



Visualisierung Verkehr
Mobilitäts-HUB Krefeld



Visualisierung Gebäude
Hauptzugang Krefeld Hbf - Süd

Der neue Krefelder MOBILITÄTS-HUB wird zum direkten Erweiterungsbau der Krefelder Promenade und dem Südausgang des Bahnhofs und fügt sich entlang der Bahngleise in den bestehenden Kontext ein. Somit öffnet sich der Raum im Blockrand für großzügige Freiflächen, zu denen der Mobility Hub mit seiner transparenten Fassade und der markanten Überdachung einen starken Bezug aufbaut. Gebaute Verbindungen sowie Sichtbezüge der aneinandergereihten Freiflächen prägen den offenen Charakter des neuen Krefelder Bewegungsräume.

Städtebau

Das südliche Bahnhofs-Areal um den neuen Mobilitäts-Hub ist als Verbindungsort zweier Ebenen gestaltet: Die Ebene der neuen Krefelder Promenade und die Straßenebene des Bahnhofsangangs. Das Hauptgebäude des Mobilitäts-Hub folgt dem Verlauf der Bahngleise und transformiert somit den Raum und Bereich unter der Krefelder Promenade zu einem Gebäude, welches sich wie selbstverständlich in den Kontext einfügt und Raum für großzügige Freibereiche im Innern des Blockrandes schafft. Das Gebäude entlang der Kölner Straße schließt den Blockrand nach außen ab und beinhaltet die Einfahrt zum unterirdischen Parken sowie potentielle Erweiterungsfelder für Gastronomie und Büros. Diese Flächen könnten als Ausgleichsflächen für die überbaute OB-Fläche fungieren. Der Willy-Brandt-Platz wird zum Ensemble aus dem neuen Vorplatz zur Eingangshalle und der großzügigen Grünfläche, die den zentralen Freiraum akzentuiert. Der Vorplatz markiert den Auftakt zur repräsentativen Achse zwischen Willy-Brandt-Platz und Platz der Wiedervereinigung.

Freiraum

Die Freiräume setzen sich übergreifend aus Krefelder Promenade, öffentlicher Achse von Eingangs- und Willy-Brandt Platz, Busbahnhof und Parkfläche zusammen. Neben Sichtbeziehungen zwischen Promenaden- und Straßenebene werden Aufstiegs- und Rampen als gestalterisches Element eingesetzt, um beide Ebenen über den Mobilitäts-Hub miteinander zu verbinden. Auf der Straßenebene sind sämtliche Freiflächen an die Durchgangsstraße angegliedert, die den Verkehr durch den Blockrand leitet. Seitlich des Willy-Brandt-Platzes spannt sich der großzügige Vorplatz auf, der die neue Süd-Eingangshalle zum Krefelder Bahnhof hervorhebt. Er wird zum neu-

en Anknüpfungspunkt und richtet den Blick auf den Willy-Brandt Platz sowie die gegenüber gelegene Parkfläche, welche zum Verweilen einlädt und einen Ort der Ruhe inmitten der Verkehrsbewegung schafft. Daran angrenzend befindet sich der Busbahnhof mit den Sitzplätzen, die durch zusätzliche Baumplatzungen eine natürliche Distanz zu den angrenzenden Wohnhäusern erhalten. Gegenüber des Busbahnhofs öffnet sich zur Kölner Straße ein kleiner Platz, der den Eingang zum Mobilitäts-Hub von der Kölner Straße aus markiert und die zweite öffentliche Verbindung zur Krefelder Promenade hervorhebt.

Architektur

Der vorgeschlagene Neubau wirkt als vertikales und horizontales Verbindungsstück zwischen Krefelder Promenade, Bahnhof sowie Busbahnhof und setzt sich aus drei Hauptkomponenten zusammen: Dach, Pavillon und Sockelgebäude. Während das Gebäude der Richtung der Bahngleise folgt und eine Kurve zur neuen Bahnhof-Eingangshalle hin formt, verläuft das Dach geradlinig weiter und schafft eine überdachte Fläche über dem neuen Eingangsbereich.

Materialität und Konstruktion

Das Sockelgebäude ist als Baukörper in recyceltem Stahlbeton unter dem leicht anmutenden Stahldach konstruiert. Im Gebäude sorgt ein Stützsystem für räumliche Flexibilität, während massive Wände und Kerne die notwendige Aussteifung gewährleisten. Das Dach ist aus Längs- und Querträgern in Stahl konstruiert, die Lasten werden über leicht geneigte Stahlstützen abgetragen. In der Unterseite werden die Träger mit Holzlamellen verkleidet, während als Dachhaut wetterfestes Metall zum Einsatz kommt, auf der die PV-Anlage installiert wird. Die Fassade im Erdgeschoss ist verglast und ermöglicht Ein- und Ausblicke. Im darüber liegenden Mezzaningeschoss sorgt gedämmtes Profilaugas für natürlichen Tageslicht im Bereich des Fahrrad-parkens und schafft gleichzeitig ein abwechslungsreiches, texturiertes Fassadenbild.

Nachhaltigkeit

In der Materialisierung des Gebäudes zeichnet sich das Bestreben der Cradle-to-Cradle Philosophie ab. Sämtliche Materialien sollen voneinander getrennt und wieder in den Kreislauf eingefügt werden können oder bestehen aus Materialien, die sich bereits im technischen Kreislauf befinden. Für den Beton-

anteil soll recycelter Beton zum Einsatz kommen und die noch zögerliche Anwendung von RC-Beton im Land weiter vorantreiben. Der Glasanteil der Fassade besteht aus CO2-zertifiziertem Glasem, das Profilaugas kann ebenfalls zu 100% wiederverwendet werden. Verkleidungen im Außen- und Innenbereich bestehen aus CO2-freundlichen Materialien wie Holz- und Gips, die zusätzlich für ein gesundes Innenraumklima sorgen. Durch den Einsatz effizienter Dämmstoffe und durch die Gebäudeform gegebene reduzierte Anzahl an Fassaden werden die Grundlagen für eine optimale Energiebilanz geschaffen.

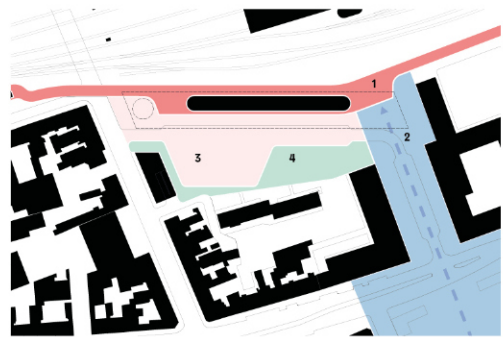
Das großflächige Dach ist aus recyceltem Stahl hergestellt und die einzelnen Komponenten können demontiert und wiederverwendet werden. Die westseitige Oberfläche ist mit Aluminium bekleidet. Darauf installierte Photovoltaik-Module produzieren sauberen Strom zur Versorgung der angebotenen E-Mobilität und zur Stromversorgung von Mobilitäts-Hub und Bahnhof. Durch die angelegte Grünfläche neben dem Busbahnhof wird der Anteil versiegelter Flächen erheblich reduziert. Zusätzlich fungiert die Grünfläche als Flächenversicherung für einfließendes Regenwasser.

Verkehr

Das Verkehrskonzept basiert auf einer zweiseitigen Durchgangsstraße mit Anbindung an Kölner- und Ritterstraße. Entlang der Durchgangsstraße befinden sich parallel zum Mobilitäts-Hub Haltebuchten für Fern- und Linienbusse. Im teil-überdachten Bereich des Eingangsbereiches sind Haltebuchten für Taxis angeordnet, während sich Parkplätze für Gehbehinderte und eine Kiss + Ride Zone in der Allee des Willy-Brandt-Platzes. Für Fußgänger ermöglichen ausreichend Fußgänger-überwege flexible Bewegungsmuster. Fahrradverkehr aus der Ritterstraße kommend wird direkt zum Eingangsbereich geleitet. Von der Kölner Straße aus ist der Aufstieg zum Fahrrad Parken durch die markante Rampe hervorgehoben, die sämtliche Le-véis miteinander verbindet. Die Zufahrt zum unterirdischen Parkgeschoss für Autos erfolgt über das zweite Gebäude entlang der Kölner Straße, um zusätzliche Freiflächen im Innern des Blockrandes zu schaffen.



Schwarzplan 1:5000



Freiräume

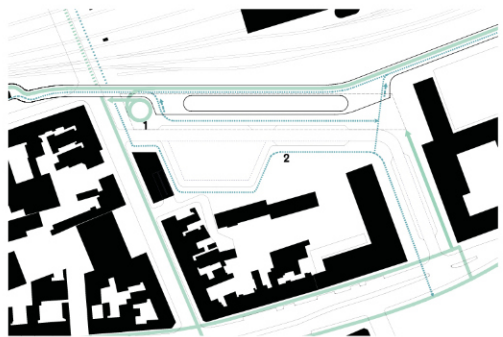
- Die Freiräume bestehen aus 4 übergreifenden Bereichen:
1. Krefelder Promenade
 2. Öffentliche, repräsentative Achse
 3. Busbahnhof
 4. Parkfläche

1. Krefelder Promenade
2. Öffentliche, repräsentative Achse
3. Busbahnhof
4. Parkfläche



Straßenbegleitender Verkehr

1. Straßenführung
2. Anlagen des ÖPNV
3. Anlagen für den Fußgängerverkehr
4. Anlagen für den Radverkehr



Fußgänger- und Radverkehr

1. Führung des Radverkehrs
2. Anlagen für den Fußgängerverkehr

Die Freiräume bestehen aus 4 übergreifenden Bereichen:

1. Krefelder Promenade
2. Öffentliche, repräsentative Achse
3. Busbahnhof
4. Parkfläche

Die Freiräume bestehen aus 4 übergreifenden Bereichen:

1. Krefelder Promenade
2. Öffentliche, repräsentative Achse
3. Busbahnhof
4. Parkfläche

Straßenbegleitender Verkehr

1. Straßenführung
2. Anlagen des ÖPNV
3. Anlagen für den Fußgängerverkehr
4. Anlagen für den Radverkehr

Fußgänger- und Radverkehr

1. Führung des Radverkehrs
2. Anlagen für den Fußgängerverkehr

