

# Anhang

# Anhang 1

## Gestaltungskatalog

# Krefelder Promenade

## Gestaltungskatalog (1/5)

Kriterium	Standardanspruch	Mindestanspruch
Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einheitlich (Wiedererkennung), dennoch abwechslungsreich</li> </ul>	gem. Standardanspruch
Führung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringer Umwegfaktor (&lt; 1,2 gegenüber kürzest möglichen Verbindungen)</li> <li>• abseits der Kfz-belasteten Straßen</li> <li>• Getrennter Rad- und Fußweg mit farblicher Markierung ohne räumliche Trennung (Z 241)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringe Umwege in Abwägung mit anderen Kriterien</li> <li>• Straßenbegleitend gem. Regemaßen nach EFA und ERA bis hin zu Begegnungszone in Erschließungsstraßen</li> </ul>
Anbindung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gute Zugänglichkeit                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Auf- und Abfahrten zu Streckenabschnitten in Hochlage mit Steigung <math>\leq 6\%</math>, Zwischenpodeste alle 6 m (mind. B=1,70 m; L=2,50 m)</li> <li>○ Zusätzliche Treppenanlagen an den Auf- und Abfahrten</li> </ul> </li> <li>• Guter Übergang zum SPNV / ÖPNV</li> </ul>	gem. Standardanspruch

## Gestaltungskatalog (2/5)

Kriterium	Standardanspruch	Mindestanspruch
Kreuzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreuzungsfreiheit bzw. Bevorrechtigung durch                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Unter- und Überführungen (lichte Höhe 2,50 bis 3 m)</li> <li>○ Aufpflasterungen</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimierung der Haltezeit                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• u.U. Anforderung mit kurzer Wartezeit</li> </ul> </li> </ul>
Trennung zur Bahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sichere Trennung zu noch genutzten Gleisen, alle Anlagen der Bahn (ober- und unterirdisch) sind freizuhalten                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Trennung durch dichten Bewuchs bei geringerem Zugaufkommen, Wegeabstand ca. 5,50 - 6 m von letzter Gleisachse</li> <li>○ Trennung durch Zaun bei hohem Zugaufkommen, Zaunabstand ca. 3,80 m von letzter Gleisachse</li> </ul> </li> </ul>	gem. Standardanspruch

## Gestaltungskatalog (3/5)

Kriterium	Standardanspruch	Mindestanspruch
Breite	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Getrennter Rad- und Fußweg <math>\geq 5,50</math> m mit farblicher Markierung jedoch nicht räumlicher Trennung durch Freiraum (3 m Radweg und 2,50 m Fußweg)</li> <li>• <math>\geq 3</math> m Fußweg und <math>\geq 3</math> m Radweg durch Freiraum bei räumlicher Trennung wegen örtlicher Gegebenheiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fuß-Radweg <math>\geq 3</math> m durch Freiraum</li> <li>• Fuß-Radweg <math>\geq 4</math> m auf Rampen</li> <li>• straßenbegleitend :                         <ul style="list-style-type: none"> <li><math>\geq 2,50</math> m Fußweg</li> <li>und <math>\geq 1,50</math> m Schutzstreifen oder</li> <li><math>\geq 1,85</math> m Radfahrstreifen oder</li> <li><math>\geq 2,00</math> m Einrichtungsradweg o.</li> <li><math>\geq 2,50</math> m beidseitiger Zwei- richtungsradweg oder</li> <li><math>\geq 3,00</math> m einseitiger Zwei- richtungsradweg</li> </ul> </li> <li>• Begegnungszone</li> </ul>
Pflanzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baumpflanzungen in 2,50-3,00 m Entfernung, um Wurzelaufrüche zu verhindern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baumpflanzungen in 0,75 m Entfernung</li> </ul>

## Gestaltungskatalog (4/5)

Kriterium	Standardanspruch	Mindestanspruch
Oberfläche	<ul style="list-style-type: none"> <li>• glatter, gut zu befahrender Asphalt</li> <li>• farbige Flächengestaltung (Teileinfärbung, wiederkehrende Piktogramme)</li> <li>• Randlinien</li> <li>• witterungsunabhängige Befahrbarkeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• glatter, gut zu befahrender Asphalt</li> <li>• witterungsunabhängige Befahrbarkeit</li> </ul>
Beschilderung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einprägsames Logo</li> <li>• Integration in vorhandenes Wegweisungssystem</li> <li>• Durchgängige Wegweisung inkl. Ausschilderung der SPNV/ÖPNV-Anschlüsse und wichtiger Zielpunkte</li> <li>• Infotafeln</li> <li>• Prägnante Pfeiler/Stelen mit Logo zur Streckenmarkierung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einprägsames Logo</li> <li>• Integration in vorhandenes Wegweisungssystem</li> <li>• Durchgängige Wegweisung inkl. Ausschilderung der SPNV/ÖPNV-Anschlüsse und wichtiger Zielpunkte</li> <li>• Infotafeln</li> </ul>

## Gestaltungskatalog (5/5)

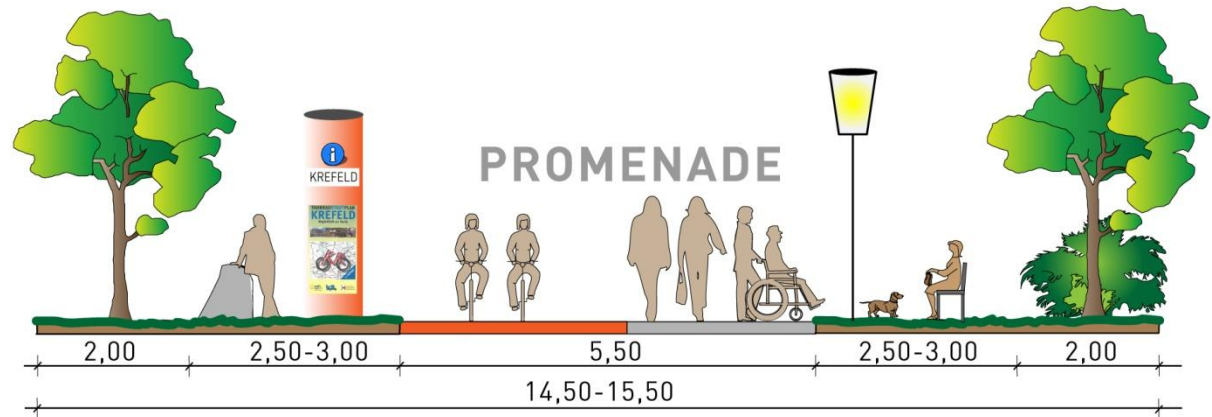
Kriterium	Standardanspruch	Mindestanspruch
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> <li>durchgängige Beleuchtung in einheitlichem Design</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>durchgängige Beleuchtung</li> </ul>
Möblierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Möblierung in prägnantem Design</li> <li>Bänke, Mülleimer</li> <li>Wetterschutzdächer</li> <li>Fahrradständer</li> <li>Sichere Abstellanlagen mit Ladestationen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bänke, Mülleimer</li> </ul>
Service	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reinigung</li> <li>Winterdienst</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reinigung</li> <li>Winterdienst im zentralen Bereich und auf Rampen</li> </ul>



# Querschnitt Fuß- und Radweg in Freiraum



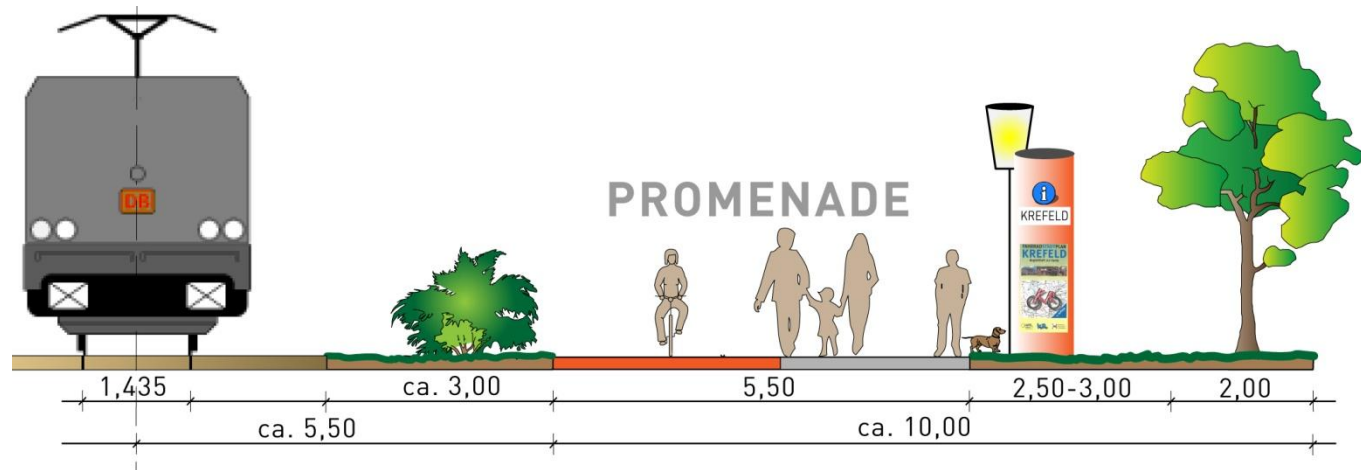
Entwicklungsareal Güterbahnhof (8)



# Querschnitt Fuß- und Radweg in Freiraum neben Bahntrasse



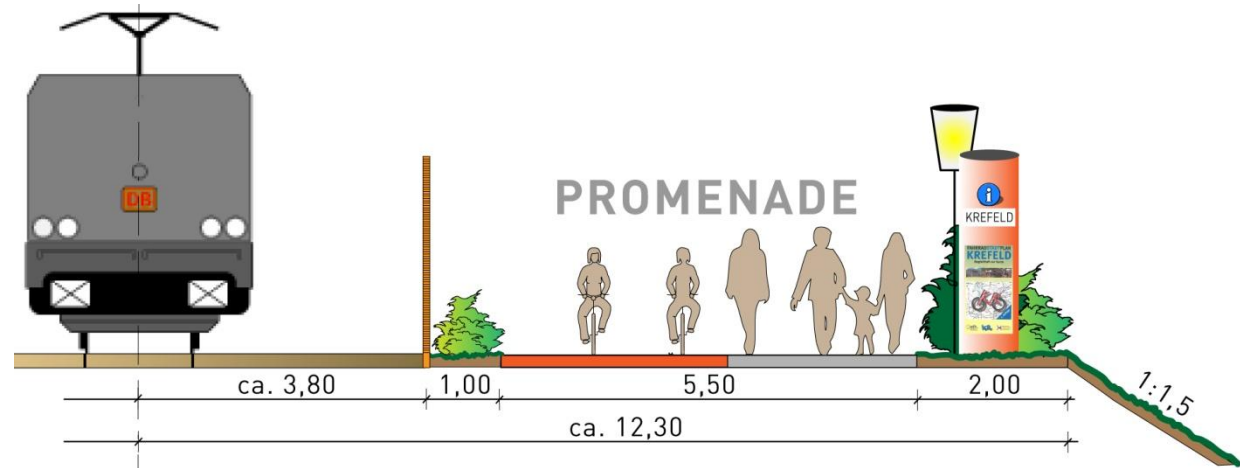
Bellenweg - Hückelsmaystr. (1)



# Querschnitt Fuß- und Radweg auf Bahndamm / Aufschüttung



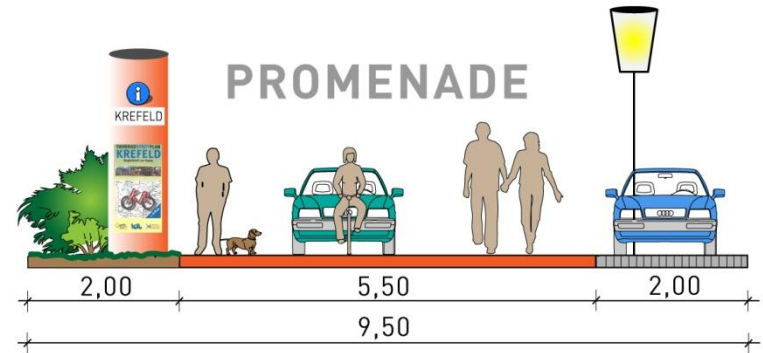
Gelände zwischen Moschee und Bahn (6)



# Querschnitt Begegnungszone



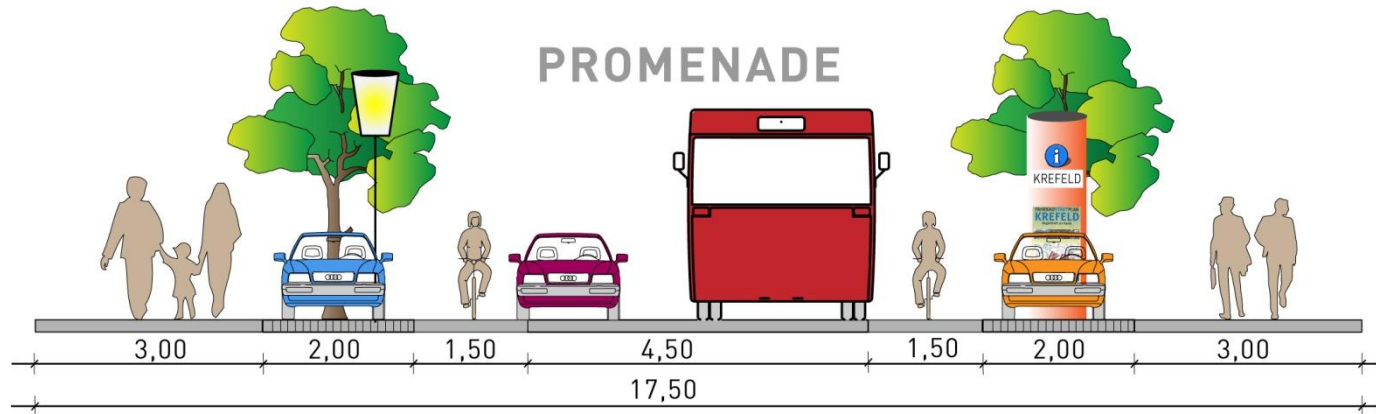
Alte Gladbacher Straße - West (3)



# Querschnitt Führung im engen Straßenraumprofil



Alte Gladbacher Straße - Ost (4)



Krefelder Promenade / Gestaltungskatalog (Stand November 2013)

# **Anhang 2**

# **Kurzprofile**



<b>Abschnitt</b>	<b>1</b>	<b>von:</b>	<b>Bf Forsthaus</b>	<b>bis:</b>	<b>westlich Hückelsmaystraße</b>
------------------	----------	-------------	---------------------	-------------	----------------------------------

<b>Bestand</b>	
Länge:	<u>1.150 m</u>
Querungen:	<u>Bellenweg</u>
Heutige Nutzung:	<u>Zufahrtstraße Bf Forsthaus, für Landwirtschaftlichen Verkehr freigegebener gemeinsamer Fuß-Radweg (3,30 m breit), Anliegerstraße</u>

<b>Planung</b>	
Führungsart:	<u>Fuß- und Radweg in Freiraum neben Bahntrasse - Landwirtschaftlicher Verkehr frei (900 m), Begegnungszone (250 m)</u>
Querungen:	<u>Plangleiche Querung Bellenweg</u>
Eigentumsverhältnisse:	<u>Städtische Flächen, Zukauf privater Flächen (Landwirtschaftliche Flächen) zur Verbreiterung der Wege</u>

<b>Bewertung:</b>	
Mängel:	<u>Standardbreite tw. nicht realisierbar, plangleiche Querung</u>
Stärken:	<u>Geringer Aufwand, Führung weitgehend abseits des Kfz-Verkehrs</u>
Konsequenzen bei Nichtrealisierung / Alternativen:	<u>Heute schon befahrbar</u>





**Abschnitt 2** von: **Hückelsmaystraße** bis: **westlich Forstwaldstraße**

**Bestand**

Länge: 1.400 m

Querungen: Bahntrasse, Oberbenrader Straße

Heutige Nutzung: Für Landwirtschaftlichen Verkehr freigegebener gemeinsamer Fuß-Radweg, kurze Zufahrtstraße ab Oberbenrader Straße, für Landwirtschaftlichen Verkehr freigegebener gemeinsamer Fuß-Radweg

**Planung**

Führungsart: Fuß- und Radweg in Freiraum neben Bahntrasse - Landwirtschaftlicher Verkehr frei (1.250 m) mit dazwischen liegender Begegnungszone (150 m)

Querungen: Plangleiche Querung Bahntrasse und Oberbenrader Straße

Eigentumsverhältnisse: Städtische Flächen, Zukauf privater Flächen (Landwirtschaftliche Flächen) zur Verbreiterung der Wege

**Bewertung:**

Mängel: Plangleiche Querungen

Stärken: Geringer Aufwand, Führung weitgehend abseits des Kfz-Verkehrs

Konsequenzen bei Nicht-realisation / Alternativen: Heute schon befahrbar











**Abschnitt**    **5**                    **von:**                    **Alte Gladbacher Straße / Roßstraße**                    **bis:**                    **östlich Gladbacher Straße**

**Bestand**

Länge:	650 m
Querungen:	Tannenstraße, Deutscher Ring, Gladbacher Straße
Heutige Nutzung:	Gelände neben Gleistrasse, DB-Brücke Tannenstraße, Außengelände zur Moschee brachliegendes DB-Gelände zwischen Deutscher Ring und Gladbacher Straße

**Planung**

Führungsart:	Fuß-und Radweg auf Bahndamm, Zufahrt über Rampen
Querungen:	Niveaufreie Querungen durch Mitnutzung DB-Bücke Tannenstraße und Neubau Promenadenbrücken Deutscher Ring und Gladbacher Straße
Eigentumsverhältnisse:	Erwerb Eigentum/Nutzungsrechte DB-Flächen, Eigentumserwerb von privaten Flächen (5 m besser 8,50 m Breite über 190 m Länge) werden erforderlich (Anlage 3.1)

**Bewertung:**

Mängel:	Hoher Aufwand, Engstellenbereich über 210 m
Stärken:	Führung abseits des Kfz-Verkehrs in Hochlage
Konsequenzen bei Nicht- realisierung / Alternativen:	Bei Nichtrealisierung fehlt zentraler Bestandteil der Promenade, alternative Führung nur über promenadenungeeignete Straßen möglich





**Abschnitt 6**      **von:**      **Gladbacher Straße**      **bis:**      **östlich Südausgang Hbf.**

**Bestand**

Länge:	400 m
Querungen:	Kölner Straße
Heutige Nutzung:	Fläche über Südbahnhof (Stadtterrasse) , altes Stellwerkhaus, DB-Brücke Kölner Straße, Gelände neben Gleistrasse bzw. zwischen Gleistrasse und Südausgang Hbf.

**Planung**

Führungsart:	Fuß-und Radweg auf Bahndamm, Zufahrt über Rampe
Querungen:	Niveaufreie Querung durch Mitnutzung DB-Bücke Kölner Straße
Eigentumsverhältnisse:	Erwerb Nutzungsrechte DB-Flächen (Anlage 3.1 und 3.2)

**Bewertung:**

Mängel:	Hoher Aufwand, Unterquerung Oberleitungen, Engstellen Stellwerk und Brücke Kölner Straße
Stärken:	Führung abseits des Kfz-Verkehrs in Hochlage, Herzstück der Promenade mit Einbezug der Stadtterrasse
Konsequenzen bei Nichtrealisierung / Alternativen:	Stadtterrasse ist zentraler Bestandteil der Promenade, ggf. ist eine alternative Führung östlich der Kölner Straße bei Überplanung Willy-Brandt-Platz einzubeziehen





**Abschnitt**    **7**                    **von:**                    **Südausgang Hbf.**                    **bis:**                    **westlich Oberdießemer Straße**

**Bestand**

Länge:	<u>850 m</u>
Querungen:	<u>Voltastraße</u>
Heutige Nutzung:	<u>DB-Gelände (Instandhaltungswerk), Böschungsbereich Gleistrasse, Pumpwerk (städtisch), unbebaute Privatfläche</u>

**Planung**

Führungsart:	<u>Fuß-und Radweg auf Bahndamm, Zufahrt über Rampen</u>
Querungen:	<u>Niveaufreie Querung durch Neubau Promenadenbrücke Voltastraße</u>
Eigentumsverhältnisse:	<u>Erwerb Nutzungsrechte DB-Flächen und Grunderwerb privater Fläche (2 m Breite über rd. 110 m Länge) erforderlich (Anlage 3.2)</u>

**Bewertung:**

Mängel:	<u>Hoher Aufwand, Engstellenbereich über rd. 300 m</u>
Stärken:	<u>Führung abseits des Kfz-Verkehrs in Hochlage, Anschluss Skateranlage</u>
Konsequenzen bei Nichtrealisierung / Alternativen:	<u>Alternativlos, bei Nichtrealisierung ist Durchgängigkeit der Promenade nicht gewährleistet</u>





**Abschnitt 8** von: **Oberdießemer Straße** bis: **westlich Dießemer Bruch**

Bestand	
Länge:	<u>600 m</u>
Querungen:	<u>Oberdießemer Straße, Güterstraße</u>
Heutige Nutzung:	<u>Entwicklungsareal Güterbahnhof</u>

Planung	
Führungsart:	<u>Fuß-und Radweg in Freiraum, Zufahrt über Rampe</u>
Querungen:	<u>Plangleiche Querung von Oberdießemer Straße und Güterstraße, Platzgestaltung erforderlich</u>
Eigentumsverhältnisse:	<u>Städtische Fläche</u>

Bewertung:	
Mängel:	<u>Mittlerer Aufwand</u>
Stärken:	<u>Führung abseits des Kfz-Verkehrs, Anschluss Kulturfabrik</u>
Konsequenzen bei Nichtrealisierung / Alternativen:	<u>Einbezug in die Planungen des Entwicklungsareal Güterbahnhof</u>





**Abschnitt**    **9**                    **von:**                    **westlich Dießemer Bruch**                    **bis:**                    **Weiden**

**Bestand**

Länge:                                    1.200 m

---

Querungen:                            Dießemer Bruch, Hauptgütergleis

---

Heutige Nutzung:                    Entwicklungsareal Verschubbahnhof

**Planung**

Führungsart:                            Fuß-und Radweg in Freiraum

---

Querungen:                            Niveaufreie Querungen durch Neubau Promenadenbrücke Dießemer Bruch und  
Neubau Tunnel unter Hauptgütergleis

---

Eigentumsverhältnisse:            Erwerb Nutzungsrecht zur Unterquerung Hauptgütergleis

**Bewertung:**

Mängel:                                    Hoher Aufwand

---

Stärken:                                    Führung abseits des Kfz-Verkehrs in Hochlage

---

Konsequenzen bei Nicht-  
realisierung / Alternativen:        Einbezug in die Planungen des Entwicklungsareal Verschubbahnhof, bei Nichtrealisierung  
Unterquerung Hauptgütergleis muss Nebengleis unterquert werden





**Abschnitt 10**      **von:**      **Weiden**      **bis:**      **östlich Glindholzstraße**

**Bestand**

Länge:      1.100 m

---

Querungen:      Weiden, Kuhleshütte, Buddestraße, Maybachstraße, Glindholzstraße

---

Heutige Nutzung:      Straßen, Fuß-Radweg, ungenutztes Hafengleis (Gleisanschlussverpflichtungen bestehen noch),  
Fuß-Radwege neben Gleistrasse

**Planung**

Führungsart:      Platzgestaltung (100 m), Fuß-Radweg (50 m), Begegnungszone (150 m), Fuß- und  
Radweg neben Straßenbahn (450 m), baulich getrennte Fuß- u. Radwege neben Straßenbahn (350 m)

---

Querungen:      Plangleiche Querungen, Platzgestaltung Kuhleshütte erforderlich

---

Eigentumsverhältnisse:      Erwerb Nutzungsrecht Hafengleis

**Bewertung:**

Mängel:      Mittlerer Aufwand, plangleiche Querungen, Engstelle Fuß-Radweg Kuhleshütte mit 2,80 m über 50 m,  
Engstellenbereich getrennter Fußweg mit 2,30 m über 200 m

---

Stärken:      Führung abseits des Kfz-Verkehrs, Anschluss Bf. Oppum, Schönwasserpark und Botanischer Garten

---

Konsequenzen bei Nicht-  
realisierung / Alternativen:      Als Alternativen stehen nur als Produkt "Promenade" unzulängliche Routen zur Verfügung

















**Abschnitt**    **16**                    **von:**                    **Am Röttgen**                    **bis:**                    **Bf Uerdingen**

<b>Bestand</b>	
Länge:	<u>350 m</u>
Querungen:	<u>Am Röttgen (lichtsignalgeregelt)</u>
Heutige Nutzung:	<u>Straßenbegleitender Fuß-Radweg</u>

<b>Planung</b>	
Führungsart:	<u>Straßenbegleitender Fuß-Radweg im Bestand</u>
Querungen:	<u>Lichtsignalgeregelt im Bestand</u>
Eigentumsverhältnisse:	<u>Nutzungsrecht DB-Fläche (Anlage 3.4) für Möblierung</u>

<b>Bewertung:</b>	
Mängel:	<u>Engstellenbereich</u>
Stärken:	<u>Geringer Aufwand, Anbindung Bf. Uerdingen</u>
Konsequenzen bei Nicht- realisierung / Alternativen:	<u>Heute schon befahrbar</u>

