

## **Protokoll**

### **Anliegerversammlung Kronenstraße am 29.03.2023, 18h**

Pfarrzentrum St. Nikolaus Uerdingen, Oberstraße 10

#### TN:

Stadt Krefeld, Geschäftsbereich Bauen, Planung  
und Gebäudemanagement

Fachbereich Stadt- und Verkehrsplanung

Marcus Beyer, Dezernent

Hans Hamestuk, Abteilungsleiter Verkehrliche Infrastruktur

Matthias Eschbach, Sachgebietsleiter Beiträge

Ouissam El Marrakechy, Sachbearbeiter Beiträge

Anna-Kristian Knebel, Sonderprojekte

Kommunalbetrieb (KBK), B1 Planen und Bauen

Stefan Kleiker, Bereichsleiter

Ronald Everts, Sachbearbeiter Straßenplanung

Ingenieurbüro F. Jaffke

Rüdiger Thissen

44 Anlieger und Mitglieder der Bezirksvertretung Uerdingen

Die Verwaltung begrüßt die Anwesenden und erläutert den Veranstaltungsablauf.

## **1. Einordnung der Straßenbaumaßnahme in das „Integriertes Handlungskonzept“, Ziele und Historie der Planung**

Der Umbau der Kronenstraße wurde im Rahmen der benachbarten Deichsanierung bereits vorgedacht. Daher wurde die Maßnahme in das integrierte Handlungskonzept Uerdingen (IHK) mit aufgenommen. Das IHK (Ratsbeschluss 2018) ist Grundlage für die Beantragung von Städtebaufördermitteln. Ziel ist eine Aufwertung des Wohnstandortes. Die Reduktion der Verkehrsbelastung (Durchgangsverkehr) soll zum einen durch die Wegnahme von Parkplätzen und zum anderen durch eine Drosselung der Verkehrsgeschwindigkeit erfolgen. Gestalterisch soll ein Pendant zum aufgewerteten Rheindeich erfolgen, um so die Wegeverbindung an das Rheinufer zu verbessern.

Die Vorentwurfsplanung hat am 14.09.2021 der Ausschuss für Planung, Bauen, Mobilität und Stadtentwicklung nach Vorberatung in der Bezirksvertretung Uerdingen beschlossen. Für die Maßnahme liegt ein Zuwendungsbescheid der Bezirksregierung Düsseldorf seit Ende 2022 vor.

## **2. Allgemeine Informationen zu Straßenbaubeiträgen nach dem Kommunalabgabengesetz**

Die Verwaltung führt aus, dass die Maßnahme grundsätzlich abgabepflichtig ist. Mit Novellierung des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG) 2020 hat das Land NRW aber gleichzeitig Fördermittel bereitgestellt, die den Anteil der Eigentümer ersetzen. Die Stadt Krefeld kann nach der Fertigstellung und Schlussabrechnung einen entsprechenden Antrag bei der Bezirksregierung stellen. Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Mittel ist zum einen die Antragsfrist bis 31.12.2026 und zum anderen die Bereitstellung der Mittel durch das Land.

Mit Blick auf den Zeitplan der Umbaumaßnahme (s. Punkt 4) ist eine Schlussabrechnung bis Ende 2026 realistisch – somit ist aktuell davon auszugehen, dass keine Kosten für die Anwohner entstehen.

#### Rückfragen

Die Ermittlung der Einzelbeiträge erfolgt anhand der Grundstücksgröße und Anzahl der Geschosse (Berücksichtigung über Faktor). Maßgebend ist die Anzahl der Geschosse aus dem Bebauungsplan und nicht die tatsächliche Anzahl, soweit diese die aus dem B-Plan nicht übersteigt.

In Bezug auf die Höhe der Beiträge ist grundsätzlich zunächst ein politischer Beschluss zur Umlegequote der Gesamtsumme einzuholen. Diese variiert zwischen 60-80% je nach Straßenklassifizierung. Im

Folgenden sind die möglichen qm-Kosten unterschieden nach Kostenvarianten (s. Punkt 3) für die Kronenstraße dargestellt:

	Anliegeranteil 60%	Anliegeranteil 80%
Kostenvariante günstig (1.011.295 €)	ca. 33,7€ / qm <sup>2</sup>	ca. 44,9€ / qm <sup>2</sup>
Kostenvariante teuer (1.062.158 €)	ca. 35,4€ / qm <sup>2</sup>	ca. 47,2€ / qm <sup>2</sup>

Bis zum 31.12.2026 muss die Maßnahme abgeschlossen, schlussgerechnet, beitragsgerechnet und zur Förderung angemeldet sein. Von einer fristgerechten Antragstellung ist auszugehen, im Zeitplan ist ein Zeitpuffer von 1,5 Jahren enthalten. Welche KAG-Regelung ab dem 01.01.2027 gilt, ist derzeit nicht bekannt. Sollte die Maßnahme nicht fristgerecht umgesetzt werden, würden Stand heute die Beiträge auf die Anlieger umgelegt werden.

Die Maßnahme kann nicht zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden, da a. bereits bewilligte Städtebaufördermittel für eine Teilsumme verfallen würden und b. die Kronenstraße im Gesamtbaustellenablauf mit Rheinblick und Unteres Werft integriert ist.

### 3. Vorstellung der Planung / Varianten

#### 3.1 Leitungsarbeiten

Neben der reinen Straßenumbaumaßnahme sind im Vorfeld Leitungsarbeiten (Kanal/ Trinkwasser) erforderlich. Bei den Kanalarbeiten sind zu unterscheiden a. die Kanalsanierung in geschlossener Bauweise im Inliner-Verfahren (ohne großflächige Straßenöffnungen) und b. der Kanalbau in offener Bauweise (Straßenaufbruch). Herr Kleiker erläutert die geplanten Kanalarbeiten.

#### Rückfragen:

Der Kanal entwässert in Richtung Roggendorfasse.

Ab Haus Nr. 27 ist eine offene Bauweise erforderlich, da dort derzeit kein Kanal vorhanden ist.

Die Hausanschlüsse sind Privateigentum – dem Eigentümer obliegt die Instandhaltungspflicht. Der KBK bietet an, erforderliche private Maßnahmen nach Absprache in den Bauablauf zu integrieren.

Für die Erneuerung der Trinkwasserleitungen durch die NGN entstehen den Anliegern keine Kosten.

#### 3.2 Grundzüge der Straßenneuplanung

Das Büro Jaffke erarbeitet im Auftrag des Fachbereiches Stadt- und Verkehrsplanung die Planung für die Umbaumaßnahme Kronenstraße. Herr Thissen stellt die Planung vor.

Die Kronenstraße ist im Bestand eine Einbahnstraße in Süd-Nord-Richtung – dies bleibt in der Planung bestehen. Zudem wird sie zukünftig als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325, § 42 StVO) ausgewiesen – dies bedeutet einen niveaugleichen Ausbau und Schrittgeschwindigkeit. Die Geschwindigkeitsreduzierung erfolgt durch Verschwenkungen und weitere bauliche Elemente. Parken ist nur in den markierten Flächen erlaubt. Die Klassifizierung Anliegerstraße wurde deshalb nicht gewählt, da diese in der Überwachung schwierig ist – das persönliche Anliegen ist sehr breit auslegbar.

Um die Durchgängigkeit in die Grünanlage zu verbessern, wird die vorhandene Zaunanlage bis auf den Bereich vor dem Spielplatz entfernt.

Die bestehenden Bäume werden alle erhalten – sie sind vital und leisten einen Beitrag zum Klimaschutz.

#### 3.3 Varianten

Gemäß § 8a des Kommunalabgabengesetz NRW sind zusätzlich Alternativen zum vorgesehenen Ausbaustandard und zu dem sich daraus ergebenden beitragspflichtigen Aufwand in der verbindlichen Anliegerversammlung mit den betroffenen Grundstückseigentümern zu erörtern. Die Planung sieht zwei Ausbauvarianten in Bezug auf das Pflaster und die Beleuchtung vor:

Leuchtentyp			Kostenvariante	Meinungsbild Anlieger
Technische Leuchte	Standard	12 Leuchtstandorte, Lichtpunkthöhe max. 12 m, aufrüstbar für Mehrwertdienste (Bewegungs-/ Umweltsensorik)	günstig ca. 33.000,-€ (Netto)	
Dekorative Leuchte		14 Leuchtstandorte, Lichtpunkthöhe max. 4 m, passende Gestaltung für Denkmalbereich	teuer ca. 39.700,-€ (Netto)	X
<b>Pflastertyp</b>				
Modula	Standard		günstig ca. 386.000 € (Netto)	
Modula Plus		Oberfläche geschliffen und gestrahlt, mehr Struktur	teuer ca. 416.000 € (Netto)	X

### 3.4 Parken

Das Planungsziel der Straßenumbaumaßnahme ist eine verbesserte Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer. Zudem sollen die vorhandenen Baumscheiben vergrößert und entsiegelt werden, um die Bäume entsprechend zu schützen. Der Straßenquerschnitt ist zu schmal, um zukünftig einen ausreichenden Gehweg und gleichzeitig eine durchgängige Parkreihe zu realisieren.

Daher sieht die Planung eine Reduzierung der Parkplätze vor.

Aktuell ist der Parkraum in der Kronenstraße nicht bewirtschaftet. Das durch den Rat beschlossene Parkraumkonzept Uerdingen aus 2018 hat im Rahmen der Bestandsaufnahme verschiedene Schwerpunktmessungen ausgewertet. Im zentralen Stadtkern ist die Auslastung zur Spitzenstunde um 11h sehr hoch, wenn gleich es einzelne Straßen mit einer Auslastung von nur 60% gibt. Aufgrund der überwiegend kostenfreien Parkplätze nehmen zu einem großen Teil Besucher, Dauerparker und Berufspendler die Flächen in Anspruch. Für die Kronenstraße ergibt sich folgendes Bild: Zur Spitzenstunde um 11h ist sie zu 100% ausgelastet, davon konnten mit Kennzeichenerhebung rd. 70% als Ortsfremde identifiziert werden. In der Erhebung um 2h nachts war die Straße mit 90% ausgelastet. Im Ergebnis kann daraus geschlossen werden, dass tagsüber vorrangig Nicht-Anwohner auf der Straße parken, während nachts vorrangig Anwohner hier parken. Die Umsetzung des Parkraumkonzeptes sieht die Bewirtschaftung und Einführung von Anwohnerparken (2 Zonen) im Uerdinger Stadtkern vor – mit dieser Maßnahme wird zukünftig die Anzahl der Dauerparker und Berufspendler erheblich reduziert. Die Anzahl der aktuell angemeldeten Fahrzeuge in der Kronenstraße beträgt 87 – die Anzahl der privaten Parkplätze/ Garagen liegt bei über 90.

#### Rückfragen/ Anregungen

Die Teilnehmer kritisieren die Reduzierung der Parkplätze. Die Parkplätze würden zu 2/3 von den Anwohnern genutzt. Besucher der Rheinpromenade und des Spielplatzes würden ebenfalls dort parken. Die Parksituation in den angrenzenden Straßen (Zollamt, Dujardin usw.) sei ähnlich. Es wird eine Verschärfung bei Realisierung des Bauprojektes Rheinblick erwartet. Die Teilnehmer regen an, statt der Längsparkplätze mehr Schrägparkplätze einzuplanen und die Parkplätze auf der Roggendorfstraße an der Einmündung Kronenstraße zu erhalten, um so die Anzahl zu erhöhen.

Ein Teilnehmer regt an, abweichend vom Standardmaß größere Parkflächen für z.B. das Abstellen von Wohnmobile vorzusehen.

#### Antwort

Der vorhandene Straßenquerschnitt kann in seiner jetzigen Breite bei einer Umgestaltung nicht übernommen werden. Die Straße ragt direkt an die Baumscheiben heran. Um die Bäume zu schützen (Baumwurzeln/-kronen), ist ein Abstand zur neuen Tragschicht der Straße erforderlich. Somit steht

zukünftig ein geringerer Straßenquerschnitt zur Verfügung, der nicht ausreicht, um gleichzeitig einen sicheren Bürgersteig und einen durchgängigen Parkstreifen zu realisieren. Das Ziel der neuen Straßengestaltung ist eine Verkehrsberuhigung – daher soll die Straße zukünftig punktuell verschwenkt werden. Außerdem gilt für die zukünftige Markierung der Parkplätze ein Mindestmaß – diese Umstände führen zu einer Reduzierung der Parkplätze.

Zwei Parkplätze wurden größer als das Standardmaß geplant, um Wohnmobile abstellen zu können.

### 3.5 Straßenbreite

Die Fahrbahn hat eine Mindestbreite von 3,50m – in Teilabschnitten ist sie breiter (6,50m).

#### Rückfragen/ Anregungen

Die Teilnehmer kritisieren die geringe Fahrbahnbreite und befürchten, dass Umzugswagen, Paketzusteller, Anlieferfahrzeuge und Handwerker zukünftig nicht mehr „nothalten“ können, ohne den fließenden Verkehr zu stauen. Zudem wird befürchtet, dass die Erreichbarkeit von Privatgaragen nicht möglich ist.

#### Antwort

Die Erreichbarkeit der vorhandenen Garagen ist mit entsprechenden Schleppkurvenberechnungen geprüft worden und im Ergebnis regelkonform nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Im gesamten Straßenlauf ist es nicht überall möglich, dass zwei Autos neben einander stehen, aber auf der gesamten Straßenlänge ist ausreichend Platz zum Ausweichen und Kurzhalt. Für Paketzusteller gibt es auf der Gesamtlänge der Kronenstraße Ausweichflächen, wo zwei Fahrzeuge nebeneinander passen. Es ist zumutbar, dass ein Paketzusteller nicht direkt vor der Anlieferungsadresse stehen kann. Die Parkfläche für einen Umzugswagen ist bei der Stadt Krefeld über eine Sondernutzungserlaubnis zu beantragen. Sollte das Fahrzeug nicht in eine ausgewiesene Parkfläche passen, kann auch der Straßenraum genutzt werden. Die Aufstellung eines Aufzuges im Rahmen eines Umzuges ist grundsätzlich möglich. Auch hierfür ist bei der Stadt Krefeld ein Antrag auf Sondernutzung für den öffentlichen Straßenraum zu stellen. In Engstellen ist möglicherweise dafür zukünftig eine temporäre Straßensperrung erforderlich. Dieser Umstand ist zumutbar. Die Abwicklung der Müllentsorgung kann temporär zu kurzen Wartezeiten führen. Diese sind dem Fahrzeugführer mit Verweis auf einen Großteil der Wohnstraßen in Krefeld zuzumuten.

Die Feuerwehr wurde in die Planung eingebunden und hat keine Einwände - ein Anleitern aller Häuser wird durch die Planung nicht behindert.

Die Situation vor Haus Nr. 25, wo die Straßenbreite 4m beträgt und ein Erker ca. 1m herausragt, wird in der Anpassung der Planung berücksichtigt.

Die Kronenstraße wird nicht im Zweirichtungsverkehr befahren werden können, Umleitungen aufgrund von anderen Baumaßnahmen in Uerdingen müssten anderweitig geregelt werden.

### 3.6 Grünstreifen auf der Ostseite (Häuserfront)

Der geplante ca. 75cm breite Grünstreifen dient der Verkehrsberuhigung. Um die Verkehrsgeschwindigkeit in einem verkehrsberuhigten Bereich auch entsprechend niedrig zu halten, ist eine gerade Streckenführung zu vermeiden. Vielmehr sind Verschwenkungen und Auflockerungen im Straßenverlauf umzusetzen. Die Alternative für Fahrbahnverschwenkungen ist eine Aufpflasterung, die ebenfalls die Geschwindigkeit drosselt. Die Aufpflasterung ist für Radfahrer allerdings nicht vorteilhaft, daher hatte die Verwaltung in Abwägung aller Belange die Grünstreifen-Variante weiterentwickelt. Zudem muss vor einigen Häusern zum Schutz von Balkonen ein Abstand zwischen Haus und (höherem) Fahrzeug beachtet werden.

#### Rückfragen/ Anregungen

Die Teilnehmer kritisieren grundsätzlich den Grünstreifen, da mit Verunreinigungen gerechnet wird und Haltemöglichkeiten eingeschränkt würden.

### Antwort

Im Ergebnis verfolgt die Verwaltung die Alternativplanung von Aufpflasterungen weiter und wird in einigen Bereichen zusätzlich Poller im Seitenraum aufstellen.

### 3.7 LKW-Verkehre

Der Fahrversuch von LKWs, über die Alte Krefelder Straße und Kronenstraße zum Zollamt zu gelangen, kann nicht mit der Planung Kronenstraße gelöst werden. Zur Umfahrung des historischen Stadtkerns wurden auf der Lange Straße in 2022 Hinweisschilder für den LKW-Verkehr mit dem Fahrziel Zollamt aufgestellt. Wenn ein LKW das Navigationsgerät allerdings auf PKW-Führung eingestellt hat, werden auch zukünftig entsprechende Fahrversuche zu beobachten sein. Im Rahmen der Maßnahme „Umgestaltung Alte Krefelder Straße“ ist angedacht, die Einfahrt Alte Krefelder Straße von der Kreuzung Kurfürstenstr. entsprechend zu verschmälern, um die LKWs rauszuhalten.

### 3.8 Entwässerung

#### Rückfragen

Für welche Wassermengen ist der Kanal dimensioniert? Regelkonform für normale und starke Regenereignisse

Wo ist der tiefste Punkt in der Straße? Rinne verläuft im südlichen Drittel der Straße (umgekehrtes Dachprofil)

Tiefgarage vor Haus Nr. 9-11 ist aktuell durch ein Bord geschützt. Läuft künftig Wasser rein? Durch die niedrigere Lage des östlichen Fahrbahnrandes läuft das Wasser bei stärkeren Regenfällen in die leicht muldenförmig anzulegende, angrenzende Grünfläche ab und nicht in Hauseingänge, Zufahrten und Tiefgarageneinfahrten. Für den Ablauf sind Durchlässe im Hochbord, im Bereich der Straßentiefpunkte anzuordnen. Bevor das Niederschlagswasser in die Grünfläche übertritt, kann es sich zunächst bis zu einem gewissen Maß in der trichterförmig auszubildenden Straße aufstauen.

### 3.9 Fahrradständer

Die Umgestaltung sieht Fahrradabstellfläche gegenüber der Einmündung Roggendorfasse (6 Stck.) sowie Am Rheintor vor Haus Nr. 9 (4 Stck.) vor. Da auf der Deichanlage Fahrradfahren verboten ist, sind dort keine Abstellplätze vorgesehen.

#### Rückfragen/ Anregungen

Die Teilnehmer schlagen vor, am Spielplatz Radabstellflächen zu ergänzen.

#### Antwort

Die Verwaltung prüft die Lage der vorhandenen Radständer.

### 3.10 Verkehrsberuhigung

Die Verwaltung prüft, ob ergänzend zur Kalotte weitere Einbauten wie Aufpflasterungen (Kissen) zur Verkehrsberuhigungen eingerichtet werden können – insbesondere nördlich und südlich der Einmündung Roggendorfasse.

### 3.11 Pflasterung

Die Straßenplanung sieht eine Vollpflasterung der Straße vor. Grundlage ist das Gestaltungskonzept für Uerdingen, welches Leitlinien für den öffentlichen Raum bestimmt. Die Kronenstraße liegt im Denkmalbereich (Satzung) und soll daher eine angemessene hochwertige Gestaltung erhalten. Der geplante Pflastertyp ist aufgrund seines Aufbaus für eine Spielstraße geeignet. Die Lebensdauer wird mit rd. 30 Jahren veranschlagt. Voraussetzung ist ein fachmännischer Einbau.

## 4. Allgemeine Rückfragen zu Leitungsverlegungen und Rheinblick

Der KBK führt bei jeder Straßenumbaumaßnahme eine Abfrage bei den Leitungsträgern durch. Die Leitungsträger handeln eigenverantwortlich – die Stadt hat keine steuernde Funktion. In Bezug auf **Glasfaser und Fernwärme** ist seitens der Träger nichts für die Kronenstraße angemeldet worden. Es liegt eine schriftliche Bestätigung der Telekom vor, dass diese keine eigene Planung beabsichtigt.

Die Planung sieht keine **E-Ladesäulen** vor. Die Verwaltung erarbeitet zunächst ein Gesamtkonzept für alle Stadtteile, danach erfolgt eine Ausschreibung für den öffentlichen Straßenraum. In Abstimmung mit der NGN können im Zuge des Straßenbaus Lehrrohre vorgehalten werden.

Das **Projekt RheinBlick** soll durch oberirdische Baukörper, aber auch mittels unterirdischen Tiefgaragen bis an die unmittelbare Rheinfront herangebaut werden. Da die derzeitige Uferböschung jedoch eine Hochwasserschutzanlage mit entsprechenden Schutzabständen darstellt, wäre eine Bebauung bis an diese Kante nicht genehmigungsfähig. Um dies zu ermöglichen wurde seitens der Bezirksregierung die Entwidmung der bestehenden Hochwasserschutzanlage gefordert, welche nach juristischer Prüfung nur durch die Schaffung eines hochuferähnlichen Zustandes hinter der Deichanlage möglich werden konnte. Daher wurden im letzten Jahr entsprechende Aufschüttungen bis auf das geforderte Höhenniveau eines 500 jährigen Hochwasserereignisses (32,11 m ü. NHN) vorgenommen, um auf ganzer Länge einen nicht überschwemmbar Zustand zu erhalten. Nur hierdurch konnte die Bezirksregierung den bestehenden Deichschutz aufheben und den Weg für bauliche Veränderungen im direkten Umfeld der Böschungen frei machen.

Mit Umsetzung des B-Plans wird zukünftig für die Herstellung der Kellerebenen, aber auch für den Bau der Tiefgaragen entsprechender Erdaushub vorgenommen, so dass teilweise die aufgeschütteten Flächen wieder entfernt werden müssen. Zu keinem Zeitpunkt darf jedoch an der Böschungsoberkante das geforderte Höhenniveau des 500 jährigen Hochwasserereignisses unterschritten werden, so dass zukünftig die Außenwände der Tiefgaragen, Gebäude sowie die sonstigen oberirdischen Schutzanlagen (min. 32,11 m ü. NHN + 1m Brüstung) den Hochwasserschutz an der gesamten Rheinfront übernehmen werden.

## 5. Ausblick zur weiteren Umsetzung und Zeitplanung

Die Baumaßnahme soll Anfang 2024 starten. Die Abwicklung ist in sechs Bauabschnitten von Süd nach Nord geplant. Zunächst beginnen die Kanalarbeiten.

Im Laufe der Baumaßnahmen sind temporäre Vollsperrungen erforderlich, die **Umleitungen** erfolgen **über** die **Bruchstraße**. Für bestehende private Baumaßnahmen auf der Bruchstraße erteilt die Stadt Krefeld temporäre Sondernutzungserlaubnisse zur Nutzung des öffentlichen Straßenraumes. Sobald der konkrete Bauablauf zur Kronenstraße feststeht, wird dies mit den privaten Antragstellern abgestimmt, so dass der Umleitungsverkehr über die Bruchstraße abfließen kann.

Die private Baumaßnahme Kronenstraße 29 plant die Fertigstellung des Rohbaus bis Ende 2023, so dass die Privatbaustelle den Straßenausbau nicht tangiert.

Zu der Zeitplanung einzelner Bauabschnitte kann noch keine Auskunft gegeben werden. Es wird **Einschränkungen in der Anfahrbarkeit von Tiefgaragen** geben – die Eigentümer werden rechtzeitig ca. 1 Monat vorab informiert. Die Teilnehmer schlagen vor, während der Baumaßnahme Ersatzparkplätze auf dem Marktplatz vorzuhalten. Die Verwaltung prüft den Vorschlag.

## 6. Weiteres Vorgehen Überarbeitung Planung

Die Anregungen der Anlieger werden überprüft und abgewogen. Die im nächsten Schritt zu erstellende Ausführungsplanung wird nach den Sommerferien der Bezirksvertretung Uerdingen (31.08. oder 18.10.) im öffentlichen Teil zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Unterlagen sind über das Ratsportal der Stadt Krefeld (ris.krefeld.de) einsehbar. Ein erneutes Anschreiben an die Anlieger erfolgt nicht. Bei Rückfragen wenden Sie sich an: Anna-Kristina Knebel, Tel. 86 3792, a. [knebel@krefeld.de](mailto:knebel@krefeld.de).

Die Anlieger und Anwohner erhalten vor dem Baustart eine Information zum Bauablauf.

Gez. A. Knebel