



# Integriertes Mobilitätskonzept der Stadt Krefeld - Hüls

**Ergebnisdokumentation der Ideenwerkstatt am 19.09.2020 im Vertiefungsbereich Hüls in Krefeld**



**Dokumentation:**

IKU\_Die Dialoggestalter

Oktober 2020



## Hintergrund

Mit dem Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld sollen ein Leitbild und Maßnahmen für die zukünftige verkehrliche Entwicklung der Stadt erarbeitet werden. Es geht um die Fragen, wie die Mobilität von Menschen und Gütern in Krefeld sichergestellt werden kann, wie das Verkehrsgeschehen in Zukunft aussehen soll und welche Maßnahmen erforderlich sind, um dies zu erreichen. Dabei berücksichtigt das Konzept alle Verkehrsarten, Verkehrszwecke und Verkehrsnetze.

In einem ersten Schritt erfolgte die Bestandsaufnahme der Ausgangssituation in Krefeld und darauf aufbauend die Erstellung eines Leitbildes mit strategischen Zielen für einzelne Handlungsfelder. Für die Handlungsfelder wurden im Anschluss daran gesamtstädtische sektorale Handlungskonzepte erarbeitet.

Aktuell werden für ausgewählte Vertiefungsbereiche räumliche Handlungsempfehlungen und Maßnahmen für jeweils zwei Handlungsfelder detailliert ausgearbeitet, um den räumlichen Unterschieden in den Stadtteilen Krefelds gerecht zu werden. Ziel ist es, die verkehrliche Situation vor Ort gezielt zu verbessern. Abschließend werden alle Maßnahmen und Konzepte in ein Gesamtkonzept für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Krefeld integriert.

Bei der Ideenwerkstatt am 19. September 2020 im Zelt auf dem Wochenmarkt konnten sich interessierte Bürger\*innen über die bisher entwickelten Maßnahmen im Vertiefungsbereich Hüls informieren, Rückmeldungen zu den geplanten Maßnahmen geben und weitere Ideen einreichen.

## Ablauf der Ideenwerkstatt

An unterschiedlichen Infoständen informierten sich ca. 35 Bürger\*innen zwischen 09:00 und 12:00 Uhr je nach individuellem Informationsbedarf und Wissensstand grundsätzlich über das Mobilitätskonzept in Krefeld und speziell die Planung im Vertiefungsbereich Hüls informieren. Die geplanten Maßnahmen waren in einer Karte verortet und tabellarisch näher beschrieben. Mitarbeiter\*innen der Stadt Krefeld und dem beauftragten Planungsbüro LK Argus standen als Ansprechpartner\*innen für Verständnisfragen und bilaterale Gespräche zur Verfügung.

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, Rückmeldungen zu den geplanten Maßnahmen zu geben und eigene Vorschläge zu ergänzen. Zusätzlich konnten sie die Maßnahmen nach ihrer Wichtigkeit und Dringlichkeit anhand von Klebepunkten priorisieren.

Am „Eingang“ wurden die Teilnehmenden in Empfang genommen, auf die Hygienevorschriften hingewiesen und hinsichtlich ihres Wohnortes befragt.



## **Ergebnisse für den Vertiefungsbereich Hüls**

Auf Grundlage der kartographischen und tabellarischen Darstellung der einzelnen Maßnahmen gaben die Teilnehmenden Feedback und ergänzten weitere Vorschläge zu den Maßnahmen. Die Ergebnisse sind nachfolgend unverändert dokumentiert.

### **Allgemeine Rückmeldungen zum gesamtstädtischen Mobilitätskonzept**

- Ringbus Erweiterung bis Hülser Berg
- Straßenbahnlinie über Schlufftrasse bis zum Friedhof
- Radwegenetz deutlich verbesserungswürdig („überflüssige“ Ampeln, plötzliche Leitung auf die Straße, starke Unebenheiten/ Fahrbahnschäden, fehlende Radwege etc.) – Dabei fahren wir doch gerne Rad
- Dringend Verbesserung der Fahrradinfrastruktur (vorhanden/ neue Radwege)
- Hüls ist unfreundlich für Rollatoren
- Fahrradfahren in Hüls ist lebensgefährlich: Sicherere Fahrradwege
- Ich bin gegen die Verlängerung der Straßenbahn. Es gab in den letzten ~30-40 Jahren bereits verschiedene Versuche, es gab dann Studien, die allesamt ergeben haben, dass die Verlängerung nicht machbar ist. Ich wäre eher für den Einsatz von E-Bussen, da diese viel flexibler eingesetzt werden können, auch um neue Wohngebiete besser anzuschließen. Es sollten die Radwege besser ausgebaut werden und vor allem auch in Stand gehalten werden.
- Nach Renovierung von Radwegen verschlechtern sich diese wieder relativ rasch: a) Probleme mit Baumwurzeln nicht nachhaltig gelöst; b) Grün-Rückschnitt, speziell seitliche Hecken oder tiefer hängende Bäume zu selten; c) Grünrückschnitt von Rasenmähern bleibt liegen → Randbereiche wuchern sukzessive zu; d) auf Rückmeldung wird nicht reagiert; e) im Herbst bleibt Laub viel zu lange auf dem Radweg liegen

### **Feedback der Teilnehmenden zu geplanten Maßnahmen im Vertiefungsbereich**

- Keine Weiterführung der Straßenbahn, da dadurch starke Lärmbelästigung für die Anwohner
- Straßenbahnerweiterung nur bis Bahnhof und Rückführung über Schlufftrasse. Am wenigsten einschneidend für den Ort
- Statt großspurig und nur langfristige Maßnahmen (Fernradwege/ Krefelder Promenade) kurzfristige und fachmännische Reparatur der bestehenden Radwege und Beseitigung der für Radfahrer unmöglichen Zustände (vor dem Schwimmbad Radwegstück Steeger Dyk u.a.)



## Weitere Maßnahmenvorschläge der Teilnehmenden

- Zu wenig Parkmöglichkeiten an der St.-Huberter-Landstraße, parken am Straßenrand sollte erlaubt werden → würde die Autofahrer zusätzlich in der Geschwindigkeit etwas ausbremsen
- Josef-Heinrichs-Straße: Ersatz der Blumenkübel durch schmale Poller (wie im Bereich der Sparkasse) → mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer – weniger Falschparker
- Kempener Straße Richtung Kempen: rechte Seite Parkverbot einrichten → mehr Platz für Radfahrer und fließenden Verkehr
- Wiederherstellung aller Fahrbahnrouen inklusive Radwege in einem Zustand der Nutzung ohne Unfallgefahr
- Kaputte Rad- & Straßendecken z.B.: Hölschen Dyk
- Anbindung ans Knotenpunktsystem – Radverkehr siehe Kreis Viersen
- Einseitige Radwegführung an St.-Huberter-Landstraße gefährlich und eng (Fußgänger, Ausfahrten, Seitenwechsel, Hauseingänge)
- Anbindung ans Radwegenetz Niederrhein fehlt, d.h. ab Kempen z.B. kann ich als Radfahrerin über Radstraßen mit Beschilderung überall hinkommen, ohne eine Karte zu benutzen – ich möchte, dass ich auf solchen Schildern auch „Hüls“ finde und solche Radwegenetze bis Hüls geführt werden.
- Umwandlung des Langen Dyks in Tempo 30-Zone und Einrichtung Rad- und Fußweg
- Verkehrsberuhigung Doeckelstraße
- Durchfahrtsverbot für Lkws wird nicht beachtet und sollte verstärkt kontrolliert werden
- Bus und Bahn für Kinder und Rentner – Schwerbehinderte kostenfrei
- Für Schwerbehinderte Maßnahmen wie SWK-Taxi-Fahrten zum Arzt oder Reha-Maßnahmen
- Mehr kostenfreie Freizeitangebote für ältere Menschen
- Da jetzt die Geburtenzahl in Hüls gestiegen ist, Kitas und Schule aufrüsten und erweitern
- Carsharing für Hüls möglich machen
- Solarstationen in Hüls bauen. Man braucht nur ein freies Feld (W Hoffmann Chef-Öko-Tech) – Man kann auch Firmen anfragen, die dafür die richtigen Ansprechpartner sind, wie z.B. unsere Firma Öko-Tech-Hüls oder Solaris. Man braucht keine SWK, um solche sauberen Maßnahmen an Energiegewinnung sowie Energiespeicher und Energiemanagement auszubauen



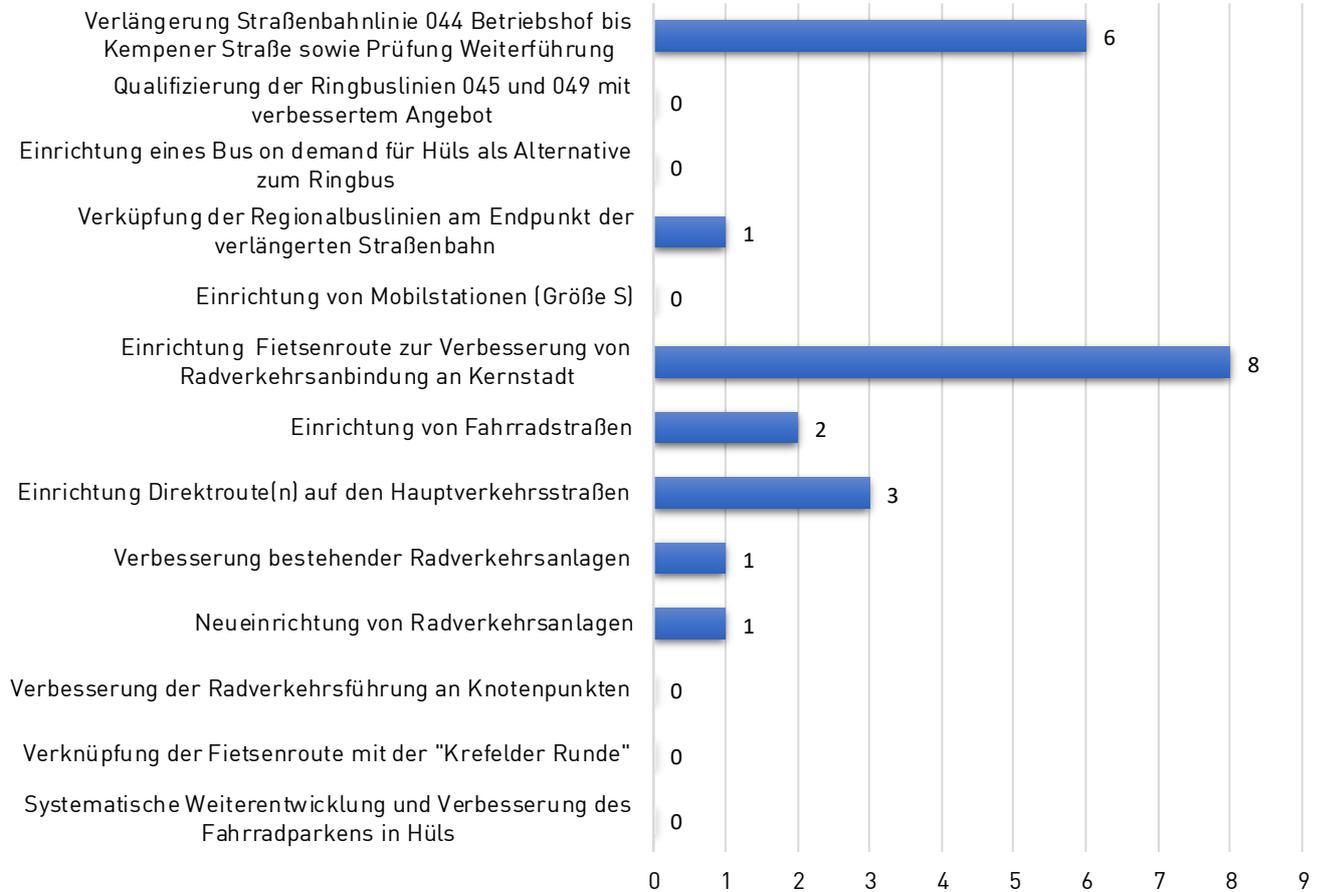
## Priorisierungen der Maßnahmen des Vertiefungsbereichs Hüls

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, die Maßnahmen im Vertiefungsbereich Hüls danach zu priorisieren, welche Maßnahme am wichtigsten ist und welche am schnellsten umgesetzt werden soll. Zusätzlich konnten sie angeben, welches weitere Handlungsfeld (und die darin benannten Maßnahmen) aus den gesamtstädtischen Konzepten am wichtigsten ist. Die nachfolgenden Diagramme zeigen die Ergebnisse.

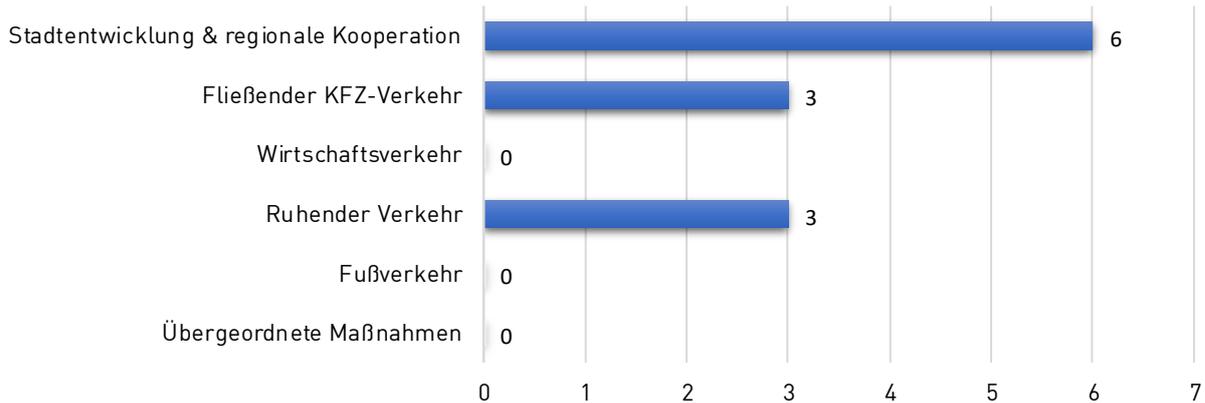




### Vertiefungsbereich HÜLS: Welche Maßnahme sollte am schnellsten umgesetzt werden?



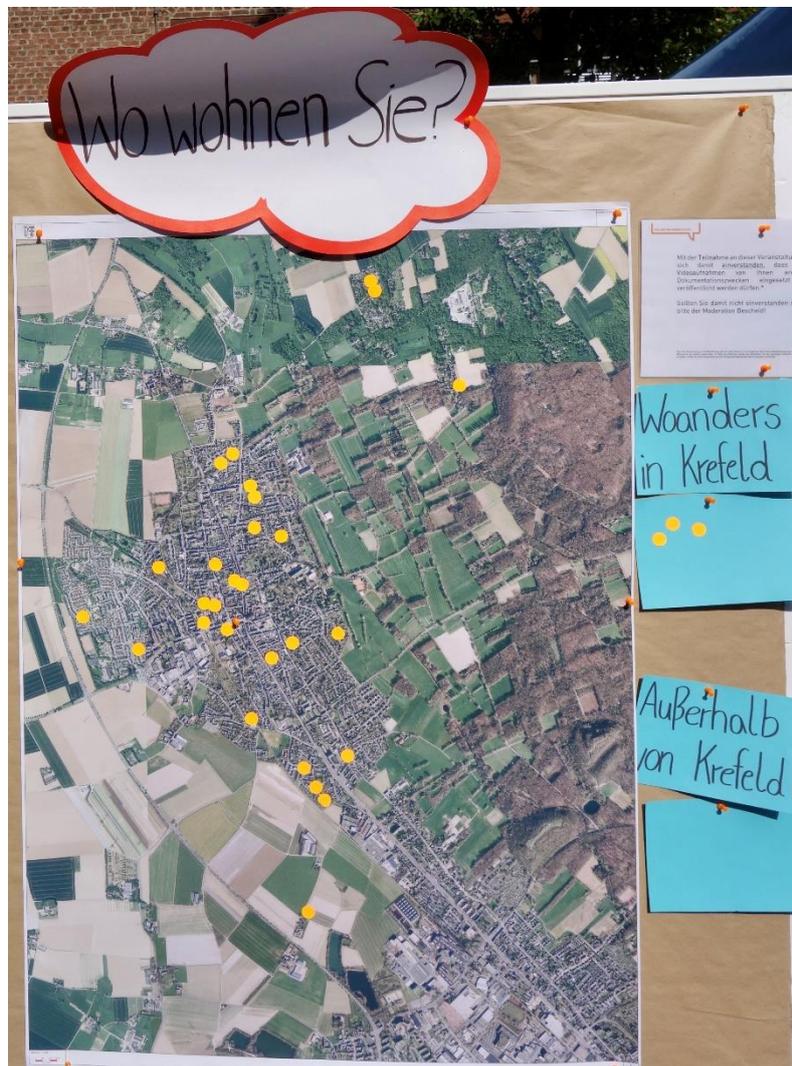
### Vertiefungsbereich HÜLS: Welches andere Handlungsfeld (bzw. die darin benannten Maßnahmen) ist am wichtigsten?





## Eingangsbefragung

Eingangs wurden alle Teilnehmenden zu ihrem Wohnort befragt. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Ergebnisse der Abfrage:



### Dokumentation erstellt

Oktober 2020

Julia Barth, Tobias Nitschke, Clara Wasserkampf

IKU\_Die Dialoggestalter



## Anhang – Einzelne Rückmeldung im Nachgang zur Ideenwerkstatt

Wir heißen TramVia, sind eine Bürgerinitiative, die sich für den Erhalt und die Verbesserung von Straßenbahnlinien einsetzt. Unsere Mitglieder stammen v. a. D. aus Krefeld und Mülheim a. d. Ruhr.

Unser Vorschlag für "Krefeld-Bewegen" lautet:

- Verlängerung der Hülser Straßenbahnlinie Richtung Norden
- Vermeidung des Bus-Parallelverkehrs auf der Schulstraße (parallel zur Tramlinie auf der Krefelder Straße)
- jeder Bahnkurs soll einen Busanschluss erhalten, hierbei ist der Hülser Ringbus als wichtiges Element zu erhalten.
- Potentielle Verlängerung der Tram Richtung Tönisberg

Wir prüften am letzten Wochenende fünf mögliche Verläufe der Straßenbahn:

- a) entlang der Leidener Straße  
<https://extern.linieplus.de/proposal/krefeld-strassenbahnverlaengerung-in-huels/>,
- b) Anschluss des Krankenhauses (über Rektoratsstraße),
- c) eine alternative Route zum Krankenhaus vom Ortskern her (Fette Henn),
- d) Anschluss des Industriegebietes im Westen von Hüls (Sparkasse - Bahnhof Hüls - Ortsrand Richtung Kempen).
- e) Ebenso überzeugte uns die Linie direkt durch den Ortskern bis an den Nordrand (über Klever Straße). Der Hülser Markt dient dann als Verknüpfungspunkt mit den Busanschlüssen.

Ergebnisoffene Zusammenfassung:

Die Hülser Straßenbahn ist auf jeden Fall bis Hülser Markt zu führen, am besten darüber hinaus.

Die im obigen Link genannte Linie (Variante (a)) bietet den Vorteil, dass die Schulen im Hülser Westen angebunden werden. Allein auf den Schulverkehr zu schauen, birgt aber die Gefahr, dass in den Zeiten 9-12 und 15-22 Uhr zu wenig Nachfrage vorhanden ist. Für die Varianten (a) und (d) empfehlen wir ein „Abknicken“ der Tramstrecke von der Krefelder Straße gen Westen ab Hülser Markt. Theoretisch wären ab Hülser Markt gar zwei Äste realisierbar (Schulzentren / Ortskern-Orbroich-Tönisberg) mit zwei eingleisigen Endstücken.