

Alle Jahre wieder steht der **Ostwall** planungspolitisch zur Debatte. Und jedes Mal erscheint die Entwicklung eines zukunftsweisenden Konzeptes schwieriger denn je. Ist die einstige Prachtstraße des Niederrheins noch zu retten? Ein analytischer Blick auf die Krefelder Innenstadt soll Aufschluss geben.



# b ü r o f ü r u r b a n e g e s t a l t u n g

Christian Kraus  
Dipl.-Ing., Architekt

Friedrich-Ebert-Straße 359  
D-47800 Krefeld

Telefon: 02151 - 598092  
Telefax: 02151 - 598093

E-mail:  
[bug-architekten@t-online.de](mailto:bug-architekten@t-online.de)

Die Zukunft des Ostwalls:

## Boulevard für Bus und Bahn

Der kritische Beobachter kommt nicht umhin, den Ostwall trotz seiner identitätsstiftenden Kraft für die Krefelder Bürger als einen zum Aufenthalt eher ungeeigneten Ort zu betrachten. Dabei hat sich der prominenteste der vier Wälle stets als Projektionsfläche für das verstanden, was die Krefelder Innenstadt gerne sein wollte: die Königsallee der Seidenweber, mithin Champs d'Élysée des linken Niederrheins. Bis heute bestimmt die Idee eines urbanen Salons der bürgerlichen Gesellschaft unseren Anspruch an den Ostwall, wenn auch die Realität weiter denn je von diesem Bild entfernt ist. Dazu sind viele Geschäfte zu billig, die Bahnen und Busse zu gewöhnlich, die Autos zu klein, die Fassaden zu grau und die Menschen mithin zu bescheiden. Doch das antiquierte Bild des Prachtboulevards aus dem 19. Jahrhundert mit Fiaker und Gaslaternen ist wie ein Glaubensbekenntnis mit der Krefelder Seele verbunden. In elegischer Manier wird der Begriff *Seidenstadt* trotz des gänzlichen Untergangs der Textilindustrie nach wie vor als Synonym für Krefeld benutzt. Damals besuchten Kardinäle den Ostwall, um ihre goldbestickten Paramente hier zu erwerben. Der Geist des verloren geglaubten Ostwalls und mithin die Sehnsucht nach vergangenem Samt- und Seidenglanz prägt unsere Sichtweise auf die Innenstadt und verbietet zugleich jede Initiative für eine zukunftsweisende Veränderung. Tasten wir ihn nicht an, denn mag der Ostwall auch langsam verderben, so ist er doch alles, was wir besitzen! Das ist die Seelenlage.

### Parlierend durch Stiefmütterchenrabatte

Die Wirklichkeit ist weitaus nüchterner: Der Ostwall ist eine der verkehrsreichsten Straßen der Innenstadt. Vier Straßenbahn- und 13 Buslinien werden über die Strecke zwischen Bahnhof und Kreuzung Rheinstraße geführt. Das Individualverkehrsaufkommen beläuft sich in den Spitzenzeiten (17:00 bis 18:00 h) auf mehr als 1.500 PKW pro Stunde. Die Gestaltung des 41 Meter breiten Boulevards wird dabei in der Regel von verkehrstechnischen Belangen bestimmt, die ein geschlossenes Erscheinungsbild über die Gesamtlänge von 1.200 Metern verhindern. Im nördlichen Teil wird der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) unter Beibehaltung der Baumpflanzungen über den Mittelbereich geführt. Feste Absperrungen und üppi- ges Straßenrandgrün verhindern dort jegliches Überqueren ab-



*Der Krefelder Ostwall verbindet heute den Hauptbahnhof im Süden mit dem in postmodernen Fassadenschmuck gehüllten Polizeipräsidium im Norden.*

seits einer einzigen Ampelanlage. Der Abschnitt zwischen St. Anton und Neue Linner Straße dient gänzlich als Halte- und Umsteigebahnhof des ÖPNV. Hier ist selbst der historische Alleecharakter nicht mehr ersichtlich. Im mittleren Streckenbereich bis kurz vor dem Hauptbahnhof wurde der Grünstreifen, immer wieder unterbrochen von Querstraßen, historisierend rekonstruiert. Dort verdirbt ein Höllenlärm jegliche noch so gut gemeinte Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Das Verweilen auf dem Grünstreifen, parlierend auf gusseisernen Parkbänken respektive flanierend zwischen Rabatten von Stiefmütterchen erscheint hier weder zeitgemäß noch wünschenswert. Schließlich sind die Ostwall-Gehwege entlang der Fassaden schmal gehalten, damit zusätzliche KFZ-Halteflächen für den Handel bereit gestellt werden können. Es existiert also kein vernünftiger Grund, den Ostwall neben seiner Funktion als Umsteigebahnhof und Erschließungsachse auch als städtischen Aufenthaltsraum zu nutzen.

### Das Behältnis der Innenstadt ist zu groß

Der Ostwall ist essentieller Teil einer rechteckigen Boulevardanlage. Im Stadtgrundriss umschließt das Wallsystem einen Bereich von beachtlichen 50 Hektar Fläche und definiert so als städtebauliche Struktur die Grenzen der Innenstadt. Hier das Zentrum, dort die Vorstadt - das Bild ist zunächst schlüssig. Jedoch folgt der heutige Inhalt leider nicht der künstlich angelegten, historischen Form. Weite Flächen innerhalb der Wälle sind alles andere als urban und legen den Schluss nahe, dass der „Behälter“ des Wallgevierts offensichtlich deutlich zu groß geraten ist zur Aufnahme des Stadtkerns eines Oberzentrums mit ca. 230.000 Einwohnern. Untersuchungen haben gezeigt, dass die Kernzentren wesentlich größere Städte der Fläche innerhalb der vier Wällen entsprechen. Die Innenstadt ist also schlicht zu groß! Als Folge diese Platzüberflusses konnte bis heute keine urbane Dichte entstehen, die ein städtisches Zentrum mit diversen funktionalen Überlagerungen auf engstem Raum attraktiv macht. 60 Jahre nach Kriegsende prägen nach wie vor Baulücken das Fassadenbild der Straßen. Der gesamte Bereich westlich der Hochstraße präsentiert sich in marod-provinzieller Zweigeschossigkeit, Plätzen wie Straßenräumen fehlt jeglicher Halt, der sie als offene Kontrapunkte zur geschlossenen Bebauungstextur definieren könnte und nördlich der St.-Anton Straße diffundiert das Zentrum zu einem menschenleeren Konglomerat aus Verwaltungsgebäuden, Kulturinstitutionen und Wohnriegeln. In der ökonomi-

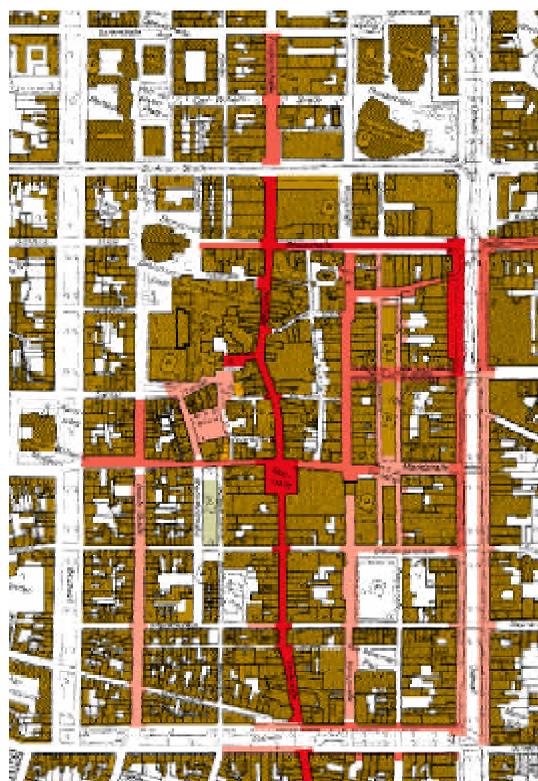


*Schwarzplan von Krefeld 1936:  
Die vier Wälle definieren im  
Stadtgrundriss ein Rechteck von  
500 x 1.000 Metern als  
Kernstadt. Bis heute wird diesem  
„Behälter“ eine Nutzung nach  
der anderen entzogen.*

schen Wirklichkeit bilden das Zentrum Krefelds das *Schwanenmarktcenter* als überdachte Ladenpassage, der Neumarkt als historischer Knotenpunkt und das sogenannte Hansazentrum als Discountoase jenseits der Wallanlagen. Verbunden werden alle drei Orte durch die Hochstraße mit dem unvergleichlichen Charme einer deutschen Fußgängerzone. Dies ist der eigentliche Kernbereich der Innenstadt. Erschlossen wird dieses System in erster Linie über die Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs auf dem Ostwall „Unter der Uhr“ und der notwendigen Traverse zur Fußgängerzone über die Rheinstraße. Ausschließlich in diesen Bereichen ist eine urbane Dichte erlebbar. Die Wälle erscheinen somit als Identitätsstifter und Geißel zugleich für die Innenstadtentwicklung. Einem stülvollen wenn auch ein wenig abgetragenen Smoking der Größe XL gleich liegen sie im Stadtgrundriss. Offensichtlich passt dieser Anzug den Krefeldern nicht mehr.

### Die Entleerung des Stadtkerns

In der jüngeren Stadtentwicklung taten sich einige Chancen auf, diesen übergroßen „Behälter“ nachhaltig mit Substanz zu füllen. Erstaunlicherweise geschah immer das Gegenteil: man entzog der Innenstadt eine Funktion nach der anderen. In den 60er Jahren wurde die Markthalle an der Hochstraße abgerissen. Eine schnell errichtete Provisorium an der Friedrichstraße überlebte nicht. Der Bau des *Hansazentrums* ereignete sich südlich des historischen Stadtkerns mit der Folge einer „Linearisierung“ der Innenstadt entlang der Hochstraße über den Südwall hinaus. Die Anbindung des *Hansazentrums* an den nahe gelegenen Hauptbahnhof blieb jedoch mangelhaft. Die Stadtverwaltung verteilte sich im Laufe der Jahre auf diverse Vorstadtstandorte. Die Bauverwaltung gar zog in die Gebäude der ehemaligen VerSeidAG an die Westparkstraße - immerhin zwei Kilometer (!) vom Zentrum entfernt. Auch die Kinos verließen nach und nach den Kernbereich der Innenstadt, um zuerst an der Luisenstraße und schließlich neben dem Bahnhof cineastische Kurzweile zu verkaufen. In jüngster Zeit konnte die Stadtbücherei ihre Chance nicht nutzen, als Mediathek zwischen Peters- und Lohstraße zu reüssieren. Jetzt wird sie an bekannter Stelle außerhalb der eigentlichen Kernstadt erneuert. Das Neusser Bad als historisches Badehaus mit einer innerstädtischen Freibadanlage wurde geschlossen und zur weiteren Bedarfsdeckung ein schlichter Schwimmhallenbau in Fischeln errichtet. Nicht zu vergessen ist das Auslagern der gesamten Elektronikbranche zunächst an



*Der eigentliche Kernbereich der Innenstadt gruppiert sich linear entlang der Hochstraße. Die Haltestellen UdU auf dem Ostwall sowie die Rheinstraße dienen dem System als Zubringer.*



*Die alte Markthalle an der Stelle des heutigen C&A Gebäudes auf der Friedrichstraße.*

den Europaring und dann, die Folgen mildernd, neben das *Hansazentrum*. Schließlich liegt die Königsburg als traditioneller Anziehungspunkt des Nachtlebens brach und das Volk zieht am Abend zum Schlachthof in die Vorstadt. So schreitet die Entleerung der Innenstadt fort und die abziehenden Nutzungen hinterlassen nichts weiter als ein hilfloses Klagen über den Niedergang unserer Stadt.

### Die fetten Jahre sind vorüber

Man gebe der Innenstadt ein Füllhorn von Nutzungen, dann funktioniert auch der Ostwall wieder. Diese Binsenweisheit gilt nach wie vor für alle erfolgreiche Zentrenkonzepte. Doch wie erzeugt man Nutzungsvielfalt auf der zu groß geratenen Fläche einer Innenstadt, die durch funktionale Entleerung und kommerzielle Filialisierung gezeichnet ist? Zudem wird die Krefelder Bevölkerung in den nächsten Jahrzehnten voraussichtlich um einen zweistelligen Prozentsatz schrumpfen. Die Zahl der hier lebenden Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 18 Jahren soll im Jahre 2020 um dramatische 32,9 Prozent gesunken sein (Quelle: LDS). Es ist also langfristig davon auszugehen, dass der Nachfragedruck auf innenstädtische Immobilien weiter nachläßt. Die immer gleiche Beschwörung eines notwendigen Wachstums als Problemlöser klingt dabei wenig zukunftsweisend. Eine Wiederholung des Baubooms der achtziger Jahre wird Krefeld nicht bevorstehen. Eher wächst die Wahrscheinlichkeit der Verslumung von Teilen des Zentrums bzw. von zentrumsnahen Wohnquartieren. Dieses Szenario betrifft nicht nur die Stadt Krefeld. Fünf weiteren Städten in NRW wird ein Bevölkerungsrückgang von mehr als 10% vorhergesagt. Und doch muss Krefeld eine eigene Antwort auf den prognostizierten Schrumpfungsprozess finden und ein eigenständiges Profil erarbeiten, um sich als attraktiven Standort behaupten zu können. Denn Krise ist auch eine höchst produktiver Zustand, man muss ihr nur den Beigeschmack der Katastrophe nehmen.

### Urbanität durch Nutzungsvielfalt

Die Schlüsselrolle bei der Durchsetzung eines erfolgreichen Innenstadtkonzepts könnte dabei den Wällen zufallen. Denn sie zeigen als sichtbare Zäsur im Stadtgefüge ein für alle begreifbares Bild der Innenstadt als Ganzes. Die Wälle definieren formal den Stadtkern. Ausgehend von einer einheitlichen Gestaltung und der Wiederherstellung des Alleecharakters sollten die vier Boulevards das Stadtbild also erkennbar prä-



*In den 30er Jahren begann der Umbau zu einer wichtigen Verkehrsader des ÖPNV.*



*Ende der 60er Jahre: ein Boulevard ohne eigenes Profil. Der „wilde“ Baumbestand und üppig wucherndes Straßenrandgrün verbergen den Blick auf den Hauptbahnhof.*

gen können. Heute ist das Wallssystem auf dem Stadtgrundriss zwar deutlich nachvollziehbar, der Benutzer der Stadt erlebt es jedoch nur marginal. Ein einheitliches Lichtkonzept, die Wiederherstellung von weiten Sichtachsen (Bahnhof, Liebfrauenkirche) und die in Teilen bereits erfolgte, konsequente Entrümpelung der Wallräume von Stadtmöbeln, Buschwerk und alleefremden Bäumen sollten die Voraussetzungen schaffen, das Wallgeviert als einzigartiges städtebauliches Ensemble wahrnehmen zu können.

Darüber hinaus stellen zumindest drei der vier Wälle wertvolle öffentliche Räume dar. Um ihnen eine entsprechende Attraktivität zu verleihen könnten unter dem Begriff „Stadt-raum Wall“ - analog zu ihrer jeweiligen Lage im Stadtgrundriss - die Themen Bewegung/Verkehr (Ostwall), Freizeit/Gastronomie (Südwall), Wohnen/Erholung (Westwall) und Verwaltung/Arbeiten (Nordwall) gestalterisch und funktional ausgearbeitet werden. Damit avancierten die Wälle zu Vorreitern und Werbeträgern derjenigen Nutzungsvielfalt, die das Zentrum zukünftig auszeichnen soll. Neben der originären Funktion als Einzelhandelsstandort sind dies in erster Linie die Förderung von gehobener Wohnnutzung, die Konzentration der Gastronomie an ausgewählten *hot spots*, die Entwicklung der Flächen nördlich der St. Anton Straße zu attraktiven Büro-, bzw. Verwaltungsstandorten und die Durchsetzung eines für alle Verkehrsteilnehmer befriedigendes Bewegungskonzepts auf dem Ostwall.

Die einzigartige städtebauliche Struktur soll schließlich zu einem Bild entwickelt werden, das die Wälle als vier hochgradig attraktive, öffentliche Räume präsentiert - unterschiedlich in der Nutzung, variationsreich in der Gestaltung und gleichzeitig einheitlich in der Wirkung als erlebbare Innenstadtgrenze.



*Innerhalb der Wälle, die als markante öffentliche Räume die Themen Wohnen, Arbeiten, Erholen und Bewegen gestalterisch und funktional durchdeklinieren, sind notwendige Grundrissreparaturen farbig gekennzeichnet.*

Christian Kraus (40), freier Architekt, lebt und arbeitet seit 1994 in Krefeld

# b ü r o   f ü r   u r b a n e   g e s t a l t u n g

Christian Kraus  
Dipl.-Ing., Architekt

Friedrich-Ebert-Straße 359  
D-47800 Krefeld

Telefon: 02151 - 598092  
Telefax: 02151 - 598093

E-mail:  
[bug-architekten@t-online.de](mailto:bug-architekten@t-online.de)