



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 angrenzt befindet sich der Busbahnhof mit den Stützpunkten des Mobilitäts-Hub, die durch zusätzliche Baumplantzungen 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 Eingangspunkt. Auf der Straßenebene wird der Raum entlang der Fassade zum geschützten Warten- und Bewegungsfreum mit starkem Bezug zum gegenüberliegenden Freiraum. Die Glasfassade kommuniziert die dahinterliegenden, öffentlichen Raumfunktionen von Gastronomie, Micro Hub, Bike-Sharing, Verkauf und -Reparatur, die direkt von der Straße aus erschlossen werden. Im Bereich der Eingangshalle öffnet sich der Raum über zwei Geschosse und markiert den Zugang zum Krefelder Hauptbahnhof. Die transparente Fassade wird an Abend zum Leuchtkörper und trägt zu Orientierung und Sicherheit bei. Gut erreichbar befinden sich auf allen Geschossen weitläufige Einstellplätze für Fahrräder, während im Untergeschoss die Parkplätze für Autos und Carsharing angeordnet sind.

Im Gebäude befinden sich zwei Erschließungsebenen. Der Kern nahe der Eingangshalle dient als öffentliche und barrierefreie Verbindung aller Ebenen von der Promenade bis zur Parkgarage. Der zweite Kern dient vorrangig als Zugang der Fahrradinfrastruktur bis ins Mezzaningeschoss. Ein Großteil der bestehenden Rundbögen wird in das Gebäude integriert und trägt zum Bezug von Mobilitäts-Hub zur Bestandlandschaft bei.

Auf der Promadenebene oberhalb des Sockelgeschosses befindet sich der Pavillon, der zum Co-Working und Cafe trinken einlädt. Seitlich des Pavillons entstehen überdachte Außenräume, die die Krefelder Promenade erweitern. Sie laden zum Verweilen ein und schaffen Sichtbezüge zum Süden des Krefelder Bahnhofareals und dem Willy-Brandt-Platz. Im Gebäude entlang der Kölner Straße befinden sich im Erdgeschoss neben dem Zugang zur Parkgarage Flächen für Gastronomie, die dem Busbahnhof zugewandt sind. In den beiden Obergeschossen werden je 450m<sup>2</sup> für zusätzliche potentielle Büroflächen geschaffen.

**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 Profilaufbau für natürlichen Tageslicht im Bereich des Fahrradparkens und schafft gleichzeitig ein abwechslungsreiches, texturiertes Fassadenbild.

**Nachhaltigkeit**

In der Materialisierung des Gebäudes zeichnet sich das Bestreben der Cradle-2-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 CO<sub>2</sub>-zertifiziertem Glasem, das Profilaufbau kann ebenfalls zu 100% wiederverwendet werden. Verkleidungen im Außen- und Innenbereich bestehen aus CO<sub>2</sub>-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 einfallendes 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 teilüberdachten Bereich des Eingangspunktes 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 Fußgängerüberwege flexible Bewegungsmuster. Fahrradverkehr aus der Ritterstraße kommend wird direkt zum Eingangspunkt geleitet. Von der Kölner Straße aus ist der Aufstieg zum Fahrrad Parken durch die markante Rampe hervorgehoben, die sämtliche Levels 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

3. Busbahnhof  
- Haltebuchten für Fern- und Linienbusse des Mobilitäts-Hub vorgelagert  
- 10 Stellplätze für Busse, zusätzliche Parkplätze Anlieferung Micro-Hub

4. Parkfläche  
- Große Länge des Areals als Wasserumlauf, Retentionstümpfen für Regenwasser und Pufferzone zu angrenzenden Bestandsbauten



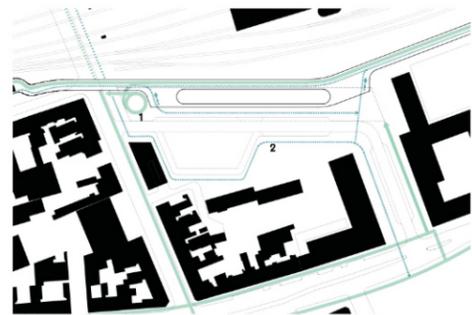
**Straßenbegleitender Verkehr**

1. Straßenführung  
- Durchlaufende öffentliche Straßenführung von Ritterstraße über Willy-Brandt-Platz bis zur Kölner Straße  
- Vollwertige Anbindung von Willy-Brandt-Platz an beide Knotenpunkte für eine hohe Flexibilität

2. Anlagen des ÖPNV  
- Gewährleistung attraktiver ÖPNV-Anbindung des Bahnhofs von der Südseite durch zugängliche, barrierefreie Doppel-Haltestellen  
- Führung der Busse in beide Richtungen über Willy-Brandt-Platz für optimale Organisation des Busverkehrs und gute Orientierung der Fahrgäste (Kölner Straße - Ritterstraße und Ritterstraße - Kölner Straße)  
- Einordnung der Bushaltestellen für die Fernbusse unmittelbar vor Bahnhofgebäude  
- Zusätzliche Haltemöglichkeiten für Sonderfahrten (Schülertransportverkehr etc.) in der die Abstellfläche umlaufenden Fahrgasse

3. Parken / Bahndauer Verkehr  
- Halteplätze für Taxis unmittelbar vor Bahnhofseingang, überdeckt und schnell aufzufinden  
- Einordnung von Kurzzeitparken/ Kios & Bikes in Anbindung von Ritterstraße aus mit direkter Anbindung zum Bahnhofseingang  
- Car-Sharing Parkplätze sind in der Parkgarage nahe dem Erschließungspunkt aufzufinden

4. Anbindung der bestehenden Bebauung an der Kölner Straße im rückwärtigen Raum  
- Die Anbindung bzw. Erschließung dieser Gebäude wurde vollständig von der Straßenebene entkoppelt, um Konflikte zu vermeiden



**Fußgänger- und Radverkehr**

1. Führung des Radverkehrs  
- Separate Anlagen für Radverkehr in Zufahrt von der Ritterstraße aus. Angebotene Fahrradstellplätze werden hierüber direkt erreicht  
- Von der Kölner Straße aus wird der Bahnhof mit Fahrrad im Mischverkehr erreicht  
- Promenade als attraktive Anlage für Radverkehr führt unabhängig vom KVV-Verkehr direkt zu Bahnhof und Fahrradstation  
- Verknüpfung Promenade - Willy Brandt Platz über Aufzug in Gebäudern und öffentliche Rampe an der Kölner Straße  
- 40 Fahrradabstellplätze sehr nah zum Bahnhofseingang

2. Anlagen für den Fußgängerverkehr  
- Attraktive Anbindung von der Ritterstraße aus großzügige begrünte Seitenbereiche, die einen Platzcharakter entstehen lassen. Man gelangt sicher bis zum Bahnhof und kann über Fußgängerüberweg die Fahrbahn sicher queren  
- Von Kölner Straße aus attraktiver überdachter Vorplatzbereich für Fußgänger. Über diesen werden Bahnhof und alle in Gebäude eingebunden Angebote und Dienstleistungen erreicht

3. Sicheres Abstellen Fahrräder aller Qualitäten mit ohne Gepäck

Situation  
1500

