



# Integriertes Mobilitätskonzept der Stadt Krefeld

Ergebnisdokumentation der zweiten Ideenwerkstatt am 18.01.2020 in Krefeld



**Dokumentation:**

IKU\_Die Dialoggestalter

07.02.12020



## Hintergrund

Mit dem Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld soll 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 werden alle Verkehrsarten, also der Fußverkehr und Radverkehr genauso wie der öffentliche Verkehr mit Bussen und Bahnen und der Autoverkehr berücksichtigt.

Im Jahr 2019 startete der Prozess mit der Entwicklung eines Leitbildes für die zukünftige Mobilität in der Stadt. In der aktuellen zweiten Phase werden konkrete Maßnahmen zu den Zielen des Leitbildes entwickelt.

Bei der zweiten Ideenwerkstatt am 18. Januar 2020 wurden die bisher entwickelten Maßnahmen gemeinsam mit den Bürger\*innen diskutieren und weitere Ideen und Hinweise gesammelt.

## Programm und Ergebnisse

Marcus Beyer, Beigeordnete der Stadt Krefeld für den Geschäftsbereich Planung, Bau und Gebäudemanagement, begrüßte die Teilnehmenden und dankte für die engagierte Mitwirkung an der Entwicklung eines Mobilitätskonzept für Krefeld.

Danach beschrieb Klemens Lühr, Moderator von IKU\_DIE DIALOGGESTALTER, die Ziele und das Programm der Ideenwerkstatt. Anschließend stellte Michael Volpert vom beauftragen Verkehrsplanungsbüro LK Argus den aktuellen Stand des Krefelder Mobilitätskonzepts und den Prozess der Maßnahmenentwicklung vor.

Die Teilnehmenden tauschten sich in der **ersten Diskussionsrunde** über Änderungs- und Ergänzungsbedarf bei den Maßnahmen in den folgenden sieben Handlungsfelder aus: (1) Stadtentwicklung und regionale Kooperation, (2) Fließender Kfz-Verkehr, (3) Wirtschaftsverkehr, (4) Ruhender Verkehr, (5) SPNV und ÖPNV, (6) Radverkehr und (7) Fußverkehr.

Anschließend konnten die Teilnehmenden in der **zweiten Diskussionsrunde** in den Vertiefungsbereichen Fischeln, Hafen, Hüls und der Innenstadt Vorschläge für Maßnahmen an Karten verorten.

Alle verschriftlichten Ergebnisse sind als „Originalbeiträge“ der Teilnehmenden Bestandteil dieser Dokumentation. Außerdem wurden die Ergebnisse der zweiten Diskussionsrunde auf die Projektwebsite ([www.krefeld-bewegen.de](http://www.krefeld-bewegen.de)) übertragen. Vom 24. Februar zum 21. März 2020 können Sie noch am Online-Dialog II teilnehmen!



## Diskussionsrunde 1: Feedback und weitere Vorschläge der entwickelten Maßnahmen

Auf Grundlage der erarbeiteten Maßnahmen in den jeweiligen Handlungsfeldern diskutierten die Teilnehmenden in der ersten Runde über die Inhalte, gaben ihr Feedback und konnten weitere Vorschläge zu den Maßnahmen abgeben.

Handlungsfeld: „Stadtentwicklung und regionale Kooperation“

### Handlungskonzept 1: Verbesserung der regionalen Verknüpfung



Zur umweltfreundlichen Abwicklung der regionalen Verkehre in Krefeld soll die Verknüpfung Krefelds mit der Region durch öffentliche Verkehrsmittel und den Radverkehr deutlich verbessert werden. Kernpunkte sind

1. innerhalb Krefelds die Einrichtung von zusätzlichen Schienen-Haltepunkten, von P+R-Anlagen und von Mobilstationen (Verknüpfungspunkte) an den Schnittpunkten der verschiedenen Verkehrsmittel sowie die Verknüpfung der regionalen Radwegeverbindungen mit dem Krefelder Vorrangroutennetz
2. in der Region in Kooperation mit Städten des RegioNetzWerkes
  - a) die Angebotsverbesserung auf der K-Bahn,
  - b) die Straßenbahnverlängerung nach Willich
  - c) der Ausbau der Rad(schnell)verbindungen in alle wichtigen Pendlerstädte
  - d) eine regionale Siedlungsentwicklung an bestehenden/ weiter zu entwickelnden oder neuen attraktiven SPNV- und Rad(schnell)verbindungen
3. im regionalen Netz der Bahn AG „Lückenschluss“ nach Moers (Moerser Kurve) und Angebotsverbesserungen (z.B. S-Bahn-Standard nach Duisburg und Düsseldorf sowie Verbesserung der Verbindung ins Ruhrgebiet)



#### Feedback der Teilnehmenden:

- Alle Vorschläge sind gut und richtig. Sie müssen so schnell wie möglich unter Einsatz größtmöglicher Finanzmittel, Planungs- und Baukapazitäten umgesetzt werden. Alle Fördermöglichkeiten von Land, Bund und EU sind kontinuierlich zu beobachten und Anträge schnellstmöglich zu stellen.
- Zustimmung zu allem (Anm.: nicht nur „Bahn AG“, sondern auch NE-Bahnen (Nordwestbahn (RE10), Abellio (RB35) und National Express (RE7) betroffen).

#### Weitere Vorschläge der Teilnehmenden:



- K-Bahn bis Yayla-Palast
- Ausgleichsflächen für die Nutzung und Schaffung von Verkehrsflächen für Fahrradtrassen, etc.
- Es wird bemängelt, dass die Autobahnanschlüsse beim P+R völlig unberücksichtigt sind. Dies fällt nicht in die Zuständigkeit von Straßen.NRW, sondern ggf. Stadt oder Land! Für P+R an Vorbild Aachen orientieren.
- Eine alternative Rheinquerung (Autobahn, mit/ohne Gleis) nördlich von Uerdingen an Europaring wäre anzudenken, um Uerdingen, Linn, Bockum, Gartenstadt zu entlasten.
- zu Vorschlag 2a) v.a. dringend erforderlich: Taktverdichtung an Sa. + So., mindestens auf 20 Min.-, besser 15 Min.-Takt (z.Zt. nur 30 Min.-Takt).
- zu Vorschlag 3) auf RE10 zu mindestens Sa., besser Sa. + So. Taktverdichtung von z.Zt. 60 Min.- auf 30 Min.-Takt (Züge v.a. zwischen Krefeld und Kempen meist total überfüll!!!) Dringend

## Handlungskonzept 2: Verkehrsinfrastruktur für eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung



Die geplanten Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklungen in Krefeld müssen mit einem entsprechenden Ausbau des Verkehrsangebots im öffentlichen Verkehr und Radverkehr einhergehen, um Verkehrszuwächse weitestgehend zu vermeiden. Kernpunkte sind:

1. Ergänzung und Verdichtung des Straßenbahnnetzes zeitgleich zur Umsetzung von Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen (z.B. Wohnbauflächen Fischeln-Süd, Hüls, Verberg-Nord, Gewerbeentwicklung Elfrath)
2. Ergänzung von Buslinienführungen zur Anbindung von Siedlungsflächen, die nicht durch Straßenbahnlinien erschlossen sind
3. Berücksichtigung der neuen Wohnbauflächen bei den Radverkehrsrouten, Anbindung größerer Wohnbauflächen an innerstädtische Vorrangrouten und/ oder regionale Rad(schnell)verbindungen
4. Ergänzung multimodaler Angebote (Car- und Bike-Sharing) im Einzugsbereich größerer Wohnbauflächen



### Feedback der Teilnehmenden:

- Radwegebau auf Wirtschaftswegen und alten Bahntrassen
- Aufforstung auf angekauften Agrarflächen
- Vorrang von Bestandsflächen vor Neuversiegelung



- Straßenumbau
- Zustimmung, aber grundsätzlich starkes Bedenken gegenüber weiteren Flächenversiegelungen in der freien Landschaft durch Ausweitung von Gewerbe- und Wohngebieten!!! (vgl. Diskussion zu GEP und LEP!), möglichst nur Verdichtung im Bestand!

#### **Weitere Vorschläge der Teilnehmenden:**

- Es ist nur von einem wohnstandortsbezogenen Mobilitätsmanagement die Rede. Das greift zu kurz. Ein arbeitsplatz- (/unternehmens-) bezogenes Mobilitätsmanagement besonders für die Innenstadt fehlt völlig. Selbst eine im Rahmen des Parkraumkonzepts gestellte Nachfrage des Gutachters nach den Beschäftigten der Stadt blieb unbeantwortet. Mit Vorbildcharakter muss die Stadt für sich selbst und ihre Beteiligungsgesellschaften (KBK etc.) eine Mobilitätsstudie machen, um darauf ein aktives Mobilitätsmanagement zu entwickeln. Auch im Hinblick auf die verkehrlichen Auswirkungen von Verwaltung im Stadtzentrum mit über 600 Beschäftigten.
- Wenn schon unbedingt erforderlich, dann neue Baugebiete für den PKW-Verkehr unattraktiv erreichbar machen: z.B. nur schmale Zufahrtsstraßen, wenig Parkplätze

### **Handlungskonzept 3: Grundsätze zu Mobilitätsangeboten für Siedlungserweiterungen**



Bei der Ausweisung und Realisierung neuer Siedlungsflächen soll die Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität berücksichtigt werden. Bausteine dazu sind:

1. Erarbeitung eines integrierten Masterplans Wohnortmobilität als Vorgabe für die Planung neuer Siedlungsgebiete, Förderung autofreier Gebiete, Umsetzung von reduziertem Stellplatznachweis bei alternativen Mobilitätsangeboten (Stellplatz-Äquivalente)
2. Berücksichtigung von hohen Bebauungsdichten und Nutzungsmischung, wohnstandortnaher Versorgung, nahmobilitätsgeeigneter Strukturen (Erreichbarkeit von Zielen zu Fuß und mit dem Rad)
3. Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement
4. Gestaltung hochwertiger öffentlicher Räume mit deutlich reduziertem Pkw-Parken
5. Einrichtung quartiersbezogener Mobilstationen für multimodale Angebote in Verbindung mit Quartiersgaragen

### Feedback der Teilnehmenden:

- Vollständige Zustimmung

### Weitere Vorschläge der Teilnehmenden:

- Stärkere Ahndung von Verstößen durch Autofahrer (z.B. verbotswidriges Parken und Fahren auf Rad- und Fußwegen und in Anwohner-Parkbereichen) durch stärkere Polizei- und KOD-Kontrollen auch in Stadtrandlagen (statt nur am Theaterplatz bez. Drogenabhängiger).

## Handlungskonzept 4: Strategien zur Verbesserung der Mobilitätsbedingungen in Bestandsgebieten



Auch in den Bestandsgebieten sollen Maßnahmen zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität umgesetzt werden. Dies sind:

1. Überprüfung und Verbesserung der ÖPNV-Erschließung (s. Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr = ÖPNV)
2. Nachverdichtung in Bereichen mit guter ÖPNV-Erschließung
3. Förderung von Nutzungsmischung, wohnstandortnaher Versorgung, Freizeiteinrichtungen
4. Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement, Errichtung von Quartiersgaragen
5. Angebote von Car- und Bike-Sharing
6. Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr einschließlich der ÖPNV-Verknüpfung (Haltestellenerreichbarkeit)

**LK Argus**  
Auto • Handy • Taxi

### Feedback der Teilnehmenden:

- Alles möglichst schnell realisieren.
- Allgemeine Zustimmung

### Weitere Vorschläge der Teilnehmenden:

- Innenstadt autofrei + autonome Kleinbusse, Peoplemover, 5 min.-Busse
- Wenn schon unbedingt erforderlich, dann neue Baugebiete für den PKW-Verkehr unattraktiv erreichbar machen: z.B. nur schmale Zufahrtsstraßen, wenig Parkplätze.

- Stärkere Ahndung von Verstößen durch Autofahrer (z.B. verbotswidriges Parken und Fahren auf Rad- und Fußwegen und in Anwohnerparkbereichen) durch stärkere Polizei- und KOD-Kontrollen auch in Stadtrandlagen (statt nur am Theaterplatz bez. Drogenabhängiger).

## Handlungsfeld 2: „fließender Kfz-Verkehr“

### Handlungskonzept 1: Weiterentwicklung des Vorbehaltsnetzes



Das festgelegte Vorbehaltsnetz dient zur Abwicklung der überörtlichen Kfz-Verkehre und des Schwerlastverkehrs. Mit der Weiterentwicklung des Vorbehaltsnetzes soll für den übergeordneten Verkehr ein leistungsfähiges Netz geschaffen werden. Gleichzeitig sollen nachgeordnete Straßen des heutigen Vorbehaltsnetzes entlastet werden und dort Maßnahmen zur stadt- und umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs geprüft werden.

1. Neuorganisation des Vorbehaltsnetzes zur flüssigen Abwicklung der (überörtlichen) Kfz-Verkehre und des Schwerlastverkehrs
2. Ausdifferenzierung des Vorbehaltsnetzes in ein übergeordnetes Vorbehaltsnetz, ein nachgeordnetes Vorbehaltsnetz und ein untergeordnetes Vorbehaltsnetz (nach RIN, RAS 06)
3. Berücksichtigung der geplanten Straßennetzergänzungen und Nutzung der Entlastungsdividende (ggf. Um- oder Rückbau von Straßen)
4. Neuorganisation des Vorbehaltsnetzes in Bereichen mit vielfältigen, sich überlagernden Nutzungsanforderungen (Überprüfung nach §45 StVO)
5. Definition von Vorrangbereichen für den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV)  
- dort nur ÖPNV, Taxen, Lieferverkehr, Anwohner und Zufahrten zu Parkhäusern

**LK Argus**  
Berlin • Hamburg • Köln

#### Feedback der Teilnehmenden:

- Bekannte Themen (z.B. Fischeln) werden seit 40 Jahren nicht umgesetzt!
- Sehr wichtig! (von Fischeln aus ist eine Reise nach Düsseldorf schneller als in die Innenstadt)
- Weniger, aber fließender Verkehr!
- Abhängigkeit vom ruhenden Verkehr, der den Weg blockiert und nicht kontrolliert wird.
  - Keine Freizeit bei der Überwachung!

#### Feedback der Teilnehmenden:

- 1. Schritt – Verkehrsberuhigung → Ziel: mehr Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger

- 2. Schritt – ÖPNV stärken → Ziel: Verkehrsreduzierung: Individualverkehr reduzieren, Emissionen verringern.
- 3. Schritt – Shared-Space → gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer
- Mut zum Rückbau!
- Flüsterasphalt ab 50 km/h!

## Handlungskonzept 2: Geschwindigkeitskonzept und Koordinierung



Mit dem Geschwindigkeitskonzept und der Koordinierung wird die Bündelung des Verkehrs auf dem übergeordneten Hauptnetz und eine stadt- und umweltverträgliche Abwicklung im weiteren Netz unterstützt.

1. Differenzierte Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im übergeordneten Vorbehaltsnetz ( $\geq 50$  km/h unter Berücksichtigung Ortsdurchfahrten, Koordinierung, ggf. Lärmaktionsplan)
2. Verstetigung des Verkehrsflusses durch LSA-Koordinierung, verkehrabhängige Ampelschaltungen, netzadaptive Steuerung, Organisation Parken
3. Anpassung von Wegweisung und Routing, Ausbau Verkehrsleitsystem
4. Prüfung reduzierter Geschwindigkeiten  $< 50$  km/h im nachgeordneten Vorbehaltsnetz (Prüfung nach § 45 StVO: Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen, Erhalt der öffentlichen Sicherheit, Unterstützung einer geordneten Entwicklung, bei erhöhten Sicherheitsanforderungen)
5. Arrondierung der T 30-Zonen, ggf. Anpassung der Verkehrsregelungen
6. Vorrangbereiche Umweltverbund mit Höchstgeschwindigkeiten  $\leq 30$  km/h, Prüfung der Sperrung innerstädtischer Straßen (Klimanotfallbeschluss)

**LK Argus**  
Berlin • Hamburg • Köln

### Feedback der Teilnehmenden:

- Verkehrsflüsse optimieren (z.B. grüne Welle optimieren!)
- Bewerkstelligen durch schmalere Straßenprofile, nicht durch zusätzliche Systeme!
- zu Vorschlag 1) nein
- zu Vorschlag 4) Was muss man da noch prüfen? Ist doch klar!
- zu Vorschlag 6) ja und Fußgängerüberwege (vgl. Luxemburg) statt Ampeln

### Weitere Vorschläge der Teilnehmenden:

- kurzfristige Umsetzung
- Tempo 30 im gesamten Stadtbereich innerhalb der Ringe
- Weniger Verkehrsschilder + **Ampeln** durch gute Gestaltung der Straßenprofile

## Handlungskonzept 3: Weiterentwicklung der Grundsätze zur Straßenraumgestaltung



Durch die Erarbeitung von Vorgaben zur Straßenraumgestaltung sollen Vorgaben für die zukünftige Organisation und Gestaltung des Straßen-netzes festgelegt und die Straßenraumqualität verbessert werden.

1. Weiterentwicklung des Leitfadens Straßenplanung und Straßenbau
2. Stärkere Berücksichtigung der Belange der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV), der Barrierefreiheit und der Straßenraumgestaltung
3. Definition von Gestaltungsvorgaben zur Kenntlichmachung der Netzhierarchie / Zuordnung von Regelprofilen nach RASf für
  - übergeordnetes, nachgeordnetes und untergeordnetes Vorbehaltensnetz
  - Tempo 30-Zonen
  - Vorrangbereiche Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV)
4. Umsetzung der Organisations- und Gestaltungsvorgaben

### Feedback der Teilnehmenden:

- Shared-Space → Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer
- Wichtig!
- Bessere Gestaltung!
- Schmalere Kfz-Spuren + breitere Radwege + Bürgersteige!
- Alle Systeme müssen integriert werden + sind nicht separat zu betrachten.

### Weitere Vorschläge der Teilnehmenden:

- Netzhierarchie: Straßenbahn geht vor Auto
- Keine Linksabbieger → unnötige Wartezeiten für Linksabbieger, auch Fahrräder

## Handlungskonzept 4: Städtebauliche Integration von Straßen



Durch die städtebauliche Integration von Straßen soll die Verkehrsdominanz reduziert werden und die Straßen als Stadträume mit Aufenthaltsqualität zurückgewonnen werden. Bausteine sind:

1. Städtebauliche Integration von Straßen(-abschnitten) des Vorbehaltsnetzes unter Berücksichtigung
  - der Funktionsänderung
  - von Umweltbelangen (Anforderungen Lärmschutz und Luftreinhaltung)
  - der Belange des ÖPNV (Beschleunigung, barrierefreie Haltestellen)
  - der Belange des Fuß und Radverkehrs, Barrierefreiheit
  - zur Erhöhung der Gestaltung- und Aufenthaltsqualität
2. Anwendung des Verfahrens der städtebaulichen Bemessung nach RASt 06
3. Straßenraumgestaltung in den Vorrangbereichen Umweltverbund zur Steigerung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität und der Stadtgestalt
4. Zeitnahe Umsetzung eines Referenzprojektes, z.B. Shared-Space-Bereich (gemischt genutzte Verkehrsfläche) vor dem Hauptbahnhof

### Feedback der Teilnehmenden:

- Shared-Space → Referenzprojekte schnell umsetzen, Ergebnisse bewerten für
- schnellere Akzeptanz für weitere Maßnahmen
- zu Vorschlag 4) Super! Vier Wälle!!!
- Abstimmung Leitbild kulturhistorische städtebauliche Analyse
- Fußgängerzone in Fischeln, Umgehungsstraße → Durchgangsverkehr raus aus dem Ortskern
- Kombi PKW + ÖPNV, z.B. Grundend oder Schwimmbad parken und kostenfrei ins Zentrum Fischeln

### Weitere Vorschläge der Teilnehmenden:

- Nutzen Sie die „natürliche“ Morphologie der Stadt. Zu einer logischen Figur. Keine Labyrinth-Anlagen!



## Handlungsfeld 3: „Wirtschaftsverkehr“

### **Handlungskonzept 1: Weiterentwicklung des Lkw-Vorrangnetzes und der Lkw-Verbotszone**



Die schon bestehenden Maßnahmen zur stadtverträglichen Organisation des Lkw-Verkehrs sollen zielorientiert weiterentwickelt werden.

1. Bündelung des Lkw-Verkehrs vorrangig im Lkw-Vorrangroutennetz
2. Anpassung des Lkw-Vorrangroutennetzes bei Realisierung von Straßennetzergänzungen, Ausweisung neuer Gewerbeflächen
3. Beibehaltung und verstärkte Kontrolle der Lkw-Verbotszone (Verkehrsverbot für Kfz über 3,5 t - Lieferverkehr frei)
4. Definition eines nachgeordneten Lkw-Führungsnetzes abseits des Lkw-Vorrangnetzes (Lkw-Verteilungsnetz als Grundlage des Lkw-Routings)
5. Prüfung weiterer Lkw-Verkehrsverbote, ggf. auch temporär (Nachtfahrverbote) oder für Lkw über 7,5 t



#### **Feedback der Teilnehmenden:**

- Keine Anmerkungen

#### **Weitere Vorschläge der Teilnehmenden:**

- Schon an der Autobahn Hinweise auf die beste Ausfahrt zu großen Firmen geben.
- Vorrangig Fracht auf Schiff und Bahn verladen.
- Sparsamere und intelligentere Ausweisung von Gewerbeflächen. Neue Versiegelungen minimieren.



## Handlungskonzept 2: Regelung des Lkw-Parkens



Zur verbesserten Regelung des Lkw-Parkens sollen einerseits bedarfsgerechte Angebote geschaffen werden, andererseits aber auch restriktive Regelungen angeordnet und durchgesetzt werden.

1. Verstärkte Kontrolle von Lkw-Parkverboten nach § 12 StVO (Verbot des regelmäßigen Parkens in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen in reinen und allgemeinen Wohngebieten, in Sondergebieten, die der Erholung dienen, in Kurgebieten und in Klinikgebieten)
2. Schaffung von Abstellmöglichkeiten für Lkw, ggf. in Kombination mit Rast-Möglichkeiten, z.B. im Bereich Hafen (TruckTower)
3. Festlegung eines Konzeptionsbereichs zur Neuordnung des Lkw-Parkens (Randbereiche Hafen)
4. Ggf. Ausweisung weiterer Lkw-Parkverbotszonen



### Feedback der Teilnehmenden:

- Kein Parken im öffentlichen Raum.
- zu Vorschlag 3) Sanitäre Einrichtungen für parkende LKWs (Autohof).

### Weitere Vorschläge der Teilnehmenden:

- Keine Anmerkungen

## Handlungskonzept 3: Konzeption City-Logistik



Um die Güterlogistik stadtverträglich zu organisieren, soll ein gestuftes Konzept von Logistik Hubs realisiert werden, welches den Einsatz stadtverträglicher Transportfahrzeuge ermöglicht.

1. Umsetzung Trimodaler Umschlag Hub (Wasser, Schiene, Straße) im Bereich Hafen
2. Errichtung eines Umschlagpunktes für gebündelte Warenlogistik (gebündelte stadtweite Verteilung)
3. Realisierung zentraler Micro-HUB (Lokale Verteilung) am Standort Alte Post
4. Prüfung eines weiteren Micro-HUBs im Bereich Hauptbahnhof-Südseite
5. Prüfung weitere Micro-Hubs in den Ortsteilen
6. Einrichtung eines Lastenradverleihs, ggf. integriert in das Fahrradverleihsystem, in Zusammenarbeit mit Handel
7. Weiterentwicklung der Ladezonen in den zentralen Bereichen (eindeutige Festlegung und Ausweisung, verstärkte Kontrolle)

### Feedback der Teilnehmenden:

- zu Vorschlägen 3) + 4) Wer legt die Orte fest?
- Für den Lieferverkehr Konzessionen für bestimmte Straßen und Zeiten vergeben
- Mehrere Mikrodepots für Paketdienste, Zusammenlegung von DHL, GLS, usw. + Auslieferung auch mit Lastenrädern
- Zu Vorschlag 6) Verleih auch von Lastentrollis und Fahrradanhängern

### Weitere Vorschläge der Teilnehmenden:

- Keine Anmerkungen



## Handlungskonzept 4: Mobilitätsmanagement für den Wirtschaftsverkehr



Die Organisation des fließenden und ruhenden Lkw-Verkehrs soll durch Maßnahmenentwicklung und deren Kommunikation verbessert werden

1. Überprüfung und Anpassung der Wegweisung (einheitliche Gebietsbezeichnung, frühzeitige Wegweisung im übergeordneten Straßennetz)
2. Integration (der Regelungen zur Lkw-Lenkung) in das NRW-weite Lkw-Routing – Fortführung Projekt SEVAS: Software zur Eingabe Verwaltung und Ausspielung von Vorrangrouten und Restriktionen im Schwerlastverkehr
3. Weiterentwicklung des Plans „Lkw-Verbotszone und Umweltzone Krefeld“ zu einem Lkw-Lenkungsplan
4. Kommunikation der Regelungen
5. Beratung ansässiger Unternehmen zum Wirtschaftsverkehr



### Feedback der Teilnehmenden:

- Vorrangig Fracht auf Schiff und Bahn verladen.

### Weitere Vorschläge der Teilnehmenden:

- Keine Anmerkungen

## Handlungsfeld 4: „ruhender Verkehr“

### Handlungskonzept 1: Parkraumbewirtschaftung



Eine der wichtigsten Stellschrauben zur Stärkung der Attraktivität des öffentlichen Raums sowie der Verkehrssicherheit ist die konsequente Bewirtschaftung (Parkgebühren, zeitliche Einschränkungen, Bewohnerparken) des Parkraums. Das Konzept beinhaltet folgende Kernaspekte:

1. Weiterentwicklung bestehender Parkraumkonzepte:
  - Reduzierung des Parkens im öffentlichen Raum
  - Erweiterung der Parkgebührenpflicht
2. Prüfung weiterer Parkraumbewirtschaftungszonen
3. Grundsätze zur Reduzierung des Straßenrandparkens:
  - Reduzierung in nahmobilitätsrelevanten Bereichen (Bereiche, in denen Fuß- und Radverkehr Priorität haben soll) und im Bereich von Bildungseinrichtungen/ Betreuungseinrichtungen
  - Reduzierung zum Abbau von Konflikten mit Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV sowie zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit
  - Parkbedarfe in Quartieren (Stadtvierteln) durch Quartiersgaragen decken

#### Feedback der Teilnehmenden:

- zu Vorschlag 2) Nicht nur Prüfung, sondern auch Umsetzung von Parkraumbewirtschaftungskonzepten.
- Quartiersgaragen auf dem SWK-Parkplatz (St. Töniserstr.) einrichten und insgesamt ausbauen! Eine 2. Ebene nutzen, vgl. Volksbank-Parkplatz in Fischeln, Kölner Str. / Anrather Str.
- Generell an Hauptverkehrsachsen kein beidseitiges Parken; dies gilt auch für Fahrradstraßen
- Quartiersgaragen sind essenziell für den Außenbereich

#### Weitere Vorschläge der Teilnehmenden:

- Keine weitere Versiegelung für Parkplätze
- Vorhandene Parkplätze überbauen (Einkaufszentren)
- Parkraumbepreisung für Abstellflächen im öffentlichen Raum soll sich an Preis für Garagenstellplätze orientieren
- Parkverbote für Hauptverkehrsstraßen (z.B. Frankenring) und innerhalb der Wälle ausweiten (nur Parken in Garagen)

- Anwohnerparken mit Ticket für ÖPNV kombinieren
- Mehr Kontrolle zur Einhaltung der Parkregeln (höhere Strafen)

## Handlungskonzept 2: Qualitätsleitlinien für Parkhäuser



Um den ruhenden Verkehr vom öffentlichen Raum in Parkhäuser zu verlagern, müssen bestehende und neue Parkhäuser Qualitätsstandards entsprechen. Daher sollen Qualitätskriterien formuliert werden, die zu einer Optimierung der Parkhäuser führen. Die städtischen Parkhäuser sollen nach den Kriterien geprüft werden und die formulierten Qualitätsstandards sollen umgesetzt werden. Folgende Kriterien werden dabei berücksichtigt:

1. Stellplätze in unterschiedlichen Größen
2. Gut befahrbare Rampen
3. Saubere Anlagen / Sicherheit / Beleuchtung
4. Fußgängerleitsystem / Flächen für Fußgänger
5. Digitales Parkplatz-Leitsystem (Anzeige von freien Parkplätzen und besetzten Parkplätzen – z.B. durch Leuchtelemente an den Decken)
6. Einfache Orientierung
7. Fahrradabstellmöglichkeiten
8. Stellplätze für Lieferverkehre

### Feedback der Teilnehmenden:

- Keine Anmerkungen

### Weitere Vorschläge der Teilnehmenden:

- Ladesäulen in Parkhäusern (nicht im öffentlichen Raum). Mitbenutzung für E-Räder!!!
- Parkhaus als „Mobilitätsstation“ mit Leihangeboten für Fahrräder, Lastenräder, etc.
- Parkhäuser auch für Fahrräder zum Nulltarif öffnen
- Mehr Kosten für breite „SUV“-Parkplätze bzw. „Sprinter“-Parkplätze
- Mehr E-Ladestationen
- Leih(Lasten-)Fahrradstationen in Parkhäusern



## Handlungskonzept 3: Multimodalität im Bereich des ruhenden Verkehrs



Zur Förderung des multimodalen Verkehrsverhaltens (Nutzung verschiedener Verkehrsmittel) und zur Reduzierung des MIV-Anteils (Motorisierter Individualverkehr) sollen bestehende Parkplätze sowie P+R Anlagen zu Mobilstationen (Verknüpfungspunkte zw. Verkehrsträgern) ergänzt werden, weitere P+R Angebote entstehen und das Car-Sharing Angebot sowie die Stationen für dieses ausgebaut werden.

1. Einrichtung von Mobilstationen zur Kombination von MIV, ÖPNV (Straßenbahn, Bus) und Schienenverkehr, Sharing-Systemen sowie weiteren Nutzungen (Paketstation, Supermärkte, Kioske etc.)
2. Erweiterung des bestehenden Car-Sharing Angebots durch weitere Fahrzeuge und Stationen
3. Einrichtung weiterer P+R Anlagen
4. Ticketangebot Kombination P+R und ÖPNV (z.B. Straßenbahn und Bus in Parkraumbewirtschaftungszonen frei)
5. Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung, Konkretisierung Stellplatzpflicht und Minderungsmöglichkeiten (bei Förderung des Umweltverbundes)



### Feedback der Teilnehmenden:

- Zu Vorschlag 5) Fahrradabstellsatzung für Krefeld

### Weitere Vorschläge der Teilnehmenden:

- Auch Lastenräder bei Sharing-Angeboten berücksichtigen
- zu Vorschlag 5) Beschränkung für Kleintransporter beim Langzeitparken im öffentlichen Raum (vgl. Venlo)
- Minderungsmöglichkeiten je nach ÖPNV-Angebot
- Lastenverkehr miteinbeziehen



## Handlungskonzept 4: Überarbeitung des Parkleitsystems



Um Verkehre bereits am Stadtrand abzufangen und unnötige Parksuchverkehre im Stadtbereich zu vermeiden, ist es notwendig, das bestehende Parkleitsystem zu überarbeiten. Das Konzept beinhaltet folgende Kernaspekte:

1. Hinweise zu bestehenden P+R Anlagen bereits vor den Stadteingängen
2. Beschilderung mit Hinweis auf Fahrzeiten mit dem ÖPNV (= Öffentlicher Personennahverkehr, z.B. Straßenbahn und Bus)
3. An Parkanlage Hinweis auf freie Parkplätze
4. Parkleitsystem (Beschilderung und Wegweisung) mit Anzeige der Parkanlagen von Außen nach Innen (erst nur P+R, dann Parkanlagen außerhalb der Ringe, dann Parkanlagen innerhalb der Ringe)



### Feedback der Teilnehmenden:

- Kennzeichnung von Parkanlagen mit Umstiegsmöglichkeit (Sharing-Modelle + ÖPNV)
- Digitalisierung des Parkleitsystems → Zugänglichkeit für Apps und Kartenanbieter
- Pilotprojekt Groningen

### Weitere Vorschläge der Teilnehmenden:

- Keine Anmerkungen

## Handlungsfeld 5: „SPNV/ ÖPNV“ (öffentlicher Nahverkehr mit Bus, Straßenbahn und Zug)

### Handlungskonzept 1: Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes



Zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖPNV) als Grundgerüst nachhaltiger Mobilität und zur Steigerung dessen Nutzung in Krefeld ist eine Weiterentwicklung und Verbesserung des Angebotes erforderlich. Im Zuge des Nahverkehrsplans sollen hierzu folgende Kernpunkte geprüft werden:

1. Verbesserung der regionalen Anbindung u. a. nach Moers und durch zusätzliche Haltepunkte an Schienenstrecken im Krefelder Stadtgebiet
2. K-Bahn: Angebotsverbesserung auf 10-Minuten-Takt nach Düsseldorf mit Anbindung Düsseldorf Messe/ Flughafen
3. Straßenbahn: einheitlicher 7,5/ 15-Minuten-Takt sowie Ergänzung/ Verdichtung des Netzes
4. Busverkehr: einheitlicher 15-/ 30-Minuten-Takt, Verbesserung der Buslinienführungen zwischen Stadtteilen und der Erschließung
5. Bedarfsverkehre (On-demand-Verkehr „mein SWCAR“): Evaluierung des aktuellen Angebotes und Prüfung Ausbau

#### Feedback der Teilnehmenden:

- zu Vorschlag 1) ja. Moers: alte Güterzugstrecke Hohenbudberg, Rheinhausen wiederherstellen; auf Umstieg verzichten nach Moers
- zu Vorschlag 2) ja + Fahrradmitnahme, kein Enden in Meerbusch, weiter bis Krefeld
- zu Vorschlag 2) Wochenende K-Bahn alle 20 Min./30 Min. prüfen
- zu Vorschlag 3) Willich: Erweiterung Strecke über Ende Edelstahlwerke / Tor 3 nach Willich
- zu Vorschlag 3) Ausbau Ostwall barrierefrei (Rheinstraße) + Fischeln Clemensstraße
- zu Vorschlag 3) Verlängerung Straßenbahn Hüls bis ehem. Bhf. Hüls + Taktung Bus, Anschluss bis Aldekerk (Schülerverkehr + Bhf. Aldekerk)
- zu Vorschlag 4) Bösinghoven an Fischeln anbinden (über Grundend)
- zu Vorschlag 4) Fischeln Bus bis Osterather Bahnhof: Abstimmung mit Zug nach Düsseldorf + Köln
- zu Vorschlägen 1) – 5) ok



- Anbindung Krefeld - Flughafen Düsseldorf vorzugsweise mit S-Bahn statt Stadtbahn (K-Bahn)

**Weitere Vorschläge der Teilnehmenden:**

- Ringbus über Ring, Bus-/Fahrradspur statt 2. Spur
- Linksabbieger Auto (generell auf Schienentrassen, bes. Ostwallachse, Uerdinger Str., Kölner Str.) ganz weg (oder daneben) mit Rückstauplätzen
- Voltaplatz K-Bahnausfahrt entschärfen, Tangentiales Busliniennetz (Ringbuslinien um Krefeld)
- Zusätzliche Nord-Süd-Busachse als Entlastung zum Ostwall
- Geplante Straßenbahnlinie „040“ in Richtung Kempener Feld statt über Siempelkampstraße entlang Venloer Straße zum Hülser Schluff Bf.
- Straßenbahn-Verlängerung von St. Tönis Wilhelmplatz über Ex-Schlufftrasse nach Tempelshof
- Hp. Tackheide / Lindental am Bü. Forstwaldstraße
- Straßenbahnlinie 043 – Gladbacher Str. – Stahlwerk – Tackheide – Hü. Tackheide / Lindental

## Handlungskonzept 2: Aufwertung der ÖPNV-Hauptachsen



Das Straßenbahnnetz und einzelne Buslinien im 15-Minuten-Takt bilden die ÖPNV-Hauptachsen in Krefeld. Diese sollen als Alternative zum Autoverkehr besondere Qualitäten aufweisen und Priorität genießen. Im Nahverkehrsplan zu prüfende Kernpunkte zur Verbesserung der Qualitäten auf den Hauptachsen sind:

1. Anpassung der Verkehrszeiten für einen attraktiven Abend- und Wochenendverkehr
2. Optimierung der Verknüpfungen an den Hauptumsteigehaltstellen und umsteigefreier Verbindungen auf den Hauptachsen
3. Priorisierung des ÖPNV
4. Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen, ÖPNV als Pulkführer vor Kfz-Verkehr
5. Ausbau von Kaphaltstellen (vorgezogene Haltstellen) für einen störungsfreien Ablauf
6. Entlastung der ÖPNV-Hauptachsen vom Kfz-Verkehr

### Feedback der Teilnehmenden:

- zu Vorschlag 1) Anschlüsse Hbf. besser organisieren, RB33 schafft das nicht (Mönchengladbach, Köln, Duisburg passt derzeit nicht)
- zu Vorschlag 2) mit überregionalem Verkehr Uerdingen Bhf. + Hbf. oder Umstellung von 30 Min auf 10 oder 15 Min.
- zu Vorschlag 3) Zustimmung
- zu Vorschlag 4) Zustimmung
- zu Vorschlag 6) auf jeden Fall! (Prio!)
- Anschlussbeziehung SPNV (DB etc.) zu SWK: SWK-Takte haben sich an SPNV-Takte (Krefeld Hbf., etc.) zu orientieren
- Busse nur noch mit Klimaanlage
- Sozialticket, das seinen Namen verdient

### Weitere Vorschläge von Teilnehmenden:

- Kostenlose Innenstadt (Bremer / Augsburger Lösung) und Zentrallagen (z.B. Fischeln, Schwimmbad oder Grundend parken + mit Parkticket ins Zentrum / Kölner Str.)
- Auch mgl.: Anwohnerticket so teuer wie A-Ticket ÖPNV, dann umsonst



- Nachtnetz erst nach 23 Uhr starten, davor mind. 30 Min.-Takt
- 365€-Ticket NRW-weit – steuerfinanziert
- Attraktiver ÖPNV wie in Luxemburg, kostenfrei für alle!

## Handlungskonzept 3: Verbesserung der Beförderungsqualität



Zur Verbesserung der Beförderungsqualität zählen insbesondere die Barrierefreiheit an Haltestellen und ein attraktives Tarifsystem. Beide Aspekte sind besonders wichtig, um eine gleichberechtigte Mobilität für alle zu erreichen.

1. Zentrale Maßnahme zur Verbesserung der Barrierefreiheit ist die Umgestaltung der Straßenbahnhaltestellen am Straßenrand – für diese soll ein Programm aufgelegt werden, der Ausbau als Kaphaltestellen ist anzustreben
2. Ein einfaches und preiswertes Zahlungssystem in Form einer (digitalen) Mobilitätskarte soll eingeführt werden, diese kann die SWK-Angebote bündeln und integrieren, eine tarifliche Verknüpfung der Angebote (1 Karte für alles) soll erfolgen
3. Für eine Vergünstigung der Ticketpreise im VRR soll gemeinsam mit dem RegioNetzWerk die Initiative eines 365 € - Tickets unterstützt werden
4. Im Innenstadtbereich soll die Einrichtung eines kostenfreien ÖPNV geprüft werden

### Feedback der Teilnehmenden:

- zu Vorschlag 3) wird begrüßt + Innenstadt 4)
- Prüfung, ob Nulltarif (vgl. Menheim) in Krefeld möglich ist oder 365€ Ticket / VRR
- Plätze für Mülltonnen
- zu Vorschlag 1) - 4) ok

### Weitere Vorschläge von Teilnehmenden:

- Bsp. London: Maut für City
- Breitere Gehwege für Rollstühle, Kinderwagen
- Steigerung der Attraktivität für Fußgänger + Radfahrer □ Schließung von Siedlungen für Durchgangsverkehr

- Ruhenden Verkehr aus Wohngebieten (Dießemer Str. / Oberdießemer Str., Anrather Str.) raushalten

## Handlungskonzept 4: Ansätze zur intermodalen Verknüpfung



Die Verknüpfungspunkte im Schienenverkehr und ÖPNV sollen zu Mobilstationen (Verknüpfungspunkt zw. verschiedenen Verkehrsträgern) ausgebaut werden. Mit der räumlichen Konzentration unterschiedlicher Verkehrsangebote wird ein multimodales Verkehrsverhalten unterstützt.

1. Unabhängig vom Mobilstationen sollen an allen ÖPNV-Haltestellen Fahrradabstellanlagen bereitgestellt werden
2. Mobilstationen sollen an den Bahnhöfen, den K-Bahn-Haltestellen, an P+R-Anlagen, an Umsteigehaltestellen Straßenbahn/ Bus u. Bus/ Bus sowie an Carsharing-Stationen mit ÖPNV-Anschluss eingerichtet werden
3. Zum Grundangebot der Mobilstationen sollen neben bestehenden ÖV- und Carsharing-Angeboten Witterungsschutz, auch für das Fahrrad, Bike-Sharing und eine Notruf-/ Informationssprechstelle zählen
4. In Abhängigkeit von Typ und Lage sind Fahrradboxen (MeinRadschloss), Lademöglichkeiten, Carsharing und weitere Sharingangebote (Kruiser, Bike-Sharing, Lastenräder), P+R-Plätze und Servicestationen anzubieten
5. Alle Stationen sollen ein einheitliches Design aufweisen

### Feedback der Teilnehmenden:

- zu Vorschlag 3) + 4) ja; Kooperation mit anderen Anbietern; Carsharing einfacher machen, nicht nur über App
- zu Vorschlag 5) nicht erf.

### Weitere Vorschläge von Teilnehmenden:

- Ausbau von Lieferservices
- Ausbau von Lieferzonen, Abschaffung des parkenden Individualverkehrs
- Ausbau von Zonen für Pflegedienste + Sonstige
- Kontrolle oder Poller (durch Taxifahrer bedienbar) für solche Flächen + Taxizonen

## Handlungsfeld 6: „Radverkehr“

### Handlungskonzept 1: Anforderungen an das Radverkehrskonzept



Zur Umsetzung der Ziele der Fahrradoffensive soll - aufbauend auf das Mobilitätskonzept - ein Radverkehrskonzept erstellt werden, mit dem das Radwegenetz weiterentwickelt wird. Bei der Netzplanung sollen folgende Grundsätze berücksichtigt werden:

1. Die Vorrangrouten (vorrangige Entwicklung) als wichtigste Netzkategorie verbinden alle Stadtteile mit dem Zentrum und verknüpfen das Krefelder Radnetz mit den (geplanten) Rad(schnell)verbindungen in Krefeld und in die Region.
2. Entlang aller Vorrangrouten werden zur Berücksichtigung der verschiedenen Nutzergruppen „Fietsenrouten“ (zügig + sicher) im Nebennetz des Kfz-Verkehrs angeboten; die Fietsenrouten sollen konfliktfrei und möglichst bevorrechtigt geführt werden, die Umsetzung als Fahrradstraßen ist zu prüfen.
3. an Hauptverkehrsstraßen im Bereich der Vorrangrouten sollen ergänzend „Direktrouten“ (schnell + direkt) eingerichtet werden; für die Direktrouten sind durchgängig sichere und attraktive Radverkehrsanlagen herzustellen.
4. Das Radwegenetz wird durch Nebenrouten (zwischen den Stadtteilen/ zur Erschließung) und Freizeit-/ Tourismusrouten (Krefelder Runde u. a.) komplettiert.

**LK Argus**  
Auto • Hamburg • Krefeld

#### Feedback der Teilnehmenden:

- Schnell + direkt: Keine Bedarfsampeln, keine Umlaufgitter
- Grüne Welle 22 km/h
- Separate Spur 2m mindestens Regelbreite
- Querungshilfen für Radfahrer und Fußgänger
- Tempo 30 stadtweit
- Ampeln für Radfahrer, die dem Radfahrer signalisieren, wie er fahren soll (schnell, langsam)
- Keine Bedarfsampeln für Radfahrer, „grün“ erst einfordern müssen.
- Längere Wege für Autos, kürzere für Radfahrer

#### Weitere Vorschläge von Teilnehmenden:

- Kein beidseitiges Parken für PKW
- Keine Schienen auf Radwegen
- Wieso nur „Nebennetz“ für Radfahrer?
- Grüner Pfeil für Radfahrer

- Radweg nicht auf Straßen enden lassen
- Induktionsschleifen für Radfahrer

## Handlungskonzept 2: Qualitätsstandards für den Radverkehr



Mit Qualitätsstandards für den Radverkehr soll steigenden Ansprüchen bei zunehmender Nutzung Rechnung getragen werden. Neue Radverkehrsanlagen (Radwege und –streifen) sollen zukünftig auf deren Basis einheitlich geplant und umgesetzt werden, bestehende Anlagen verbessert werden. Kernpunkte sind:

1. Die Qualitätsstandards sollen sich an den Regelwerken orientieren, aber zur Berücksichtigung veränderter Bedürfnisse z.B. durch E-Bikes, Lastenräder etc. und höherer Qualitätsanforderungen immer mindestens die festgelegten Regelbreiten (der ERA 2010) berücksichtigen (keine Mindestbreiten)
2. Bei allen Radverkehrsanlagen ist durch separate Führung sowohl den Bedürfnissen des Rad- wie auch Fußverkehrs Rechnung zu tragen
3. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes sollen differenzierte Musterlösungen (nach Bedeutung Radverkehr, Belastung Kfz-Verkehr) für Strecken und Knoten erarbeitet werden, deren Standards bei zukünftigen Planungen verbindlich eingehalten werden sollen
4. Die Qualitätsstandards umfassen auch Fahrradstraßen/ Fahrradzonen und für verkehrlich hoch belastete Bereiche geschützte Radverkehrsanlagen

### Feedback der Teilnehmenden:

- Bestehende Radwege kurzfristig zu sanieren (ohne lange Planung) (z.B. Uerdinger Str. Verlagern des Radweges auf die Straße/Schonung der Bäume)
- Breite Radwege (innerhalb der Ringe kein Autoverkehr)
- Einrichtung von Fahrradzonen
- Keine indirekten Linksabbieger für Radfahrer
- Sichere Radwege (Beleuchtung für Radwege)

### Weitere Vorschläge von Teilnehmenden:

- Bauliche Abtrennung von KFZ und Fußgängern
- Abstand
- Bessere Sicherung von Angebotsstreifen ca. 2,5 m
- Modell-Zone – Gemeinsamkeit aller Verkehrsteilnehmer
- Shared-Space



## Handlungskonzept 3: Grundsätze für ein Fahrradparkkonzept



Attraktive Fahrradabstellanlagen sind eine wichtige Voraussetzung für die erhöhte Nutzung des Fahrrads. Auch der Anstieg des Fahrradwertes (Pedelecs u.a.) führt zu höheren Ansprüchen an sichere Abstellanlagen. Mit einem Fahrradparkkonzept sollen die verschiedenen Bedarfe (am Wohn- und Arbeitsort, Schulen, Einkaufs- und Freizeitverkehr, kombinierte Fahrrad-ÖV-Nutzung) berücksichtigt werden.

1. Ergänzung des Angebotes an Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt inkl. gesicherter Abstellmöglichkeiten (in Parkhäusern, temporär ungenutzten Ladenlokalen etc. – mit einheitlichem Buchungssystem) sowie in den Stadtteilzentren
2. Prüfung des Bedarfs und Verbesserung des Angebotes an öffentlichen Gebäuden und Freizeiteinrichtungen sowie in Kooperation mit Unternehmen
3. Ausstattung aller ÖPNV-Haltestellen in Krefeld mit Fahrradabstellanlagen und Erweiterung des Angebotes von MeinRadschloss sowie weiterer geschützter Fahrradanlagen (bei Einrichtung Mobilstationen), einheitliches Buchungssystem
4. Ergänzung der Fahrradparkstrategie im öffentlichen Raum durch Aufstellung Fahrradabstellungsatzung (im Rahmen Stellplatzsatzung) für Krefeld



### Feedback der Teilnehmenden:

- In Parkhäusern gut, gewünscht (Kosten?)
- Radservice
- Ladestationen für Räder in der Stadt
- Fahrradparkhaus beim Rathaus
- Aufkleber zum Laden bei welchen Unternehmen (Café, Restaurant) kann man Räder aufladen
- Abstimmung mit Nachbarstädten
- Auflademöglichkeiten für Räder bei Arbeitgebern (Satzung)

### Weitere Vorschläge von Teilnehmenden:

- Anschlussmöglichkeit für Lastenräder (Breite!) > trocken, (mit Dach)
- Freies Parken im Parkhaus
- Fahrradabstellplätze nachweisen bei Neubauten

## Handlungsfeld 7: „Fußverkehr“

### Handlungskonzept 1: Nahmobilitätsrelevante Stadtbereiche



Die Förderung der Nahmobilität (Zu-Fuß-gehen sowie andere nicht motorisierte Fortbewegung) ist einer der wichtigsten Bausteine, um eine hohe Lebensqualität und eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zu unterstützen. Das Handlungskonzept beinhaltet folgende Kernaspekte:

1. Definition von nahmobilitätsrelevanten Bereichen
2. Fußverkehrschecks und Nahmobilitätskonzepte innerhalb der definierten Bereiche (Aufzeigen von Problemlagen und Maßnahmenentwicklung)
3. Leitlinien für die Planung neuer Quartiere (Stadtviertel) nach Bedürfnissen von Fußgängern
4. Verknüpfung von Grünräumen (Parkanlagen, Naherholungsgebiete, Freiflächen) zur Förderung der Nahmobilität
5. Schaffung von Fußgängerachsen zur Verknüpfung von nahmobilitätsrelevanten Bereichen
6. Experimentierräume zur Förderung des Fußverkehrs und zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums (z.B. Shared Space, autofreie Bereiche)

#### Feedback der Teilnehmenden:

- Positive Bewertung der Vorschläge
- zu Vorschlag 3) schmale Durchgänge für Fußgänger in Quartieren / Wohnblöcken schaffen
- zu Vorschlag 5) Theaterplatz an City anbinden
- zu Vorschlag 6) autofreie Bereiche in der Innenstadt (Königstraße ohne Parkplätze)

#### Weitere Vorschläge von Teilnehmenden:

- Parkverkehr minimieren (Verkehr in eine Richtung wie in Kempen, Tempo 30 in City)
- Parkhäuser attraktiver gestalten mit Abstellflächen für Zweiräder

## Handlungskonzept 2: Qualitätsstandards Fußverkehr



Um ein barrierefreies, sicheres und komfortables Zu-Fuß-Gehen zu ermöglichen, sind bei der zukünftigen Planung von Fußverkehrsinfrastrukturen (Gehwege, Zebrastreifen, Ampelanlagen...) in Krefeld Qualitätskriterien anzustreben. Die Qualitätsstandards sollen sich an den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) und den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) orientieren. Für folgende Aspekte werden Qualitätsstandards formuliert:

1. Fußwegführung
2. Knotenpunkte / Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen
3. Gehwege entlang von Straßen
4. Querungsmöglichkeiten
5. Beleuchtung
6. Aufenthaltsqualität
7. Haltestellen

### Feedback der Teilnehmenden:

- Positive Bewertung der Vorschläge
- Ampelschaltung für Fußgänger verbessern (Hauptbahnhof)
- 4) Querungen barrierefrei, Zebrastreife erhalten
- 5) Beleuchtung auch in Grünanlagen

### Weitere Vorschläge von Teilnehmenden:

- Wege und Plätze instand halten (Von-der-Leyen-Platz)
- Abspernungen für Baustellen baulich und zeitlich minimieren

## Handlungskonzept 3: Gestaltungsleitlinien öffentlicher Raum



Um den Fußgängeranteil zu erhöhen und eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums zu erzielen, sind neben den Qualitätsstandards auch weitere Qualitätskriterien in Krefeld anzustreben. Im Kern beinhalten die Gestaltungsleitlinien folgende Kernaspekte:

1. Vegetation und grüne Infrastruktur
2. Wasser im öffentlichen Raum (blaue Infrastruktur)
3. Aufenthaltsbereiche
4. Gestaltung von Gehwegen
5. Ausstattung des öffentlichen Raums
6. Spielelemente
7. Sitzgelegenheiten
8. Sportelemente

### Feedback der Teilnehmenden:

- Positive Bewertung der Vorschläge
- zu Vorschlag 1) Hülser Bruch, Forstwald etc. an Fußgängerachsen anbinden
- zu Vorschlägen 3) + 5) Bänke in Fußgängerbereichen
- zu Vorschlag 4) Gehwege ausreichend breit, von Autos freihalten, von Radwegen trennen, taktile Leitelemente (Blinde)
- zu Vorschlag 5) Abstellflächen für Fahrräder an „angestammten“ Plätzen, z.B. Marktstraße am Kaufhof, C&A
- zu Vorschlägen 1) – 8) Teilhabe / Barrierefreiheit berücksichtigen!
- Gestaltete Flächen müssen instandgehalten werden!

### Weitere Vorschläge von Teilnehmenden:

- Fußgängerachsen nicht nur stern-, sondern auch ringförmig
- Baumscheiben bepflanzen
- Kostenfreier Shuttle mit P+R (Sprödentplatz, Girmesgath, SWK-Gebäude)
- Sauberkeit verbessern und kontrollieren (Müll, Tauben)
- Zeitliche Begrenzung für Lieferverkehr kontrollieren



## Diskussionsrunde 2: Vertiefungsbereiche

Die Teilnehmenden konnten sich in der **zweiten Diskussionsrunde** auf die verschiedenen Vertiefungsbereiche (Fischeln, Hafen, Hüls, Innenstadt) aufteilen und weitere Hinweise auf den dazugehörigen Karten verorten.

### Vertiefungsbereich: „Innenstadt“

#### Fließender Kfz-Verkehr

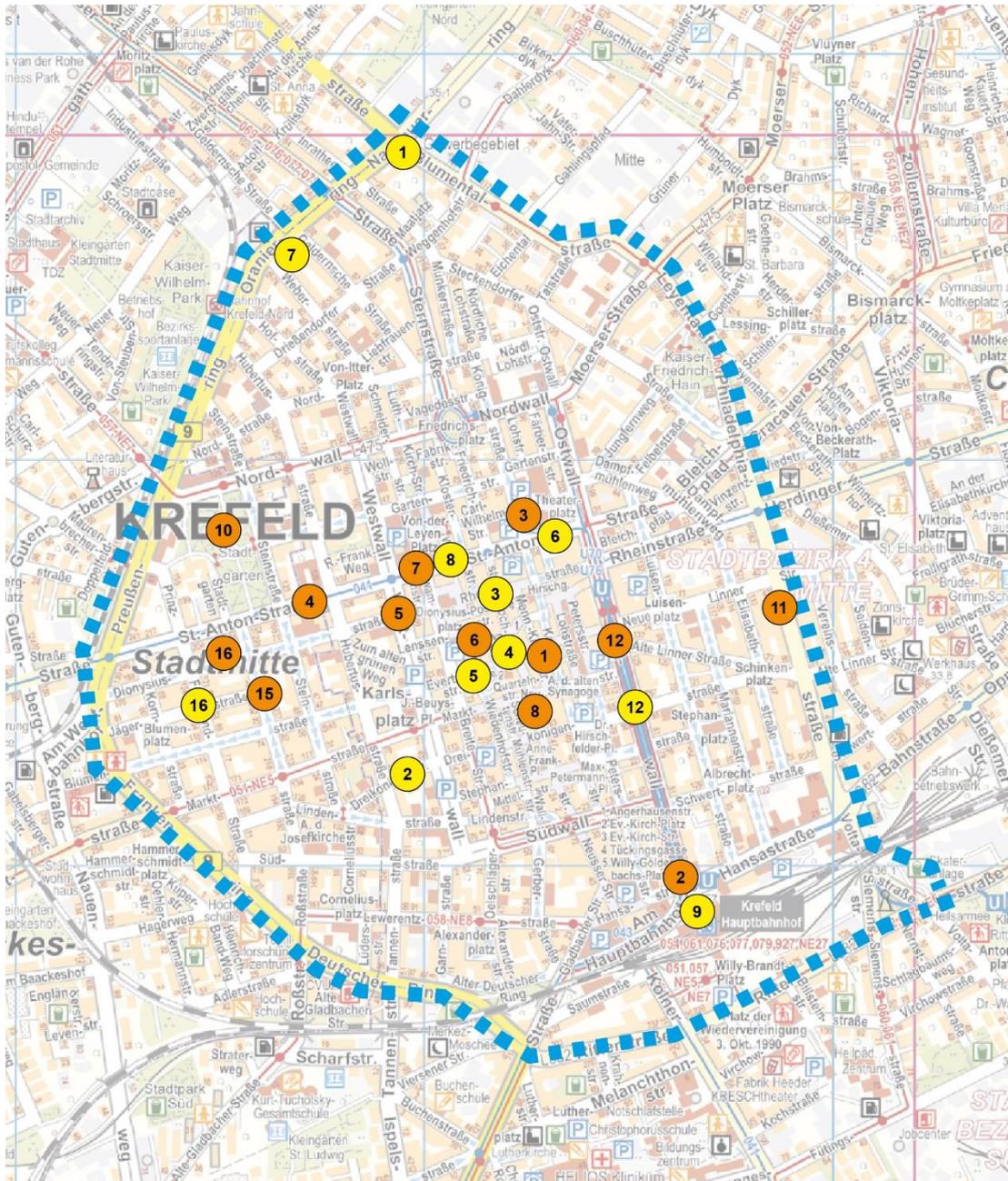
- 1) Straßenringe als Einbahnstraße, keine Durchgangsverkehre zur Vermeidung von Schleichverkehr.
- 2) Westfall – Hubertusstraße verkehrsberuhigender Ausbau.
- 3) Innerhalb Ringe: 30er Tempo, innerhalb Wälle: Shared-Space.
- 4) „Autofrei“ innerhalb der Ringe erlaubt in den bestimmten Zeiten für Anlieferung verstärktes Angebot von Miet-Rädern und Miet-Lastenrädern.
- 5) Privilegiertes Anwohnerparken.
- 6) Mehr Verkehrskontrolle bei Falschparkenden Autos (24-Stunden-Kontrolle) u.a. um fließenden Verkehr zu ermöglichen (St. Antonstr., hinter Hubertusstraße).
- 7) Wenn der Autoverkehr auf den „Ring“ verlagert werden soll, muss der Ring entsprechend aufnahmefähig werden. Derzeit ist der Ring nicht immer die zeitsparende Alternative. Der „Transitverkehr“ soll aus der City herausgehalten werden.
- 8) Sankt-Anton-Straße für ÖPNV → beschränken des Kfz-Verkehrs.
- 9) ÖPNV und Fahrrad muss vor dem Kfz-Verkehr am HBF-Vorplatz Vorrang haben
  
- 12) Linksabbieger auf Ostwall und Uerdingerstr. abschaffen, um Schienen frei zu halten.
  
- 16) Einbahnstraßeneinführung Prinz-Ferdinand-Straße + Kornstraße

#### Fußverkehr

- 1) Autofreie Königsstraße: Fußgängerzone wertet die Einkaufsstraße auf!
- 2) Kfz-freier Bereich am Hbf.-Vorplatz und absoluter Vorrang für Fußgänger und ÖPNV.
- 3) Mehr unversiegelte Flächen z.B. Theaterplatz.
- 4) Sankt-Anton-Straße: Platz ist durch Häuser begrenzt. Aktuell wenig Platz für Fußgänger und Radfahrer wegen Bahnen, fließenden motorisierten Verkehr und stehenden Autos. Vorschlag: Parken verbieten, mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer, Motorisierter Verkehr nur einspurig.
- 5) Die vier Wälle als „dualen“ Verkehrsraum konzipieren: Innere Spur „People Space“ äußere Spur „Mobility Space“ (max. 30 km/h) so erhält Krefeld wieder eine identitätsstiftende Innenstadt durch eine „Erlebniszone“ vier Wälle.



- 6) Baumbepflanzungen als Schattenspender und Klimaanlage in der gesamten Fußgängerzone.
- 7) Straßenbahnhaltestellen – Sicherheit: Sichere Haltestellen anbieten. Außerdem autofreie Zone zwischen den Wällen
- 8) Klimagerechte Bepflanzung: Pergolas zur Beschattung.
- 9) Straßenbahnhaltestellen – barrierefrei: Haltestellen erhöhen für barrierefreien Ausstieg aus der Bahn.
- 10) Parkanlagen – Sicherheit: Beleuchtung verbessern Notrufsäulen aufstellen.
- 11) Fußgängerwege – Sauberkeit: Philadelphiastraße teilweise sehr schmutzig.
- 12) Autofreier Ostwall: letzte Erreichbarkeit durch öffentliche Verkehrsmittel; wunderschöner, lebenswerter Mittelbereich ohne Autoverkehr.
- 15) verkehrsberuhigte Zone im Westbezirk einführen.
- 16) öffentlichen Parkraum reduzieren zugunsten Fußverkehr, z.B. Dionysiusstraße



Fließender Kfz-Verkehr



Fußverkehr



### „Ideenbox“: Innenstadt

- „Vier Wälle“ ausbauen als öffentliche Grünanlage in Kombination mit „Shared Space“ für ÖPNV und zur Erschließung der Parkhäuser (kein Durchgangsverkehr durch die Innenstadt, nur Zielverkehr)
- Kreuzung EKZ:
  - keine Bettelampeln für Fußgänger und Radfahrer
  - Fußgängerampel soll automatisch grün werden. Am besten mit Abstimmung mit der Straßenbahn (Haltestelle Gutenbergstraße)
- Kostenloser ÖPNV innerhalb des Rings und auf der Strecke Sprödenalplatz (P+R Parkplatz) bis Rheinstraße
- Sonderparkzonen für Lieferverkehr (ambulante Pflegedienste, DHL, ...)
- Ampeln können kurz vor der Ankunft von Radfahrern an der Kreuzung auf „grün“ geschaltet werden
- Einrichtung von Stationen für Miet-Trolleys (statt E-Scooter)
  - abschließbar
  - mit Kühlfach
  - nutzbar von Hand, am Fahrrad, im ÖPNV (so wird der PKW nicht als Depot für Einkäufe benötigt)
- St. Töniser Str. 124 (SWK Gebäude)
  - sicherer Fußgängerüberweg/Radfahrerüberweg
  - bessere Möglichkeit für Autofahrer auf den SWK-Parkplatz zu gelangen

Problem: Straßenbahnen aus Innenstadt/zur Innenstadt treffen sich auf Höhe der SWK, abbiegende Autos und Fußgänger warten auf den Schienen
- Durchgehende barrierefreie Gestaltung von Fußgängerbereichen und Ampelanlagen (Planungen an bestehende Leitsysteme anbinden)
- Finanzierung der Nahverkehrstickets über Kfz-Steuer. Wer ein Kfz anmeldet muss ein Ticket kaufen. Das wird dadurch viel billiger und der Pkw bleibt zu Hause, weil der Bus ist ja schon bezahlt
- Naturbestand schützen
- Keinen Neubau, nutzen von bestehenden Strukturen



## Vertiefungsbereich „Fischeln“

### Stadtentwicklung und regionale Kooperation

- 1) Taktverdichtung
- 2) }
- 3) } Erst Infrastruktur schaffen, dann erst bauen.
- 4) }
- 5) ÖPNV – Verbindung Fischeln – Osterath und Bösinghoven - Steinrath
- 7) Bacherstraße, Strümper Weg, Grundend: Erhalt Bahnübergang, Függershofweg/ Steinrath für Fußgänger + Radfahrer.
- 8) Pendlerverkehr nach Fichtenhain nicht durch Fischeln (von der A57/ A44) (Hafelsstraße, Kölner Str., Anratherstr.).
- 9) Abfahrt A44 Willicher Straße → Verzicht auf Nutzung der Umgehung (über Kütterheide) Fischeln Süd.
- 10) Einkaufsmöglichkeit zur Vermeidung von Einkaufsverkehr quer durch die Stadt
- 11) Fahrradtrassen, die die Wohngebiete verbinden, fehlen im Süden von Fischeln.

### Fließender Kfz-Verkehr

- 1) Verlängerung der Westumgehung über die Anrather Str. hinaus nach Norden bis Gath (Minimum).
- 2) Parkflächen entlang der Kölner Str. zurückbauen; nutzen als kurzfristige Ladezone; Parken in zweiter Reihe entfällt. Verbesserung des fließenden Verkehrs → alle Geschäfte haben Parkplätze hinter dem Haus für Kunden.
- 3) Hafelsstraße: Verlegung Tram-Haltestelle auf Sparkassen-Höhe → Verminderung Konflikte zwischen Kfz-/ Rad- / Fußverkehr; Linksabbiegeverbot aus Kölner Straße (Süd) in Hafelsstraße.
- 4) Mehr Einbahnstraßen z.B. Marienstraße → Verkehr immer aus dem Zentrum raus; nie kreuzend führe; linksabbiegen vermeiden.
- 5) Gewerbeansiedlung + neue Wohngebiete brauchen vorher eine Verkehrsanbindung (z.B. Umgehungsstraße, ÖPNV) in Fischeln misslungen → Verkehr ist dann außerhalb des Ortes.
- 6) }
- 7) } Durchgangsverkehr auf den Achsen Anratherstraße/  
Hafelsstraße und Kölner Straße um den Ortskern leiten.
- 8) Radweg-Lückenschluss Richtung Willich vom südlichen Weidenröschenweg
- 9) Europark Fichtenhain B: ÖV-Haltestelle Oberschlesienstraße hat keine vernünftige Rad- / Fußverbindung zum Gewerbepark.



10) Keine Linksabbieger aus Clemensstr. In Kölner Str. zulassen! → Radfahrer + Fußgänger (Schleichweg!) müssen Prio haben; langes Zeitfender bei Querung.

- 11) }
- 12) } Vor Realisierung neuer Baugebiete, weiterer Innenraumverdichtung und zusätzlicher Gewerbeansiedlung
- 13) } die notwendige Infrastruktur für den Zusätzlichen Verkehr (LKW, PKW; Radfahrer + Fußgänger) schaffen!
- 14) }

16) Verkehrsproblem (Stau etc.) Anrather Str./ Rosenstr./ Marienstraße. Stau behindern Radfahrer etc.

- 17) }
- 18) } Ortskern vom Durchgangsverkehr befreien und für den zukünftigen Zielverkehr aus den Baugebieten vorbereiten (Parken, Fahrradwege, sichere Zebrastreifen, ÖPNV und Bürgerbusse).

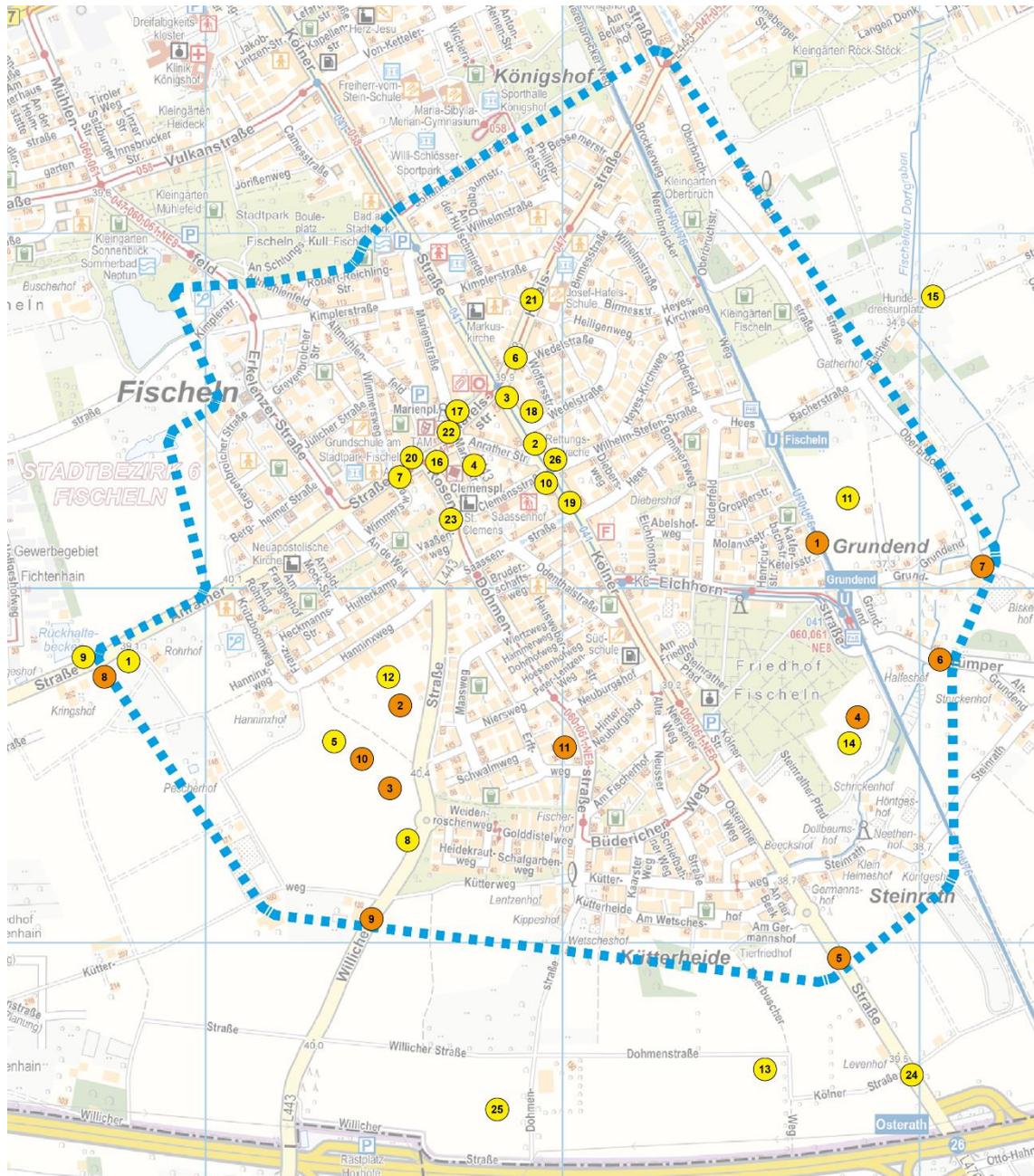
19) Querung für Fußgänger und Radfahrer.

- 21) }
- 22) } Sichere Fußgängerüberwege schaffen!
- 23) }

24) Ausschilderung BAB verbessern → Vermeidung Durchgangsverkehr

25) Verlängerung Umgehung Osterath nach Norden + Anbindung Autobahn (Ausfahrt, Willicher Str. oder Umgehungsstraße)

26) Querung für Radfahrer; grüne Pfeile + Abbiegezeit zum Abbiegen vor dem Kfz-Verkehr (Vorrangschaltung)



Fließender Kfz-Verkehr



Stadtentwicklung und regionale Kooperation



### „Ideenbox“: Fischeln

- Gewerbetreibende stellen Werbetafeln auf den Gehweg; Behinderung von Fußgängern, Kinderwagen, Rollifahrer  
→ wir haben ein Altenheim in der Nähe
- Statt zwei Spuren eher eine Spur, die läuft → kein Jumpen der Autofahrer in die vermeintlich schnellere Spur, dadurch mehr „Fluss“ im Verkehr
- Reduzierung von Parkplätzen für Kfz  
→ mehr Fahrradabstellplätze  
→ breitere und geradlinige Radwege
- Schaffung von Lieferzonen und Zeiten im Zentrum und Unterzentren
- Bessere Beschriftung an den Autobahnen für (Wirtschafts-) verkehre  
→ mehr Ausfahrten, ggf. Autostraße statt BAB oder Temporeduzierung auch wegen Lärm  
→ Lärmschutz BAB
- Flüsterasphalt auf Kölner Straße
- Naherholung auf der anderen Rheinseite (gegenüber Uerdingen)
- Zusammenarbeit Regionetzwerke mit DB
- S-Bahn Anbindung an A44 Willich. Fichtenhain <-> Düsseldorf
- ÖPNV Fischeln Bahnhof Osterath Pendler, Einkäufer
- Ruhender Verkehr aus zentrumnahen und aus unterzentrennahen Wohngebieten, insbesondere Pendler parken alles zu → eine Seite parken reicht → Gehwege zurück an Fußgänger geben
- Flächen für Lieferverkehre, Abpollern von Gehweg vor Bäckereien etc.
- ÖPNV Fischeln <-> Bösinghoven Schüler, Einkaufen
- Fußwege z.B. Kölner Straße in Fischeln breiter, zwei Rollstühle oder Kinderwagen → 1,80 m mindestens  
Rückbau der Autos auf den Gehwegen dort. Zurzeit wird alles zugeparkt
- Abpollern von Baumscheiben, Autos fahren drüber → Schäden
- Ampelfreie Überquerungen der Untergath (Querungshilfe)
- Fußgängerwege als Zebrastreifen auf der Kölner Straße bei querenden Verbindungen der Radfahrer und Fußgänger
- Trennen von Rad- und Fußgängern an der K-Bahn
- Rückbau/Änderung der Pflasterung an der K-Bahn □ unfallträchtig
- Aufklärung an Schulen: Konzepte, wie kommen die Kinder zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule
- Kleinere Schulen und Kitas → kürzere Wege
- Abschaffung von Fahrradbarrieren an Stellen, wo Radverbindungen queren  
Hänger, Lasten-Bikes müssen problemlos queren können
- Statt Drückampeln Zebrastreifen und Temporeduzierung für Autos
- Stellplatzsatzung Fahrräder → Qualität: überdacht, abschließbar
- Umkleide oder Garderobe/Trockenraum
- Kein Durchgangsverkehr durch Wohngebiete (Bsp. Anrather Straße ab Köl-



ner Straße)

- Mehr Kontrollen für Falschparker am Fischelner Dorfplatz
- Radverkehr → Achse Oberdießemer Straße in die Innenstadt
- Radweg Anrather Straße westlich des Vertiefungsbereiches (Raupenbetrieb) verlängern Radquerungen Kölner Straße auf den Achsen nur schwer möglich (Johannes-Blum-Straße → Raserstrecke)
- Verlängerung der Radwegverbindung entlang der K-Bahn (zw. Grundend und Osterrath)

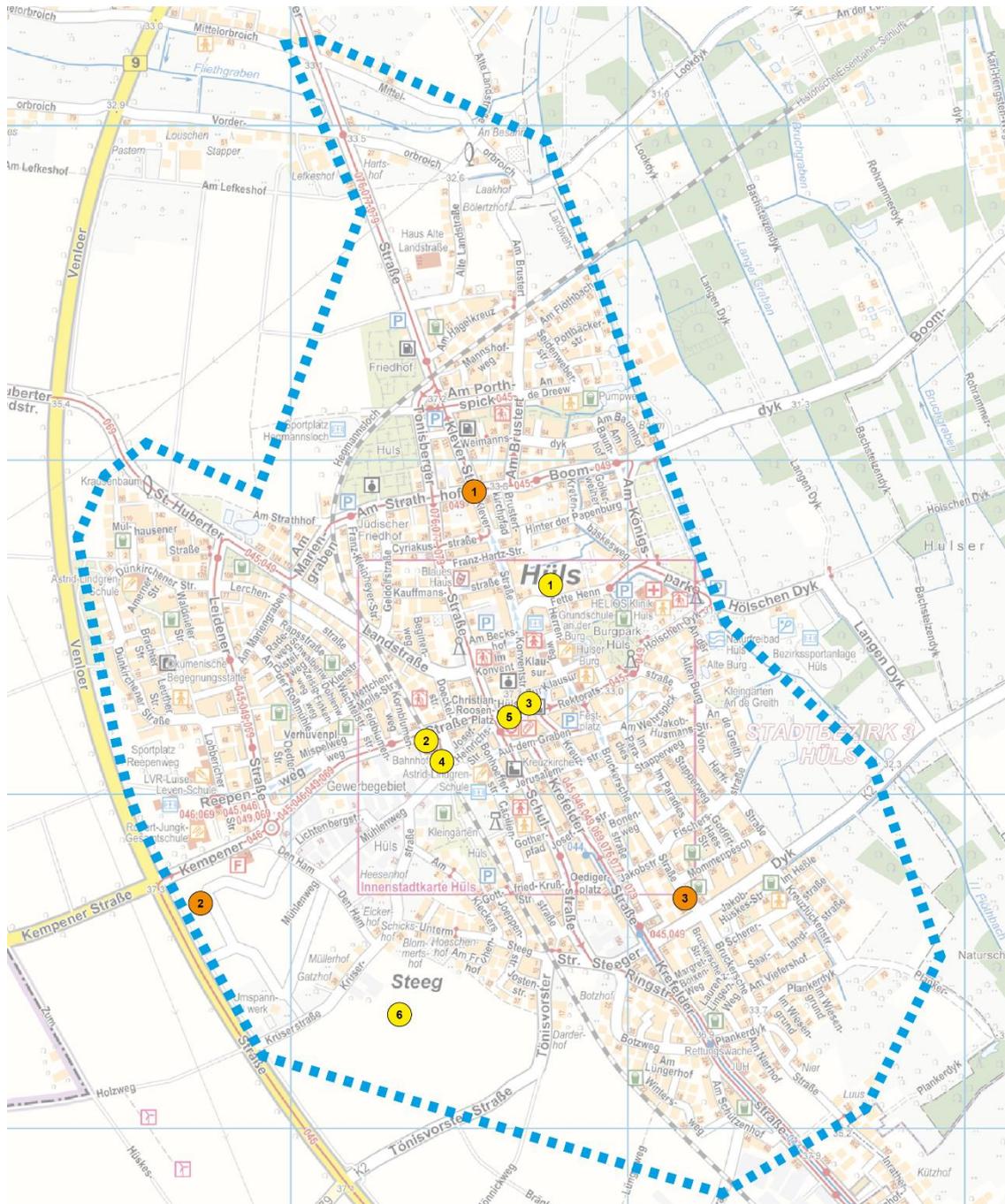
## Vertiefungsbereich „Hüls“

### SPNV/ ÖPNV

- 1) Ringbus nicht gut, Straßenbahn echt gut.
- 2) Straßenbahn mindestens bis Bf. Hüls (Ringbus ggf. als „Ergänzung“)
- 3) Optimierung der Taktung Linien 76, 77 und 79.
- 4) ehemaliges Gelände Hüls Bf. bei der Planung zu einem Bus/Bahn-Umstiegspunkt in ein städtebauliches Gestaltungskonzept einbinden → Erlebnis-haltestelle!!
- 5) Erreichbarkeit der Hülser Ortsmitte durch Straßenbahn durch Straßenbahnfahren zugestehen. → Ein Ende der Straßenbahn vor den Toren von Hüls ist eine Zumutung bzw. ein schlechter Hülser Treppenwitz!
- 6) Wenn ein Neubau einer Straßenbahn über Eisstadion und Kempener Feld erfolgt, dann Fortführung entlang der Venloer Str., um die geplanten Gewerbegebiete Hüls und Wohngebiet Hüls-Südwest anzuschließen und am Bf. Hüls eine Verknüpfung mit SL044 schaffen.

### Radverkehr

- 1) Klever Str. / Ecke Tönisberger Str. bis zum Hülser Markt zur Fahrradstraße umwandeln.
- 2) Venloer Str.: kein Radweg, sondern nur Wirtschaftsweg (zum Teil stark verschmutzt!).
- 3) Bruckersche Str.: ideal als Fahrradstraße.



SPNV/ ÖPNV



Radverkehr



### „Ideenbox“: Hüls

- Tönisberger Straße □ Parkplätze entfernen, um beidseitigen Kfz-Verkehr zu verbessern
- Allgemein für Radfahrer
  - Grüner Pfeil an Ampeln
  - Parkhäuser mit Fahrradständern
  - Fahrradständer an ÖPNV-Haltestellen
- Busse oder Bahnen in Ringstruktur
  - Stadtteile miteinander verbinden ohne Umwege über Rheinstraße/HBF z.B. zwischen Fischeln/Oppum/Elfrath
- Verlängerung der 041 vom Wilhelmsplatz bis Gewerbegebiet Tempelshof
- Alternativen zu 057 um morgens von Rheinstraße/HBF zu Schulen an Neuen Weg, Girmesgath und Schulzentrum Horkesgath zu kommen

## Vertiefungsbereich „Hafen“

### Ruhender Verkehr

2) Parkende LKWs am Wochenende: Soziale Einrichtungen.

- 2) } Wildes LKW-Parken (Übernachtung) verhindern, indem alle  
5) } Firmen des Hafens Übernachtungsmöglichkeiten anbieten.

4) Die Einrichtung zusätzlicher LKW-Stellplätze außerhalb vom Betriebsgelände ist problematisch, da zusätzliche Verkehre von z.B. A57 entstehen (können, werden) durch LKWs, die ihre Ruhezeiten einhalten müssen, Wochenendfahrverbote einhalten und an

### Wirtschaftsverkehr

- 1) } Halbierung der Güterzüge durch Containerterminal. Schranke nur halb  
3) } so oft geschlossen.

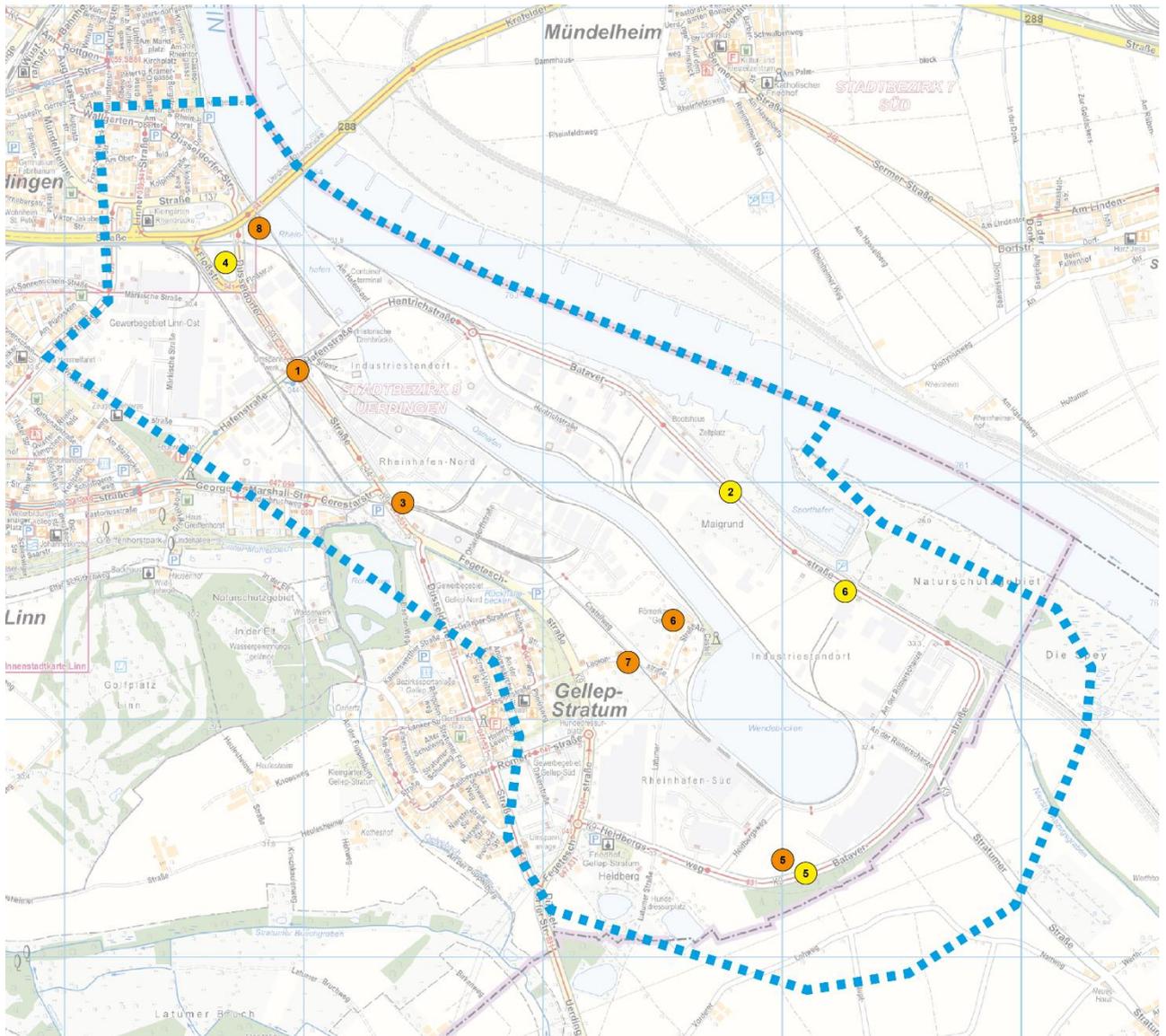
3) Hafenbahn blockiert LKW-Verkehr: Züge zu lang, Anlieferer müssen warten.

5) Friedhof und Straße: Lärm und Verkehr beim Zugang (Straßenquerung Fußgänger); Tempo 50 zu viel, früher 30!

6) kein Gelduba: mangelnde Infrastrukturfäche; Risikogebiet, nur eine Feuerwehrezufahrt; Lärmgrenzen bereits ausgeschöpft.

7) Rettungsweg Latumer Straße und Legionstraße sind zu

der Autobahn nicht fündig werden!



Ruhender Verkehr



Wirtschaftsverkehr



**„Ideenbox“: Hafen**

- Partymeile an der Hafenspitze. Entlastet Deich und Unteres Werft bezüglich Ruhestörung
- ÖPNV: Bei der Entwicklung des Hafens den ÖPNV einbinden. Verlängerung der Bahnlinie 44 nicht nur in das Wohngebiet, sondern bis in den Hafen
- Radweg durch den Hafen beidseitig oder breiter

**Dokumentation erstellt**

07.02.2020

Klemens Lühr, Christina-Bella Pagés, Tobias Nitschke, Jonathan Langer  
IKU\_Die Dialoggestalter