standard- und Mindestanspruch differenziert. Hiernach wird als Standardanspruch die Anlage eines möglichst durchgängigen, abseits des Kfz-Verkehrs verlaufenden durch farbliche Markierung getrennten Fuß- und Radweges mit einer Breite von 5,50 m (3 m Radweg und 2,50 m Fußweg) angestrebt, der mit einer glatten, witterungsunabhängigen Oberfläche, einer in das vorhandene System integrierten Wegweisung sowie Möblierung und Beleuchtung im einheitlichen prägnanten Design ausgestattet wird.

Gemäß aktualisiertem Plankonzept erstreckt sich die Krefelder Promenade über etwa 14,5 km vom Bf Forsthaus bis zum Bf Uerdingen und verläuft im zentralen Bereich in Hochlage. Die Route ist in 16 Abschnitte mit möglichst in sich geschlossenen Streckencharakteristika unterteilt.

Im landwirtschaftlich geprägten Westen verläuft die Promenade zwischen Bf Forsthaus und Forstwaldstraße (Abschnitte 1 und 2) über rd. 2,5 km weitgehend unabhängig vom Kfz-Verkehr geführte Wege unmittelbar neben der Bahntrasse. Die Örtlichkeiten der nächsten beiden Abschnitte 3 und 4 zwischen Forstwaldstraße und Beginn der Hochlage an der Roßstraße erlauben nur die Routenführung im Straßenraumprofil von Vorster und Alte Gladbacher Straße über rd. 2 km Länge.

Danach beginnt der zentrale, in Hochlage neben der Bahn und unabhängig vom Kfz-Verkehr geführte Bereich, in den die Stadtterrasse über dem Südbahnhof als besonderes Highlight eingebettet ist. Außerdem werden Hauptbahnhof, Skateranlage am Voltaplatz und Kulturfabrik unmittelbar an die Promenade angeschlossen. Im Weiteren wird die Promenade in die Entwicklungsareale Güterbahnhof und Verschiebeshof einbezogen, um anschließend auf Straßenniveau heruntergeführt über Weiden, Kuhleshütte und Schmiedestraße zum parallel zur Straßenbahnlinie verlaufenden ungenutzten Hafengleis zu gelangen. Im Bereich Weiden / Kuhleshütte wird eine Abzweigmöglichkeit zum Bahnhof Oppum, Schönwasserpark und Botanischen Garten angeboten. Von der Schmiedestraße werden die Promenadennutzer bis zum Knoten Rheinbabenstraße / Ossumer Straße unter Einbezug angrenzender Fuß-Radwege und des Crön-Parks über das Hafengleis geführt. Die beschriebenen Abschnitte 5 bis 11 erlauben die weitgehend vom Kfz-Verkehr unabhängige Führung der Promenade über fast 6 km Länge.

Ab Ossumer Straße verläuft die Route parallel zum Kfz-Verkehr mit knapp 2 km Länge über Rheinbabenstraße, Hafenstraße und Königsberger Straße bis nördlich der Berliner Straße (Abschnitte 12 und 13). Rheinbaben- und Hafenstraße bieten zwar kaum Ausbaupotenzial für die Promenade, stellen aber die für die Durchgängigkeit der Route notwendige Verbindung dar und bieten eine Abzweigmöglichkeit zum Bahnhof Linn sowie die direkte Anbindung der Linner

