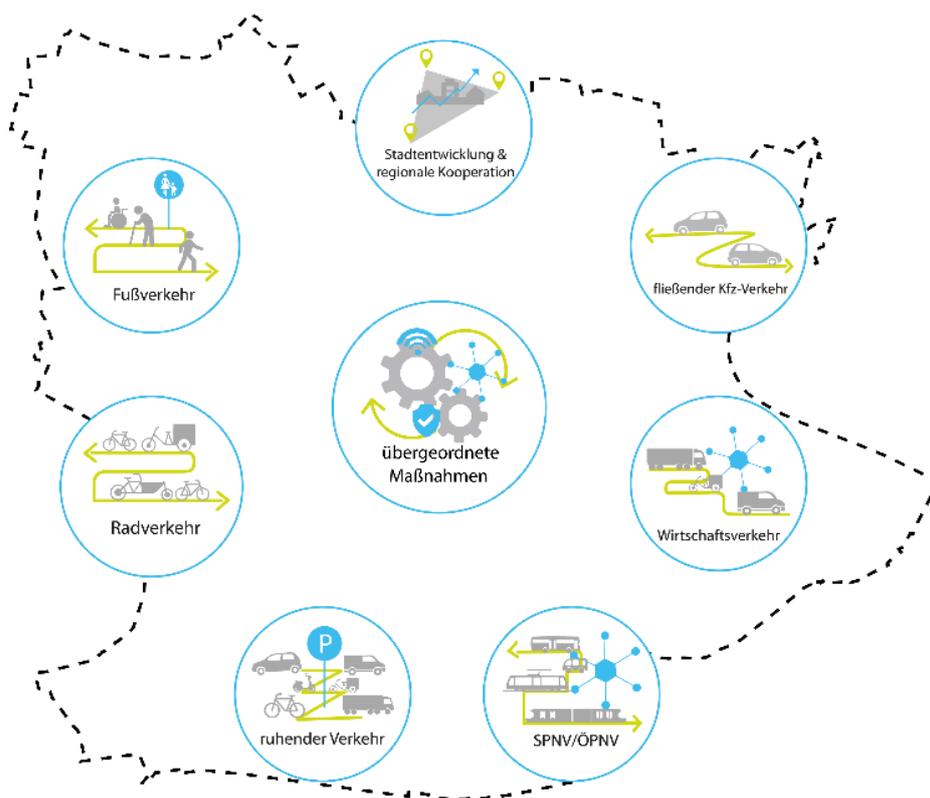




Integriertes Umsetzungskonzept auf Grundlage des Mobilitätskonzepts für die Stadt Krefeld



Oktober 2021

Stadt Krefeld mit Unterstützung durch

LK Argus Kassel GmbH



Stadt Krefeld

Integriertes Umsetzungskonzept auf Grundlage des Mobilitätskonzepts für die Stadt Krefeld

Stand Oktober 2021

Stadt Krefeld

Fachbereich Stadt- und Verkehrsplanung

Parkstraße 10

47792 Krefeld

mit Unterstützung durch

LK Argus Kassel GmbH

Ludwig-Erhard-Straße 8

D-34131 Kassel

Krefeld, 15. Oktober 2021

Zur einfachen Lesbarkeit wird in diesem Bericht auf eine gendergerechte Schreibweise verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung, sondern soll im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen sein.

Inhalt

1	Vorbemerkungen zum Integrierten Mobilitätskonzept Krefeld 2030+	1
2	Herangehensweise zur Erarbeitung des Umsetzungskonzepts	3
3	Grundlagen und Zielvorstellungen für das Umsetzungskonzept	5
4	Umsetzungsfelder und Bewertung der Projekte	7
5	Projektbögen	13
5.1	Modelle und Konzepte	15
5.1.1	Makroskopisches Verkehrsmodell	15
5.1.2	Fahrradabstellanlagenkonzept für Innenstadt/ Stadtteilzentren	17
5.1.3	Mobilstation xxs	19
5.1.4	Fortschreibung Lkw-Routenkonzept	20
5.1.5	Fortschreibung Vorbehaltsnetz	22
5.1.6	Handbuch Urbane Stadtquartiere	25
5.1.7	Umsetzung Parkraumkonzepte	28
5.1.8	Konzept Lkw-Parken im Stadtgebiet	30
5.1.9	Leitlinien zu Qualitätsstandards von Parkhäusern	32
5.1.10	Logistikkonzept/ City-Logistik	34
5.1.11	Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung	36
5.1.12	Quartiersgaragenkonzept	38
5.1.13	Stadtgeschwindigkeitskonzept	40
5.1.14	Überarbeitung Leitfaden Straßenplanung und Straßenbau	43
5.1.15	Konzepte zu alternativen Antriebsmethoden	45
5.2	Multimodale Mobilität	48
5.2.1	Förderprogramm zum Kauf von Lastenrädern	48
5.2.2	Einrichtung Leihradsystem/ Lastenradverleihsystem	49

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**
auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**
Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

5.2.3	Einrichtung Tretroller-Leihsystem	51
5.2.4	Einrichtung von Vorrangbereichen für die Nahmobilität	53
5.2.5	Entwicklung einer Mobilitätskarte/ App KR	55
5.2.6	Handreichung für Mobilstationen in Krefeld	57
5.2.7	Überarbeitung Tarifsystem	60
5.2.8	Untersuchung zu Standorten von Bike+Ride und Park+Ride	62
5.2.9	Erweiterung des Car-Sharing-Angebots	64
5.3	Logistik und Warenverkehr	66
5.3.1	Errichtung Trailer-Port	66
5.3.2	Machbarkeitsstudie zur Implementierung einer Logistik Tram	68
5.4	Öffentlicher Verkehr	69
5.4.1	Modellprojekt On-Demand-Verkehr	69
5.4.2	Modellprojekt Autonome Fahrzeuge	71
5.4.3	Fortschreibung des Nahverkehrsplans – Überprüfungen und Empfehlungen	73
5.5	Radverkehr	77
5.5.1	Überprüfung/ Empfehlung im Radverkehrskonzept	77
5.6	Räumlich verortete Maßnahmen	79
5.6.1	Umgestaltung der 4 Wälle	79
5.6.2	Absolutes Halte- und Parkverbot Innenstadt/ Ringe	82
5.6.3	Umgestaltung nördlich Hauptbahnhof	84
5.6.4	Umgestaltung Sankt-Anton-Straße	86
5.6.5	Kostenfreier ÖPNV in der Innenstadt	88
5.7	Sanierung Straßenraum	89
5.7.1	Erstellung und Umsetzung einer Prioritätenliste zur Straßenraumsanierung	89
5.8	Smart Mobility	91

5.8.1	Aufbau von smarten Informationssystemen	91	
5.8.2	Smart Parking/ Smarte Informationssysteme	93	
5.8.3	Dynamische Wegweisung	95	
5.8.4	LSA Koordinierung	97	
5.9	Fußverkehr	99	
5.9.1	Durchführung von Fußverkehrschecks	99	
5.9.2	Schaffung der Stelle einer/s Fußverkehrsbeauftragten	101	
5.10	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	102	
5.10.1	Betriebliches Mobilitätsmanagement	102	
5.10.2	Bewerbung Pendlerportal	104	
5.10.3	Schulmobilitätskonzept	106	
5.10.4	Kommunales Mobilitätsmanagement	108	
5.10.5	Kommunikation zum Logistikkonzept/ Lkw-Vorrangroutennetz	110	
5.11	Ordnungsbehördliche Anordnungen	112	
5.11.1	Kontrolle zur Einhaltung der Verkehrsregelungen	112	
6	Realisierung der Maßnahmen	114	
6.1	Reihenfolge der Umsetzung	114	
6.2	Handlungskette zum Projekt „Umgestaltung der 4 Wälle“	116	

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**
auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

1 Vorbemerkungen zum Integrierten Mobilitätskonzept Krefeld 2030+

Das Integrierte Mobilitätskonzept Krefeld 2030+ hat zum Ziel, Leitbilder für die verkehrliche Entwicklung der Stadt in den nächsten Dekaden zu erarbeiten und diese durch Maßnahmenpakete zu stützen. Dabei sollen alle Verkehrszwecke, Verkehrsmittel und Verkehrsnetze berücksichtigt werden.

Das Mobilitätskonzept wurde in zwei Stufen erarbeitet. Im Anschluss an die Analyse der städtischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen in der ersten Stufe sind gesamtstädtische Handlungsfelder und räumliche Vertiefungsbereiche identifiziert und das Leitbild entwickelt worden. In der zweiten Stufe wurden für die Handlungsfelder und Vertiefungsbereiche verschiedene Maßnahmen und Konzepte für die Erreichung des Leitbilds erarbeitet.

Im Rahmen der Beschlussfassung wurde dem Leitbild eine Präambel vorangestellt, die insbesondere auf gleichberechtigte Prioritäten für alle Formen der Mobilität setzt und die Vision einer vitalen Stadt unterstreicht, deren öffentlicher Raum als attraktiver Lebensraum wahrgenommen werden kann. Das heutige Bild der Stadt, das noch stark von dem Planungsziel einer autogerechten Stadt aus den 60er Jahren geprägt ist, soll gewandelt werden zu einer Stadt mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität.

Aufbauend auf dem Leitbild und der Präambel wurden für die Handlungsfelder zunächst jeweils die wesentlichen Defizite und daraus resultierend die Ziele aufgezeigt. Aufbauend darauf wurden für acht Handlungsfelder die Handlungs- und Maßnahmenkonzepte erarbeitet. Diese wurden im gesamtstädtischen Umfang bzw. über die Stadtgrenzen hinausgehend betrachtet.

In den vier Vertiefungsbereichen wurden kleinräumige Maßnahmenkonzepte erarbeitet, die sich aufgrund der Komplexität des Themas jeweils auf die zwei für diesen Bereich wichtigsten Handlungsfelder beschränkten. Darüber hinaus wurden aber auch Themen aus anderen Handlungsfeldern bei der Maßnahmenerstellung berücksichtigt, so dass eine integrierte Sichtweise auf die Maßnahmen sichergestellt werden konnte.

Während der gesamten Konzepterarbeitung fanden diverse Abstimmungstermine mit den Fachverwaltungen und betroffenen Externen statt. Zusätzlich wurde auch ein Expertenbeirat, der mit Vertretern der Verwaltung, der Politik, von Verkehrsbetrieben, von Trägern öffentlicher Belange und weiterer Stakeholder aus verschiedenen Interessensverbänden besetzt war, in den Prozess involviert. Insgesamt fanden acht Expertenbeiratssitzungen in größerer Runde statt. Die beteiligten Personen hatten zusätzlich die Gelegenheit, ihre Anmerkungen, Vorschläge und Bedenken schriftlich mitzuteilen. Diese Ergänzungen wurden in einem transparenten Verfahrensschritt von Seiten der Verwaltung und der Gutachter diskutiert, beantwortet und bei Konsens in die Konzepte eingearbeitet.

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**
auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Grundsätzlich ist bei einem solch komplexen Verfahren zu berücksichtigen, dass nicht alle Vorstellungen und Wünsche aller Beteiligten Berücksichtigung finden können. Es wurde jedoch ein Maßnahmenpaket erarbeitet, das den Grundkonsens aller Beteiligten beinhaltet und entsprechend mitgetragen wird.

Zusätzlich wurde die Bevölkerung und interessierte Öffentlichkeit durch Informationsveranstaltungen, Online-Befragungen und sogenannte Ideen-Werkstätten, die vor Ort in den Vertiefungsbereichen stattfanden, am Entwicklungsprozess des Mobilitätskonzeptes beteiligt.

Ebenso sind alle aktuellen und in Erarbeitung befindlichen Konzepte und Gutachten berücksichtigt und in enger Zusammenarbeit abgestimmt worden. Hierzu zählen unter anderem Parkraumkonzepte und die Handlungskonzepte für die Innenstadt und Uerdingen, das Klimaschutzkonzept, die kulturhistorische Stadtbildanalyse sowie das gesamtstädtische Radverkehrskonzept und die Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Das Leitbild für das Mobilitätskonzept Krefeld 2030+, die zu berücksichtigenden Handlungsfelder für die Gesamtstadt und die Vertiefungsbereiche wurden am 30.10.2019 in einer gemeinsamen Sitzung vom Ausschuss für Bauen, Wohnen und Mobilität und vom Ausschuss für Stadtplanung und Stadtsanierung beschlossen.

Die Handlungs- und Maßnahmenkonzepte für die Gesamtstadt und die Vertiefungsbereiche wurden in allen Bezirksvertretungen der Stadt Krefeld vorgestellt und am 15.06.2021 durch den Rat der Stadt Krefeld beschlossen.

Diese Handlungs- und Maßnahmenkonzepte für die Gesamtstadt und die Vertiefungsbereiche bilden die Grundlage für das Integrierte Umsetzungskonzept, in dem Maßnahmen priorisiert und konkretisiert werden. Das Umsetzungskonzept zum Mobilitätskonzept wird ebenfalls zur Beschlussfassung im Rat vorgelegt werden.

Im Ergebnis liegen eine Vielzahl von Maßnahmen für die Gesamtstadt und für die Vertiefungsbereiche vor, die aufeinander aufbauen und sich ergänzen, um das Ziel einer Stadt mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität, das im Leitbild Krefeld 2030+ beschlossen wurde, zu erreichen.

2 Herangehensweise zur Erarbeitung des Umsetzungs-konzepts

Ziel des Umsetzungskonzeptes ist, konkrete Projekte und Maßnahmen zu benennen, die identifizierten Einzelmaßnahmen zu sinnvollen Projekten zu bündeln und diese Projekte und Maßnahmen zu bewerten und zu priorisieren. Im Ergebnis liegt dann ein Arbeitsprogramm für die nächsten Jahre vor, das regelmäßig evaluiert und fortgeschrieben wird.

Im integrierten Handlungs- und Maßnahmenkonzept wurden für die Gesamtstadt und die vier Vertiefungsbereiche eine Vielzahl von Maßnahmen erarbeitet, die zusätzlich zur Textversion auch in einer Tabelle zusammengefasst wurden.

Diese umfangreiche tabellarische Darstellung ist nach den Handlungsfeldern sortiert und bietet diverse Hinweise zu den Fundstellen der Maßnahmen im Maßnahmenbericht zu Verknüpfungen mit anderen Konzepten, den Leitbildern und Beschlüssen und zu den Maßnahmen in den Vertiefungsbereichen. Ergänzt wird die Darstellung durch einen Bewertungsbereich. Maßnahmen, die eine besonders herausragende Bedeutung für die Gesamtstadt haben, wurden ebenso hervorgehoben, wie Maßnahmen mit einer besonderen Strahlkraft („Leuchttürme“) oder einer Schlüsselbedeutung für nachfolgende Projekte.

Um sinnvolle Projekte aus dieser Vielzahl an Einzelmaßnahmen entwickeln zu können, wurden zunächst Umsetzungsfelder definiert, die sich zum Teil an den Handlungsfeldern des Integrierten Mobilitätskonzepts orientieren, aber auch neue und konkrete Aspekte beinhalten:

- Modelle & Konzepte
- Multimodale Mobilität
- Logistik und Warenverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Sanierung Straßenraum
- Smart Mobility
- Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit
- Ordnungsbehördliche Anordnungen
- Räumlich verortete Maßnahmen

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**
auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Auf Grundlage dieser Umsetzungsfelder konnten dann die Einzelmaßnahmen zu verschiedenen Projekten zusammengefasst werden. Spezielle Einzelmaßnahmen, die sich aufgrund ihrer Komplexität und Allgemeingültigkeit nicht in Projekte fassen lassen, werden in der Präambel zu diesem Umsetzungskonzept zusammengefasst.

Die Bewertung hinsichtlich der Kriterien Umweltwirkung, Umsetzungshorizont, Kosten- und Personalbedarf sowie Priorität erfolgt nunmehr auf Basis der Projekte. Die gesamtstädtisch besonders bedeutsamen Projekte werden hervorgehoben, ebenso wie die Projekte mit besonderer Strahlkraft („Leuchttürme“) und die Schlüsselprojekte, die als Grundlage für andere Maßnahmen angesehen werden müssen. Zusätzlich werden die einzubindenden Akteure und Verantwortlichkeiten benannt.

Auf dieser Basis können dann Maßnahmen in logische Handlungsketten eingeordnet werden.

Projektblätter mit detaillierten Beschreibungen der Maßnahmen und Bewertungen bieten zusätzliche Informationen in einer kompakten Ansicht.

3 Grundlagen und Zielvorstellungen für das Umsetzungskonzept

Im Handlungs- und Maßnahmenkonzept zum Mobilitätskonzept der Stadt Krefeld sind eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen benannt, die durch ihre Allgemeingültigkeit eher als Zielvorstellungen zu sehen sind. Mit Hilfe dieser Maßnahmen sollen nunmehr die Zielvorstellungen des Umsetzungskonzepts definiert werden. Auch hier zeigt sich die enge Verzahnung von Zielvorstellungen und Maßnahmenbeispielen, die gegenseitig in Verbindung miteinander stehen.

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**
auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Beteiligten

Insbesondere die besonders schutzbedürftigen Personen, die am Straßenverkehr teilnehmen, sind zu schützen. Dazu gehören Kinder, ältere und mobilitätseingeschränkte Personen im speziellen, aber auch FußgängerInnen und Radfahrende. Neben der verkehrssicheren Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur durch Beseitigung von Hindernissen und Schlaglöchern ist dafür auch die Reduktion der Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr und die Kontrolle zur Einhaltung der Verkehrsregeln notwendig. Fußverkehrschecks können zudem Unzulänglichkeiten aufdecken und sind wichtiger Teil der Evaluierung.

Verbesserung der Teilhabe mobilitätseingeschränkter Personen

Neben der Zugänglichkeit zu öffentlichen Verkehrsmitteln und Gebäuden gehören hierzu auch Querungshilfen über Straßen und Kreuzungen in Form von Bordsteinabsenkungen, bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlagen (LSA) und ähnliches.

Verbesserung der Umweltsituation

Eine Vielzahl von Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept, wie auch dem Klimaschutzkonzept und Lärmaktionsplan, haben eine Verbesserung der Umweltsituation als Ziel. Dazu gehören u.a. die Reduzierung der Verkehrslärmbelastung durch Straßensanierungen, passivem Lärmschutz oder dem Stadtgeschwindigkeitskonzept, die Reduzierung der CO₂-Belastungen und Luftschadstoffbelastungen durch die Verstetigung des Verkehrsflusses und Förderung schadstoffarmer Fahrzeugtechnologien oder auch die Reduzierung des Parksuchverkehrs und der Straßenraumgestaltung und Sanierung.

Verbesserung der Verkehrssituation

Die Verstetigung des Verkehrsflusses für alle Verkehrsteilnehmer, die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecken und Knotenpunkte des Vorbehaltsnetzes

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

sowie auch die Reduzierung von Parksuchverkehr durch Verkehrslenkung führen zu einer Verbesserung der Verkehrssituation. Dazu gehört auch die Führung von Radfahrenden auf sicheren Radverkehrsanlagen.

Steigerung des Fahrgastkomforts und Service durch Digitalisierung

Die fortschreitende Digitalisierung bietet auf verschiedenen Ebenen eine Vielzahl von Möglichkeiten, Informationen schnell und bequem zu übermitteln. Dazu gehören u.a. Fahrgastinformationen für die Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln, aber auch Informationen zu freien Parkplätzen für den motorisierten (Individual-) Verkehr.

Kontrolle zur Einhaltung der Regelungen

Die Kontrolle der Regelungen und Ahndung von Verstößen bei jeder Umsetzung von Maßnahmen (u.a. Geschwindigkeiten, Parken/ Parkverbote, Lkw Verbotzone) ist einer der wichtigsten Aspekte, die es zu beachten gilt. Nur damit kann sichergestellt werden, dass die Regelungen befolgt werden und somit die angestrebten Verbesserungen hinsichtlich Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Verkehrsfluss auch eintreten. Hierzu sind das entsprechende Personal und die notwendige technische Ausrüstung bereit zu stellen.

4 Umsetzungsfelder und Bewertung der Projekte

Aus dem Handlungs- und Maßnahmenkonzept zum Mobilitätskonzept wurde eine Vielzahl von Projekten und Einzelmaßnahmen herausgearbeitet. Für eine erste Übersicht werden diese den entsprechenden Umsetzungsfeldern zugeordnet und in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Modelle und Konzepte
Makroskopisches Verkehrsmodell
Fahrradabstellanlagenkonzept für Innenstadt/ Stadtteilzentren
Mobilstation xxs
Fortschreibung Lkw-Vorrangroutennetz
Fortschreibung Vorbehaltsnetz
Handbuch Urbane Stadtquartiere in Krefeld
Umsetzung Parkraumkonzepte
Konzept Lkw-Parken im Stadtgebiet
Leitlinien zu Qualitätsstandards von Parkhäusern
Logistikkonzept/ City-Logistik
Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung
Quartiersgaragenkonzept
Stadtgeschwindigkeitskonzept
Überarbeitung Leitfaden Straßenplanung und Straßenbau
Konzepte zu alternativen Antriebsmethoden
Multimodale Mobilität
Förderprogramm zum Kauf von Lastenrädern
Einrichtung Leihradsystem/ Lastenradverleihsystem
Einrichtung Tretroller-Leihsystem
Einrichtung von Vorrangbereichen für Nahmobilität
Entwicklung einer Mobilitätskarte/ App KR
Handreichung für Mobilstationen in Krefeld
Überarbeitung Tarifsysteem
Untersuchung zu Standorten von Bike+Ride und Park+Ride
Erweiterung des Car-Sharing-Angebots

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Logistik und Warenverkehr
Errichtung Trailer-Port Machbarkeitsstudie zur Implementierung einer Logistik-Tram
Öffentlicher Verkehr
Modellprojekt On Demand Verkehr Pilotprojekt Autonome Fahrzeuge Fortschreibung des Nahverkehrsplans - Überprüfungen und Empfehlungen
Radverkehr
Überprüfung/ Empfehlung im Radverkehrskonzept
Räumlich verortete Maßnahmen
Umgestaltung der 4 Wälle Absolutes Halte- und Parkverbot Innenstadt/ Ringe Umgestaltung nördlich Hauptbahnhof Umgestaltung Sankt Anton Straße Kostenfreier ÖPNV in der Innenstadt
Sanierung Straßenraum
Erstellung und Umsetzung einer Prioritätenliste zur Straßenraumsanierung
Smart Mobility
Aufbau von smarten Informationssystemen Smart Parking / Smarte Informationssysteme Dynamische Wegweisung LSA Koordinierung
Fußverkehr
Durchführung von Fußverkehrschecks Schaffung der Stelle einer/s Fußverkehrsbeauftragten
Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit
Betriebliches Mobilitätsmanagement Bewerbung Pendlerportal Schulmobilitätskonzept Kommunales Mobilitätsmanagement

Kommunikation zum Logistikkonzept / Lkw-Vorrangroutennetz
Ordnungsbehördliche Anordnungen
Kontrolle zur Einhaltung der Verkehrsregelungen

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**
auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Die Bewertung der Projekte und Einzelmaßnahmen erfolgte auf Grundlage des Handlungs- und Maßnahmenkonzepts zum Mobilitätskonzept und wurde angepasst bzw. konkretisiert.

Folgende Kriterien wurden zur Bewertung herangezogen:

- Umweltwirkung
- Umsetzungshorizont
- Personalbedarf
- Kosten
- Priorität

Zusätzlich werden Projekte und Maßnahmen gekennzeichnet, die besondere Bedeutungen haben:

- herausragende Wirkung für die Gesamtstadt
- Schlüsselprojekt: Voraussetzung für andere Maßnahmen, die auf Ergebnissen aus diesem Projekt aufbauen müssen
- Leuchtturm: Projekt, das eine besondere Wirkung und Strahlkraft hat, das es auch über die Stadtgrenzen hinaus Beachtung finden wird.

Zur besseren Übersicht wurden die Projekte und Einzelmaßnahmen in der nachfolgenden Bewertungstabelle nach der Priorität sortiert.

Umsetzungsfelder	Projekte/Maßnahmen und deren Umsetzung / Anwendung	Umweltwirkung	Umsetzungshorizont	Personalbedarf	Kosten	Priorität	gesamtsstädtische Wirkung	Schlüsselprojekt	Leuchtturm
		gering ☹ mittel ☹☹ hoch ☹☹☹	0-2 Jahre ▶ 2-5 Jahre ▶▶ >5 Jahre ▶▶▶	Bestand ●●●● Bedarf ●●●●● Bedarf +x ●●●●●●	<100.000 € € >100.000 € €€ >300.000 € €€€ >1 Mio € €€€€	hoch 1 mittel 2 gering 3			
Modelle und Konzepte	Makroskopisches Verkehrsmodell	—	▶	●●	€€	1			
Modelle und Konzepte	Leitlinien zu Qualitätsstandards von Parkhäusern	☹	▶	●	€	1			
Modelle und Konzepte	Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung	☹	▶	●	€	1			
Smart Mobility	Aufbau von smarten Informationssystemen	☹☹☹	▶	●●	€ - €€	1			
Smart Mobility	Smart Parking	☹☹	▶	●●	€ - €€	1			
Smart Mobility	Dynamische Wegweisung	☹☹	▶	●●	€ - €€	1			
Smart Mobility	LSA Koordinierung	☹☹☹	▶	●●	€ - €€	1			
Modelle und Konzepte	Quartiersgaragenkonzept	☹☹	▶▶	●●	€€€€	1			
Modelle und Konzepte	Umsetzung Parkraumkonzepte	☹☹	▶▶▶	●	€ - €€	1			
Räumlich verortete Maßnahmen	Umgestaltung der 4 Wälle	☹☹☹	▶▶▶	●	€€€€	1			
Räumlich verortete Maßnahmen	Absolutes Halte- und Parkverbot Innenstadt/Ringe	☹☹	▶▶▶	●	€	1			
Räumlich verortete Maßnahmen	Umgestaltung nördlich Bahnhof	☹☹	▶▶▶	●●	€€€€	1			
Räumlich verortete Maßnahmen	Umgestaltung St. Anton Straße	☹☹	▶▶▶	●●	€€€€	1			
Sanierung Straßenraum	Erstellung und Umsetzung einer Prioritätenliste zur Straßenraumsanierung	☹☹	Daueraufgabe	●●	€€€ - €€€€	1			
Fußverkehr	Durchführung von Fußverkehrschecks	☹☹	Daueraufgabe	●	€	1			
Ordnungsbehördliche Anordnungen	Kontrolle zur Einhaltung der Verkehrsregelung / Personal	☹☹	Daueraufgabe	●●●		1			

Projekte/Maßnahmen und deren Umsetzung / Anwendung	Umsetzungsfelder	Umweltwirkung	Umsetzungshorizont	Personalbedarf	Kosten	Priorität	gesamstädtische Wirkung	Schlüsselprojekt	Leuchtturm
		gering ☹ mittel ☹☹ hoch ☹☹☹	0-2 Jahre ▶ 2-5 Jahre ▶▶ >5 Jahre ▶▶▶	Bestand ●●●● Bedarf ●●●●● Bedarf +x ●●●●●●	<100.000 € € >100.000 € €€ >300.000 € €€€ >1 Mio € €€€€	hoch 1 mittel 2 gering 3			
Modelle und Konzepte	Fortschreibung Vorbehaltsnetz	—	▶	●●	€	2			
Fußverkehr	Schaffung der Stelle einer Fußverkehrsbeauftragten	☹	▶			2			
Multimodale Mobilität	Einrichtung von Vorrangbereichen für die Nahmobilität	☹☹☹	▶-▶▶	●●●	€	2			
Multimodale Mobilität	Überarbeitung Tarifsystem	☹☹	▶-▶▶	●●	€	2			
Modelle und Konzepte	Handbuch Urbane Stadtquartiere in Krefeld	☹☹☹	▶▶	●●	€€	2			
Modelle und Konzepte	Fahrradabstellanlagenkonzept für Innenstadt/Stadtteilzentren	☹☹☹	▶-▶▶▶	●●●	€€€	2			
Räumlich verortete Maßnahmen	Kostenfreier ÖPNV in der Innenstadt	☹☹	▶▶	●●	€€€€	2			
Modelle und Konzepte	Konzept LKW-Parken im Stadtgebiet	☹-☹☹	▶▶▶	●●●	€	2			
Modelle und Konzepte	Logistikkonzept / City-Logistik	☹☹	▶▶▶	●●●	€€	2			
Modelle und Konzepte	Konzepte zu alternativen Arbeitsmethoden	☹☹☹	▶▶▶	●●●	€€	2			
Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit	Betriebliches Mobilitätsmanagement	☹☹☹	▶▶▶	●●	€	2			
Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit	Bewerbung Pendlerportal	☹☹☹	▶▶▶	●●	€	2			
Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit	Schulmobilitätskonzept	☹☹☹	▶▶▶	●●	€-€€	2			
Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit	Kommunales Mobilitätsmanagement	☹☹☹	▶▶▶	●●	€€	2			
Modelle und Konzepte	Überarbeitung Leitfaden Straßenplanung und Straßenbau	☹-☹☹	▶	●●●	€	2			
Modelle und Konzepte	Mobilstation xxs	☹☹☹	▶▶▶	●●●	€€€	2			

Projekte/Maßnahmen und deren Umsetzung / Anwendung	Umsetzungsfelder	Umweltwirkung	Umsetzungshorizont	Personalbedarf	Kosten	Priorität	gesamtsstädtische Wirkung	Schlüsselprojekt	Leuchtturm
		gering ☹ mittel ☹☹ hoch ☹☹☹	0-2 Jahre ▶ 2-5 Jahre ▶▶ >5 Jahre ▶▶▶	Bestand ●●●● Bedarf ●●●●● Bedarf +x ●●●●●●	<100.000 € € >100.000 € €€ >300.000 € €€€ >1 Mio € €€€€	hoch 1 mittel 2 gering 3			
Modelle und Konzepte	Fortschreibung Lkw-Vorrangroutennetz	☹☹	▶	●●	€	3			
Modelle und Konzepte	Stadtgeschwindigkeitskonzept	☹-☹☹	▶	●●	€	3			
Multimodale Mobilität	Förderprogramm zum Kauf von Lastenrädern	☹☹☹	▶	●-●●	€€	3			
Multimodale Mobilität	Einrichtung Leihradsystem / Lastenradverleihsystem	☹☹☹	▶	●-●●	€€€	3			
Multimodale Mobilität	Einrichtung Tretroller-Leihsystem	☹☹	▶	●-●●	€€	3			
Multimodale Mobilität	Entwicklung einer Mobilitätskarte / App KR	☹☹	▶	●●	€€	3			
Multimodale Mobilität	Handreichung für Mobilstationen in Krefeld	☹	▶	●●	€	3			
Multimodale Mobilität	Untersuchung zu Standorten von B&R / P&R	☹☹	▶▶	●●	€€€	3			
Multimodale Mobilität	Erweiterung des Car-Sharing-Angebots	☹☹	▶	●	—	3			
Logistik und Warenverkehr	Errichtung Trailer-Port	☹☹	▶▶	●●	€€€	3			
Logistik und Warenverkehr	Machbarkeitsstudie zur Implementierung einer Logistik-Tram	☹☹	▶▶	●●	€€€	3			
ÖV	Modellprojekt On Demand Verkehr	☹☹	▶-▶▶	●	€€	3			
Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit	Kommunikation zum Logistikkonzept Lkw-Vorrangroutennetz	☹☹	▶▶	●●	€	3			
ÖV	Pilotprojekt Autonome Fahrzeuge	☹☹	▶▶-▶▶▶	●	€€	3			
ÖV	Überprüfung / Empfehlung im Nahverkehrsplan								
Radverkehr	Überprüfung / Empfehlung im Radverkehrskonzept								

5 Projektbögen

Auf Basis der Umsetzungsfelder

- Modelle & Konzepte
- Multimodale Mobilität
- Logistik und Warenverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Sanierung Straßenraum
- Smart Mobility
- Kommunikation/ Öffentlichkeitsarbeit
- Ordnungsbehördliche Anordnungen
- Räumlich verortete Maßnahmen

werden nachfolgend die einzelnen Projekte detaillierter vorgestellt und bewertet.

In den Projektbögen wird auf die Handlungsfelder und Handlungskonzepte des Integrierten Mobilitätskonzeptes verwiesen, aus denen die Umsetzungsfelder und Projekte abgeleitet wurden. Im Einzelnen sind dies folgende Handlungsfelder (HF) und Handlungskonzepte (HK)

- HF1: Handlungsfeld 1 Stadtentwicklung und regionale Kooperation
 - HK1: Verbesserung der regionalen Verknüpfung
 - HK2: Verkehrsinfrastruktur für eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
 - HK3: Grundsätze zu Mobilitätsangeboten für Siedlungserweiterungen
 - HK4: Strategien zur Verbesserung der Mobilitätsbedingungen in Bestandsgebieten
- HF2: Handlungsfeld 2 fließender Kfz-Verkehr
 - HK1: Weiterentwicklung des Vorbehaltsnetzes
 - HK2: Geschwindigkeitskonzept und Koordinierung
 - HK3: Weiterentwicklung der Grundsätze zur Straßenraumgestaltung
 - HK4: Städtebauliche Integration von Straßen

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**
auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

- HK5: Intensivierung der Pflege des Straßenbestandes
- Handlungsfeld 3 Wirtschaftsverkehr
 - HK1: Weiterentwicklung des Lkw-Vorrangroutennetzes und der Lkw-Verbotszone
 - HK2: Regelung des Lkw-Parkens
 - HK3: Konzeption City-Logistik
 - HK4: Mobilitätsmanagement für den Wirtschaftsverkehr
- Handlungsfeld 4 ruhender Verkehr
 - HK1: Gesamtstädtische Konzeption zur Parkraumbewirtschaftung
 - HK2: Optimierung des Parkangebots im Innenstadtbereich
 - HK3: Überarbeitung des Parkleitsystems
 - HK4: Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung
- Handlungsfeld 5 SPNV / ÖPNV
 - HK1: Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes
 - HK2: Aufwertung der ÖPNV-Hauptachsen
 - HK3: Verbesserung der Beförderungsqualität
- Handlungsfeld 6 Radverkehr
 - HK1: Anforderungen an das Radverkehrskonzept
 - HK2: Qualitätsstandards für den Radverkehr
 - HK3: Grundsätze für ein Fahrradparkkonzept
- Handlungsfeld 7 Fußverkehr
 - HK1: Nahmobilitätsrelevante Stadtbereiche und deren Verknüpfung
 - HK2: Qualitätsstandards Fußverkehr
 - HK3: Gestaltungsleitlinien öffentlicher Raum
 - HK4: Fußverkehrsbeauftragte*r
- Handlungsfeld 8 übergeordnete Maßnahmen
 - HK1: Aufbau Mobilitätsmanagement
 - HK2: Förderung der Multi- und Intermodalität
 - HK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit
 - HK4: Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs
 - HK5: Einbindung der Digitalisierung im Verkehr

5.1 Modelle und Konzepte

5.1.1 Makroskopisches Verkehrsmodell

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Beschreibung/ Detailaufgaben

Eine zentrale Maßnahme der strategischen Verkehrsplanung ist die Erarbeitung eines multi- und intermodalen Verkehrsmodells, mit dem die Bestandssituation im Verkehrsgeschehen in der Stadt Krefeld abgebildet werden kann und geplante bzw. zu prüfende Entwicklungen und Maßnahmen simuliert werden können.

Aufgrund der intensiven Verflechtungen der Stadt Krefeld mit der Region sollte dieses mindestens auch den ein- und auspendelnden Verkehr möglichst genau abbilden. Zu empfehlen ist ein regionales Verkehrsmodell, welches die relevanten Verflechtungsräume berücksichtigt.

Durch das intermodale Verkehrsmodell können auch Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten berücksichtigt und Modal-Split-Verschiebungen bzw. deren Auswirkung simuliert bzw. abgebildet werden.

Die Ausschreibung, um ein solches makroskopisches Verkehrsmodell erarbeiten zu lassen, wird derzeit vorbereitet.

Erstellung eines makroskopischen Verkehrsmodells

Erarbeitung und Kalibrierung eines makroskopischen Verkehrsmodells und Berechnung eines Prognosehorizonts als Grundlage für die Beurteilung von Verkehrsprojekten.

Pflege/ Kalibrierung des Verkehrsmodells

Einarbeitung von theoretischen Netzplanungen (Stadtgeschwindigkeitsnetz, (Lkw-) Vorrangroutennetz), dauerhafte Änderungen von Verkehrsführungen, aktuellen Verkehrszählungen, Bauvorhaben (Fertigstellung/ neue Planungen), Änderungen am Fahrplan und ähnliches und entsprechende Kalibrierung.

Berechnung von Verkehrsprojekten

Abschätzung der Wirkung von Infrastrukturmaßnahmen

Regionale Zusammenarbeit mit Städten/ Kreisen

Zusammenarbeit zur Abschätzung von Pendlerbewegungen und für gemeinsame Strategien

Berechnung von Verkehrsprognosen

Berechnung unterschiedlicher Prognosehorizonte durch Einsetzen unterschiedlicher Rahmenbedingungen. Berücksichtigung anderer relevanter Prognosen (bspw. Bevölkerungsentwicklung).

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	
Schlüsselprojekt	
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	--
Umsetzungshorizont	kurzfristig bis zwei Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	ca. 250.000 €
Priorität	hoch
Verweis Dokumentation	
HF8, HK1, Seite 149 ff	
Weitere Konzepte	
Grundlage für weitere Konzepte und Projekte, bspw. Fortschreibung Vorbehaltsnetz. Aktuelle Bevölkerungsprognose als Basis für Kalibrierung des Verkehrsmodells.	
Zuständigkeit	
FB 61	

5.1.2 Fahrradabstellanlagenkonzept für Innenstadt/ Stadtteilzentren

Stadt Krefeld

Integriertes

Umsetzungskonzept

auf Grundlage des

Mobilitätskonzeptes

für die Stadt Krefeld

Oktober 2021

Beschreibung/ Detailaufgaben

Für die Verbesserung der Fahrradabstellsituation in der Innenstadt und den Stadtteilzentren soll eine am Bedarf ausgerichtete Erweiterung der Fahrradabstellanlagen erfolgen. Hierbei soll neben der Ergänzung der Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum (z.B. am Schwanenmarkt (Dionysiusplatz), am Platz an der alten Kirche, an den Eingängen zur Fußgängerzone) geprüft werden, wie gesicherte Abstellmöglichkeiten angeboten werden können. Dies können z.B. gestalterisch integrierte Fahrradboxen oder Fietsentrommeln sein, die Umwandlung von Parkhausstellplätzen für Pkw in Fahrradstellplätze und auch die Nutzung temporär ungenutzter Ladenlokale als Fahrradräume.

Mit einem eigenen Fahrradparkhaus in zentraler Lage können bestehende Flächenkonkurrenzen u.a. im Bereich Rheinstraße/Ostwall abgebaut werden. In einem solchen (oder auch in anderen größeren Gemeinschaftsanlagen) können die Abstellanlagen mit Ladestationen und Ladeboxen (Schließfächer mit Steckdose und Platz für Akku, Helm, Regenbekleidung, Gepäck) oder auch einfachen Schließfächern ergänzt werden und es können auch für Lastenräder sowie Kleinst- und Leichtfahrzeuge (Mikromobilität) geeignete Anstellanlagen bereitgestellt werden. Die Kombination eines Fahrradparkhauses mit weiteren Nutzungen, z.B. einer Mobilstation, (gemeinsamen) Paketboxen und / oder eines Mikro-Hubs in Verbindung mit (Leih-) Lastenrädern kann Synergien ermöglichen.

Für die gesicherten Fahrradabstellanlagen sollte ein einheitliches Mietsystem angestrebt werden, ggf. unter Nutzung des an den Bahnhöfen bestehenden Systems DeinRadschloss.

In den Planungs- und Umsetzungsprozess von Fahrradabstellanlagen sollen Einzelhändler, Arbeitgeber und Parkhausbetreiber einbezogen werden. Für Einzelhändler kann eine Unterstützung der Errichtung zentraler Fahrradabstellanlagen zum Beispiel am Rand der Fußgängerzone von Vorteil sein, wenn dadurch geschäftsbezogene Abstellplätze entfallen können. Arbeitgeber im Innenstadtbereich können mit der Unterstützung öffentlicher gesicherter Stellplätze für den Radverkehr einen Beitrag zur Radverkehrsnutzung ihrer Beschäftigten leisten.

Für die Stadtteilzentren soll der Bedarf an weiteren Fahrradabstellanlagen ebenfalls detailliert geprüft werden.

Ziel ist die Ergänzung des Angebotes an Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren, um neben zusätzliche Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum auch gesicherte Abstellmöglichkeiten anbieten zu können und damit die aktive Mobilität zu fördern und den Umstieg auf das Fahrrad zu erleichtern.

Auch die Verbesserung des Angebots von Fahrradabstellanlagen an Schulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, öffentlichen Gebäuden und an Unternehmensstandorten in den definierten Bereichen wird angestrebt.

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	hoch
Umsetzungshorizont	kurz – langfristig / Daueraufgabe
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	> 300.000 €
Priorität	mittel
Verweis Dokumentation	
HF6, HK3, Seite 124 ff	
Weitere Konzepte	
Weitere Projekte zu Radabstellanlagen und das Radverkehrskonzept sind zu berücksichtigen	
Zuständigkeit	
FB 61	

5.1.3 Mobilstation xxs

Beschreibung/ Detailaufgaben	
<p>In Ergänzung zum Projekt Fahrradabstellanlagenkonzept für die Innenstadt/ Stadtteilzentren und dem Radverkehrskonzept sollen Abstellanlagen gezielt an ÖV-Haltestellen zur Verfügung gestellt werden. Ziel ist es, die Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr zu fördern und den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr zu erleichtern.</p> <p>Vorhandene Fahrradabstellanlagen an Haltestellen sollen auf ihre Gestaltung überprüft werden, insbesondere hinsichtlich Zugänglichkeit. Standsicherung und Schutz.</p> <p>Ziel ist die Erarbeitung eines gemeinsamen Standards für diese Mobilstationen xxs und deren zeitnahe Umsetzung im Stadtgebiet (u.a. Fahrradboxen). In Verbindung mit geschützten Anlagen in der Innenstadt soll ein einheitliches Buchungssystem angestrebt werden.</p>	
Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	hoch
Umsetzungshorizont	langfristig
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	> 300.000 €
Priorität	mittel
Verweis Dokumentation	
HF8, HK2, Seite 169	
Weitere Konzepte	
Weitere Projekte zu Radabstellanlagen und das Radverkehrskonzept sind zu berücksichtigen	
Zuständigkeit	
FB 61, SWK, Rheinbahn	

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

5.1.4 Fortschreibung Lkw-Routenkonzept

Beschreibung/ Detailaufgaben

Für das Gebiet der Stadt Krefeld wurde 2018 ein Lkw-Vorrangroutennetz festgelegt. Dieses dient als Umfahrungsmöglichkeit der Lkw-Verbotszone und zur Erschließung der gewerblichen Flächen.

Das definierte Lkw-Vorrangroutennetz ist im Wesentlichen deckungsgleich mit dem (vorgeschlagenen) übergeordneten Vorbehaltensnetz, soweit dies nicht in der Lkw-Verbotszone liegt. Teilweise verläuft das definierte Lkw-Vorrangroutennetz auch im nachgeordneten Vorbehaltensnetz.

Die Belastungszahlen des Straßennetzes und die erhobenen Schwerverkehrsanteile zeigen, dass die Bündelung der Schwerlastverkehre auf dem Lkw-Vorrangroutennetz weitestgehend gelingt: hohe Belastungen im Schwerlastverkehr und hohe Schwerlastverkehrsanteile bestehen ausschließlich im Lkw-Vorrangroutennetz.

Bei der Weiterentwicklung des Vorbehaltensnetzes (s. HF2 HK1) wird dieses Netz berücksichtigt, die Straßen des Lkw-Vorrangroutennetzes werden als Strecken des übergeordneten bzw. des nachgeordneten Vorbehaltensnetzes mit Relevanz für den Lkw-Verkehr definiert.

Die Nutzung der Strecken des Lkw-Vorrangroutennetzes sollte durch eine intensivere Kommunikation (im Rahmen des Lkw-Routings - s. HF3 HK4: Mobilitätsmanagement für den Wirtschaftsverkehr) aber auch im Rahmen der zu prüfenden (dynamischen) Verkehrslenkung und des Mobilitätsmanagements für den Wirtschaftsverkehr unterstützt werden.

Bei Realisierung der geplanten Straßennetzergänzungen (s. HF2 HK1) ergeben sich auch Veränderungen des Lkw-Vorrangroutennetzes. Folgende Straßen sollten, wenn diese realisiert werden, in das Lkw-Vorrangroutennetz aufgenommen werden - ggf. mit zusätzlichen netzergänzenden Strecken:

- Westumgehung Krefeld (B 9n)
- Nordumgehung Schicksbaum, in Ergänzung dazu die Straße Horkesgath bis zur Kempener Allee
- Süd-West-Umgehung Fischeln, in Ergänzung dazu die Anrather Straße (westlich der Anbindung der Süd-West-Umgehung) und der südliche Abschnitt der Kölner Straße als Verbindung zur A 44 / Anschlussstelle Osterath
- Die Mündelheimer Straße bzw. die geplante neue Verbindung zwischen der Düsseldorfer und der Duisburger Straße (B-Plan 777 / Hafenanbindung Nord) soll zukünftig nicht Bestandteil des Lkw-Vorrangroutennetzes sein, wenn diese durch die verbesserte Anbindung der Floßstraße an die B 288 ersetzt wird (siehe HF2 ,HK1)
- Neue Erschließungsstraße zum Hafenbahnhof / TrailerPort

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Es ist zu prüfen, ob auch ein nachgeordnetes Lkw-Netz in das Routing integriert werden kann, welches dann als Verteilernetz abseits des Lkw-Vorrangroutennetzes fungiert. Grundlage dafür könnte das definierte Kfz-Vorbehaltsnetz sein, vorrangig das übergeordnete und nachgeordnete Vorbehaltsnetz, das nicht Bestandteil des Lkw-Vorrangroutennetzes ist.

Damit soll erreicht werden, dass Lkw, die Ziele abseits des Lkw-Vorrangroutennetzes ansteuern, Fahrtrouten über das Vorbehaltsnetz wählen und nicht die Straßen abseits des Vorbehaltsnetzes nutzen.

Zusätzlich soll geprüft werden, ob auch für weitere Straßen außerhalb der Lkw-Verbotszone Lkw-Fahrverbote angeordnet werden können, um hier Belastungen durch den Lkw-Verkehr zu vermeiden oder zu reduzieren.

Des Weiteren soll der bestehende Plan „Lkw-Verbotszone und Umweltzone Krefeld“ von 2015 aktualisiert, mit den vorgenannten Ergebnissen ergänzt und zu einem Lkw-Lenkungsplan ausgearbeitet werden.

Bedeutung

Gesamtstädtische Wirkung	
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--

Bewertung

Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	kurzfristig bis 2 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	< 100.000 €
Priorität	gering

Verweis Dokumentation

HF3, HK1, Seite 61 ff

Weitere Konzepte

Kommunikation zum Logistikkonzept/ Lkw-Vorrangroutennetz

Zuständigkeit

FB 61

5.1.5 Fortschreibung Vorbehaltsnetz

Beschreibung/ Detailaufgaben

Das festgelegte Vorbehaltsnetz dient zur Abwicklung und Bündelung der überörtlichen und der wesentlichen innerstädtischen Kfz-Verkehre sowie 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.

Neuorganisation des Vorbehaltsnetzes

Das (neu zu definierende) übergeordnete Vorbehaltsnetz soll zukünftig der maßgeblichen Führung des überörtlichen Kfz-Verkehrs und der Schwerlastverkehre dienen und diese Verkehre dort zügig und dennoch möglichst stadtverträglich abwickeln. Weiterhin soll in diesem Netz (und im nachgeordneten Vorbehaltsnetz) der öffentliche Verkehr bevorrechtigt geführt werden. Eine erste vorläufige Definition des übergeordneten Vorbehaltsnetzes ist in der Konzeptkarte zum Handlungsfeld 2 - fließender Kfz-Verkehr dargestellt.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im übergeordneten Vorbehaltsnetz soll innerorts in der Regel 50 km/h betragen, ggf. können unter Berücksichtigung der Vorgaben der StVO auch niedrigere Geschwindigkeiten festgesetzt werden. Für Netzabschnitte, die außerhalb der Ortsdurchfahrten liegen, können auch höhere zulässige Höchstgeschwindigkeiten festgesetzt werden. Hierbei zu berücksichtigen sind auch die geeigneten Progressionsgeschwindigkeiten bei der Koordinierung von Lichtsignalanlagen („Grüne Welle“).

Die zügige und stetige Führung der Verkehre auf dem übergeordneten Vorbehaltsnetz soll durch Koordinierung der Lichtsignalanlagen, die Anwendung kooperativer Methoden zur Optimierung der Koordinationsgeschwindigkeit und zu netzadaptiven Steuerung, eine verbesserte Organisation des Straßenrandparkens in diesen Straßen und eine statische oder dynamische Wegweisung erreicht werden.

Bündelung und Abwicklung des (überörtlichen) Kfz-Verkehrs und des Schwerlastverkehrs

Zielsetzung der Neuorganisation des Vorbehaltsnetzes ist es, dem überörtlichen Kfz-Verkehr und dem Schwerlastverkehr weiterhin ein leistungsfähiges Hauptnetz zur Verfügung zu stellen, gleichzeitig aber eine stärkere Bündelung dieser Verkehre zu erreichen und damit Handlungsspielräume für eine stadtverträgliche Abwicklung der Verkehre und zur Verbesserung der Bedingungen für die stadtverträglichen Verkehrsarten zu schaffen.

Prüfung und Ausdifferenzierung des Vorbehaltsnetzes

Eine Überprüfung des Vorbehaltsnetzes soll dahingehend erfolgen, ob Straßen des heutigen Vorbehaltsnetzes eine entsprechende Verkehrsbedeutung bzw. Funktion im Netz haben oder aus dem Vorbehaltsnetz herausgenommen werden können. Gegebenenfalls ist die Einbeziehung dieser Straßen in Tempo 30-Zonen sinnvoll.

Dazu ist eine vertiefende Untersuchung durchzuführen.

Zur Erreichung der zuvor formulierten Zielsetzungen soll das bestehende Vorbehaltsnetz überprüft und deutlicher differenziert werden. Dieses soll zukünftig in ein übergeordnetes Vorbehaltsnetz (zur maßgeblichen Führung des überörtlichen Kfz-Verkehrs und der Schwerlastverkehre) und ein nachgeordnetes Vorbehaltsnetz (zur Führung der örtlichen Kfz-Verkehre und als wichtige ÖPNV-Trassen) gegliedert werden.

Anpassung des Vorbehaltsnetzes

Bei Realisierung von Straßennetzergänzungen sollen die sich ergebenden Handlungsspielräume genutzt werden, um in den entlasteten Straßen Maßnahmen zur stadtverträglichen Organisation des Verkehrs umzusetzen und um die mit den Neubauprojekten angestrebte Verlagerung zu unterstützen. Hier soll die „Entlastungsdividende“ (durch Netzergänzungen oder Bündelung von Verkehren ergebende Handlungsspielräume) genutzt werden, um dann entlastete Straßen um- bzw. zurückzubauen.

Bei Realisierung von relevanten Straßennetzergänzungen (bspw. Erweiterung der A 57 und A 44, Ausbau der B 288, Neubau der B 9n, Nordumgehung Schicksbaum und Südwestumgehung Fischeln) ergeben sich maßgebliche Auswirkungen auf das bestehende Netz, die bei der Neudefinition des Vorbehaltsnetzes zu berücksichtigen sind. Dies betrifft Funktionsänderungen bestehender Straßen (z.B. Abstufung der B 9 zwischen Blumentalstraße und Gladbacher Straße / Obergath bei Realisierung der B 9n, Abstufung der Mündelheimer Straße zwischen Düsseldorfer Straße und Linner Straße bei Realisierung der Hafenanbindung Nord, Abstufungen von Straßen im Bereich Fischeln bei Realisierung der Süd-West-Umgehung Fischeln).

Neuorganisation des Vorbehaltsnetzes in Bereichen mit vielfältigen, sich überlagernden Nutzungsanforderungen

In den Straßen des nachgeordneten Vorbehaltsnetzes soll systematisch geprüft werden, welche Maßnahmen unter Berücksichtigung der differenzierten Funktionszuweisung für eine stadtverträglichere Abwicklung des Kfz-Verkehrs umgesetzt werden können. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen zur Festlegung von niedrigeren zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (unterhalb der heute überwiegend zulässigen 50 km/h), ggf. die Anordnung von Fahrverboten für bestimmte Verkehre oder auch Umbaumaßnahmen im Straßenraum (z.B. die Reduktion von Fahrspuren oder Fahrbahnbreiten) - insbesondere dann, wenn dadurch Handlungsspielräume zur Verbesserung der Bedingungen für die stadtverträglichen Verkehrsarten gewonnen werden können.

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**
auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	--
Umsetzungshorizont	kurzfristig bis 2 Jahre
Personalbedarf	Personalbestand
Kosten	< 100.000 €
Priorität	mittel
Verweis Dokumentation	
HF 2, HK 1, Seite 32 ff	
Weitere Konzepte	
Lärmaktionsplan	
Zuständigkeit	
FB 61	

5.1.6 Handbuch Urbane Stadtquartiere

Beschreibung/ Detailaufgaben

Ziel ist das Erarbeiten eines Handbuchs zur Entwicklung urbaner Stadtquartiere, das die unterschiedlichen Anforderungen zusammenfasst und einen Leitfaden bietet, wie eine integrierte Quartiersentwicklung erreicht werden kann.

Nachfolgend benannte Inhalte sollten bei der Erarbeitung u.a. berücksichtigt werden:

Präambel/ Grundsätze

Die Konkretisierung und Umsetzung regionaler Maßnahmen sollte in enger Kooperation mit den anderen Städten und Gemeinden und dem RegioNetzWerk erfolgen (bspw. Radverkehr, multimodale Mobilität, ÖV).

Ein Baustein zur Umsetzung der Leitlinien des RegioNetzWerks ist es, dass Siedlungsentwicklungen vorrangig an bestehenden, weiter oder neu zu entwickelnden SPNV-Haltepunkten und Rad(schnell)verbindungen realisiert werden sollten.

Bei der Planung von Siedlungs- und Gewerbeflächen sind erforderliche Maßnahmen zur Erschließung durch (öffentliche) Verkehrsinfrastruktur parallel zu entwickeln.

In den Einzugsbereichen des schienengebundenen ÖVs sind Nutzungsmischungen und qualitätsvolle Bebauungsdichten zu berücksichtigen.

Die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr/ für die Nahmobilität ist in den Quartieren zu verbessern.

Kapitel: Leitlinien

Nutzungsmischung, angemessene bauliche Dichten, Erdgeschossnutzungen, Mobilität (ÖV-Erschließung parallel zu Siedlungs-/ Gewerbeentwicklung), inter- und multimodale Verkehrsangebote

Kapitel: Gestaltungstypologie für die Netzhierarchie

Entwicklung einer Gestaltungstypologie für Straßenräume, durch die die Netzhierarchie verdeutlicht wird

Kapitel: Gestaltungsleitlinien für den öffentlichen Raum

Entwicklung und spätere Berücksichtigung der Leitlinien

Kapitel: Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte (Masterplan Wohnortmobilität)

Definition von geeigneten Wohnstandorten, Maßnahmen und Hilfestellungen zur Erarbeitung und Umsetzung quartiersbezogener Mobilitätskonzepte; Mobilitätsberatung von Bauherren/ Ansiedlungswilligen

Kapitel: öffentlicher Raum

Straßenraumgestaltung in den Vorrangbereichen Umweltverbund zur Steigerung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität und der Stadtgestalt

Kapitel: Nutzungsmischung

Förderung der Nutzungsmischung, wohnstadtortnahen Versorgung und Freizeiteinrichtungen

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

<p><u>Kapitel: Nahmobilitätskonzepte</u></p> <p>Für die nahmobilitätsrelevanten Bereiche sollen Nahmobilitätskonzepte erstellt werden, mit denen kurze Wege mit hohen Qualitäten für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden, um diese Verkehrsarten gezielt zu fördern. Insgesamt soll die Aufenthaltsqualität und die Qualität der öffentlichen Räume gesteigert und damit die nahmobilen Bereiche aufgewertet werden.</p> <p>Die Ergebnisse der Fußverkehrschecks können als eine Grundlage für die Erstellung von Nahmobilitätskonzepten dienen. (siehe Projekt zu Fußverkehrschecks)</p>	
<p><u>Kapitel: Nachverdichtung und Mobilität</u></p> <p>Untersuchung von möglichen Flächen zur Innenentwicklung im Stadtgebiet / Entwicklung von möglichen Bebauungsstrukturen und Erschließungsmöglichkeiten/ Umgang mit der Mobilität/ Entwicklung von Instrumenten zur Umsetzung (Eigentümer)/ Definition eines Pilotprojekts (Übung der Umsetzung)</p>	
<p><u>Kapitel: Multifunktionale öffentliche Räume</u></p> <p>Planung neuer Quartiere nach den Bedürfnissen von Fußgängern und Radfahrern in nahmobilitätsstarken, autoarmen Siedlungen mit guter ÖPNV-Anbindung</p>	
<p><u>Kapitel: Fahrrad (abstellanlagen)</u></p> <p>Ergänzung und Qualifizierung der Fahrradabstellanlagen in Wohnquartieren</p>	
<p><u>Kapitel: Erhöhung Aufenthaltsqualität</u></p> <p>Verknüpfung von Grünräumen (Parkanlagen, Naherholungsgebiete, Freiflächen – Äußerer Ring, Innerer Ring und Innerstädtische Grünräume)</p>	
<p>Bedeutung</p>	
Gesamtstädtische Wirkung	
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
<p>Bewertung</p>	
Umweltwirkung	hoch
Umsetzungshorizont	2 bis 5 Jahre
Personalbedarf	Personalbestand
Kosten	> 100.000 €
Priorität	mittel

Verweis Dokumentation
HF1, HK3, S. 14 ff und HF7, HK1-3, S. 133 ff
Weitere Konzepte
--
Zuständigkeit
FB 61

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**
 auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**
 Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

5.1.7 Umsetzung Parkraumkonzepte

Beschreibung/ Detailaufgaben	
<p>Um eine Verbesserung im Bereich des ruhenden Verkehrs zu schaffen, wurden für zwei Teilräume bereits Parkraumkonzepte erarbeitet und beschlossen. Mit dem Parkraumkonzept Innenstadt und dem Parkraumkonzept Uerdingen sollen diese Bereiche von Parksuchverkehren entlastet und der ruhende Verkehr effizienter organisiert werden. Diese Parkraumkonzepte sind umzusetzen.</p> <p>Nach der Umsetzung sollte eine Prüfung und Aktualisierung der Maßnahmen durchgeführt werden. Im Hinblick auf die Projekte in der Innenstadt (u.a. Umgestaltung 4 Wälle, Einrichtung von Quartiersgaragen) sollen sie dann dahingehend weiterentwickelt werden, dass das Parken im öffentlichen Raum reduziert wird, Alternativen geschaffen werden und eine Ausweitung der gebührenpflichtigen Parkplätze erfolgt.</p> <p>Zudem sollte geprüft werden, in welchen weiteren Stadtteilen/ Quartieren eine Parkraumbewirtschaftung Sinn machen würde.</p>	
Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	langfristig > 5 Jahre
Personalbedarf	Personalbestand
Kosten	< 100.000 €
Priorität	hoch
Verweis Dokumentation	
HF4, HK 1, Seite 83 ff	

Weitere Konzepte

Berücksichtigung und Verschneidung mit weiteren Projekten zum Parken:

- Stellplatzsatzung
- Leitlinien zu Qualitätsstandards von Parkhäusern
- Quartiersgaragenkonzept
- Lkw-Parken im Stadtgebiet

Berücksichtigung bei räumlich verorteten Projekten, bspw. zur Umgestaltung der 4 Wälle.

Zuständigkeit

FB 61

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**
auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**
 auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

5.1.8 Konzept Lkw-Parken im Stadtgebiet

Beschreibung/ Detailaufgaben	
<p>Zur verbesserten Regelung des Lkw-Parkens sollen einerseits bedarfsgerechte Angebote geschaffen werden, andererseits aber auch restriktive Regelungen angeordnet und durchgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Verstärkte Kontrolle von Lkw-Parkverboten ● Prüfung und Ausweisung weitergehender Lkw-Parkverbotszonen ● Schaffung zentraler, bewirtschafteter Abstellmöglichkeiten für Lkw an geeigneten Standorten, ggf. in Kombination mit Infrastruktur im Zusammenhang mit Entwicklungsflächen ● Definition von Maßstäben zu bereitzustellenden Infrastruktur (Sanitäreinrichtungen, Beherbergungsmöglichkeiten) ● Schaffung dezentraler Abstellmöglichkeiten auf den Firmengeländen ● Festlegung eines Konzeptionsbereichs zur Neuordnung des Lkw-Parkens <p>Für den Bereich des Hafens und die angrenzenden Randbereiche ist eine Konzeption für die Organisation des Lkw-Verkehrs zu erstellen, in der auch die Problematik des Lkw-Parkens behandelt wird. Diese Konzeption soll in enger Zusammenarbeit mit dem Rheinhafen Krefeld (Hafen Krefeld GmbH & Co. KG), den im Hafen ansässigen Betrieben und den dort tätigen Spediteuren erfolgen.</p>	
Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	gering – mittel
Umsetzungshorizont	langfristig > 5 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	< 100.000 €
Priorität	mittel

Verweis Dokumentation
HF3, HK 2, Seite 64 ff
Weitere Konzepte
--
Zuständigkeit
FB 61, ggfs. in Zusammenarbeit mit IHK

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**
auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**
Oktober 2021

5.1.9 Leitlinien zu Qualitätsstandards von Parkhäusern

Beschreibung/ Detailaufgaben

Um den ruhenden Verkehr vom öffentlichen Raum in Parkhäuser zu verlagern, müssen bestehende und neue Parkhäuser benutzerfreundlich sein und bestimmten Qualitätsstandards entsprechen. Daher sollen Qualitätskriterien formuliert werden, die zu einer Optimierung der Parkhäuser führen.

Die städtischen Parkhäuser sollen nach diesen Kriterien geprüft werden und die formulierten Qualitätsstandards sollen umgesetzt werden.

Folgende Kriterien sollen bei der Formulierung der Qualitätsleitlinien berücksichtigt werden:

- Stellplätze in unterschiedlichen Größen
- Gut befahrbare Rampen
- Saubere Anlagen / Sicherheit / Beleuchtung
- Fußgängerleitsystem / Flächen für Fußgänger
- Digitales Parkplatz-Leitsystem (Anzeige von freien Parkplätzen und besetzten Parkplätzen - z.B. durch Leuchtelemente an den Decken)
- Einfache Orientierung
- Fahrradabstellmöglichkeiten
- Stellplätze für Lieferverkehre
- E-Mobilität / Lademöglichkeiten

Prüfung der Parkhäuser

Entsprechend der formulierten Qualitätskriterien sind die vorhandenen Parkhäuser und Tiefgaragen in Krefeld zu prüfen. Die Prüfung der Parkhäuser ist zu dokumentieren und eine Mängelliste entsprechend der Qualitätskriterien ist zu erstellen.

Umsetzung der Qualitätskriterien

Die formulierten Qualitätskriterien sind soweit dies möglich ist herzustellen. Durch die Stadt Krefeld können lediglich die in städtischer Hand befindlichen Parkhäuser und Tiefgaragen instandgesetzt werden. Diese sollten sukzessive entsprechend der Qualitätskriterien umgestaltet und aufgewertet werden. Dadurch fungiert die Stadt Krefeld als Vorbild, wodurch gegebenenfalls ein Nachziehen der privaten Parkhaus-Besitzer erzielt werden kann.

Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	gering
Umsetzungshorizont	bis 2 Jahre
Personalbedarf	Personalbestand
Kosten	< 100.000 €
Priorität	hoch
Verweis Dokumentation	
HF4, HK2, Seite 87 ff	
Weitere Konzepte	
--	
Zuständigkeit	
Gebäudemanagement	

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**
 auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**
 Oktober 2021

5.1.10 Logistikkonzept/ City-Logistik

Beschreibung/ Detailaufgaben

Für die Belieferung von Zielen in der Stadt soll ein stadtweites Logistik-Konzept entwickelt und installiert werden, mit dem Ziel, die Verteilung der Waren zu optimieren und diese gebündelt mit angepassten, klimafreundlichen und somit stadtverträglicheren Fahrzeugen durchzuführen. Durch Hubs (Umschlag und Verteilpunkte) soll die Versorgung des Stadtgebietes mit stadtverträglichen Kleinfahrzeugen ermöglicht werden.

Dazu notwendig ist die Erarbeitung von Grundlegendaten für den Wirtschaftsverkehr sowie die Prüfung eines zentralen Umschlagpunktes und der Midi-/ Mini-Depots.

Umsetzung des Logistikkonzepts, des Umschlagpunktes und der Midi-/ Mini-Depots

Für die Belieferung von Zielen in der Innenstadt soll ein Mikro-Hub im Innenstadtbereich installiert werden, um Lkw-Fahrten am Innenstadtrand zu brechen und die Fein-Verteilung mit klimafreundlichen kleineren und somit stadtverträglicheren Fahrzeugen durchzuführen (z.B. Lastenfahrräder, Elektro-Klein-Fahrzeuge), die jederzeit auch die Fußgängerzone befahren können und dort die Belieferung und auch den Versand übernehmen.

Die Ergebnisse aus der IHK-Studie zu Mikro-Depots sollen als Empfehlung in das Logistikkonzept übernommen werden.

Als Standorte wurden u.a. der Südausgang Hauptbahnhof und der Viktoriaplatz 31 benannt.

Weitere Mikro-Hub-Standorte sollen in den Stadtteilen vorgesehen werden. Mögliche Standorte für Mikro-Hubs sind in der Maßnahmenkarte Wirtschaftsverkehr dargestellt und sollen geprüft werden.

Zudem soll im Rahmen des Logistik-Konzepts die Prüfung von Standorten und Weiterentwicklung von Ladezonen durchgeführt werden.

Bedeutung

Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--

Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	langfristig > 5 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	> 100.000 €
Priorität	mittel
Verweis Dokumentation	
HF3, HK3, Seite 68 ff	
Weitere Konzepte	
Siehe Hafen/ Trimodaler Umschlag Hub	
Zuständigkeit	
FB 61	

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

5.1.11 Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung

Beschreibung/ Detailaufgaben	
<p>Um weitreichenderen Einfluss auf die Steuerung der Anzahl an Stellplätzen bei Bauvorhaben und damit der Verkehrssteuerung zu nehmen, besteht nach der Landesbauordnung die Möglichkeit der Erstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung, mit der ortsspezifische Regelungen getroffen werden können. Es soll daher eine Kommunale Stellplatzsatzung sowie eine Fahrradabstellsatzung (siehe auch HF6) für Krefeld erstellt werden, die eine differenzierte Verkehrssteuerung durch Einfluss auf das Stellplatzangebot ermöglicht.</p> <p>U.a. sind dabei folgende Aspekte zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Umfang zu errichtender Stellplätze für Kfz und Fahrräder ● Stellplatzbeschränkungen (insbesondere in zentralen Bereichen) ● Festlegung von Ablösemodalitäten im Falle der Nichteinrichtung von Kfz-Einstellplätzen ● Festlegung von Kriterien zur Minderung der Kfz-Stellplätze ● Festlegung von Kriterien zur Förderung der Elektromobilität ● Festlegung der zweckbezogenen Verwendung der Stellplatzablösemittel <p>Eine Stellplatzsatzung für die Stadt Krefeld wird derzeit erarbeitet.</p>	
Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	
Schlüsselprojekt	
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	gering
Umsetzungshorizont	kurzfristig bis 2 Jahre
Personalbedarf	Personalbestand
Kosten	< 100.000 €
Priorität	hoch

Verweis Dokumentation
HF4, HK4, Seite 91 ff und HF6, HK 3, Seite 129 ff sowie HF8, HK2, Seite 162 ff
Weitere Konzepte
--
Zuständigkeit
FB 61

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

5.1.12 Quartiersgaragenkonzept

Beschreibung/ Detailaufgaben

Zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs und der Konzentration des ruhenden Verkehrs in Quartiergaragen soll ein integriertes Konzept erarbeitet werden. Von besonderer Priorität ist dabei die Innenstadt, die als erstes untersucht werden soll. Im weiteren Verlauf sollen auch andere Quartiere, insbesondere auch bei Neubau von Quartieren, auf die Umsetzungsmöglichkeit von Quartiersgaragen geprüft werden.

Zur Schaffung und Gestaltung hochwertiger öffentlicher Räume ist es erforderlich, in diesen das Pkw-Parken soweit wie möglich zu reduzieren. Hierzu sind neben der Konzentration des ruhenden Kfz-Verkehrs in Quartiersgaragen Maßnahmen zur Reduzierung des Pkw-Besitzes und der erforderlichen Stellplätze wichtig.

Quartiersgaragen und Mobilstationen mit multi- und intermodalen Mobilitätsangeboten ermöglichen eine attraktive Verknüpfung der Verkehrsmittel. Der Parkraumbedarf neuer und bestehender Quartiere kann durch die Schaffung von Quartiersgaragen gedeckt werden. Diese sollen nicht monofunktional genutzt werden, sondern auch quartiersbezogene Mobilstationen (zu Mobilstationen siehe HF8 HK2) für multimodale Angebote (Car- und Bike-Sharing einschließlich Pedelecs und Lastenräder, Fahrradabstellplätze, Lademöglichkeiten für Pedelecs und E-Autos) enthalten. In Verbindung mit ÖPNV-Haltestellen können intermodale Verknüpfungen und Nahmobilitätsknoten entwickelt werden.

Im Rahmen des Konzepts sollen u.a. folgende Aspekte geprüft werden:

- (Mit-) Nutzung bestehender Tiefgaragen/ Parkhäuser und Prüfung entsprechender Modalitäten für Anwohner und Inhaber
- Prüfung von Standorten für neue multifunktionale Quartiersgaragen (als Tiefgarage), bspw. Garagenhöfe oder Umnutzung leerstehender Gewerbehallen
- Kommunikationskonzept
- Möglichkeiten für alternative Energieversorgung der Ladestationen

Das Quartiersgaragenkonzept für die Innenstadt ist als ein Schlüsselprojekt für die Umgestaltung der 4 Wälle zu sehen.

Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	🔑
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	langfristig > 5 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	> 1.000.000 €
Priorität	hoch
Verweis Dokumentation	
HF1, HK3, Seite 22ff	
Weitere Konzepte	
Parkraumkonzept-	
Zuständigkeit	
FB 61	

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

5.1.13 Stadtgeschwindigkeitskonzept

Beschreibung/ Detailaufgaben

Für die Straßen des nachgeordneten Vorbehaltsnetzes soll eine differenzierte Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten geprüft werden, die sich nicht mehr starr an der heute bestehenden Vorgabe von 50 km/h (im heute undifferenzierten Vorbehaltsnetz) orientiert, sondern diese unter Berücksichtigung von straßenräumlichen Gegebenheiten und weiteren Nutzungsanforderungen festlegt. Wesentliche Vorgaben für eine reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit ergeben sich aus den Maßnahmenempfehlungen des Luftreinhalteplans und des Lärmaktionsplans sowie aus dem Unfallgeschehen bzw. der Zielsetzung, dieses zu reduzieren.

Das Stadtgeschwindigkeitskonzept hat die Zielsetzung, die Bereiche zu identifizieren, in denen niedrigere Höchstgeschwindigkeiten festgesetzt werden können. Dabei sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Übernahme der geschwindigkeitsrelevanten Maßnahmenempfehlungen aus dem Lärmaktionsplan der 3. Stufe (siehe auch HF8 HK4), ggf. sinnvolle Ergänzung zur Ausweisung zusammenhängender Strecken, um Insellösungen zu vermeiden (Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen).
- Evaluierung des Unfallgeschehens und Erarbeitung von Anordnungsmöglichkeiten zur Entschärfung von Unfallhäufungsstellen und Unfallorten mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern (erforderliche Maßnahmen zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit).
- Systematische Prüfung der Anordnungsmöglichkeiten entsprechend STVO § 45 Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern.
- Für Bereiche mit hohen Nutzungsüberlagerungen ist die Ausweisung von Vorrangbereichen für den Umweltverbund mit dominierender Funktion für den Fußgänger- und Radverkehr zu prüfen. In diesen Bereichen sollen an den nichtmotorisierten Verkehr angepasste Geschwindigkeitsregelungen (30 km/h oder darunter) angeordnet werden.

Im Rahmen der Erarbeitung der Maßnahmenkonzepte für die Vertiefungsbereiche wurden Empfehlungen zur Festlegung geringerer Geschwindigkeiten auf Straßen des nachgeordneten Vorbehaltsnetzes erarbeitet, die bei der Erarbeitung des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes berücksichtigt werden sollten.

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Neben der Anordnung der geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit kommt zu deren Wirksamkeit einer kontinuierlichen und wirksamen Überwachung eine herausragende Bedeutung zu. Dies kann durch stationäre oder mobile Überwachungsanlagen erfolgen.

Nachhaltig unterstützend wirken auch Geschwindigkeitsdisplays, die dem Autofahrer Rückmeldung zur Einhaltung /Nicht-Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geben. Unterstützend wirkt hierbei auch die Benennung des Anordnungsgrundes (z.B. Tempo 30 wegen Lärmschutz).

Bedeutung

Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--

Bewertung

Umweltwirkung	gering – mittel
Umsetzungshorizont	kurzfristig < 2 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	< 100.000 €
Priorität	niedrig

Verweis Dokumentation

HF2, HK2, Seite 45 ff

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Weitere Konzepte

Überprüfung bestimmter Maßnahmen im Radverkehrskonzept

Abstimmung mit der SWK/ Rheinbahn für Geschwindigkeitsreduzierungen auf Streckenabschnitten des ÖPNV

Lärmaktionsplan

Luftreinhalteplan

Zuständigkeit

FB 61

5.1.14 Überarbeitung Leitfaden Straßenplanung und Straßenbau

Stadt Krefeld

Integriertes

Umsetzungskonzept

auf Grundlage des
Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld

Oktober 2021

Beschreibung/ Detailaufgaben

Durch die Weiterentwicklung der Grundsätze zur Straßenraumgestaltung sollen Vorgaben für die zukünftige Organisation und Gestaltung des Straßennetzes festgelegt werden und die Straßenraumqualität verbessert werden.

Für die Stadt Krefeld liegt ein „Leitfaden Straßenplanung und Straßenbau“ vor. Dieser stellt in seinem Teil A Planung Allgemeine Anforderungen an die Planung, allgemeine planerische Grundsätze für den Verkehrsraum, Hinweise zur Ausführung und zum Straßenbegleitgrün dar.

Der Teil B befasst sich mit unterschiedlichen Aspekten der Bauausführung.

Die allgemeinen planerischen Grundsätze für den Verkehrsraum sollen überarbeitet werden und dabei die Belange der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV), der Barrierefreiheit und der Straßenraumgestaltung stärker berücksichtigen. Insbesondere sollen dabei die Belange einer zukunftsfähigen Straßenraumorganisation und -gestaltung stärker berücksichtigt werden.

Es wird eine Ausdifferenzierung des Vorbehaltsnetzes in ein übergeordnetes und ein nachgeordnetes Vorbehaltsnetz empfohlen. Abseits des Vorbehaltsnetzes sind flächendeckend Tempo 30-Zonen ausgewiesen oder diese Straßen sind als Vorrangbereiche Umweltverbund (mit verkehrsberuhigten Bereichen oder Fußgängerzonen) organisiert.

Es wird empfohlen, eine Gestaltungstypologie zu entwickeln, die die Netzhierarchie verdeutlicht. Dies könnte z.B. durch eine straßenart-typische Organisation der Straßenräume, Grünausstattung, Beläge oder andere einheitliche Ausstattungselemente geschaffen werden.

Den Straßen des Vorbehaltsnetzes sollen entsprechend ihrer zukünftigen Netzfunktion Regelquerschnitte nach der RASt 06 zugeordnet und diese bei der zukünftigen Neuorganisation bzw. der Umgestaltung der Straßen berücksichtigt werden, als Grundlage zur städtebaulichen Integration dieser Straßen.

Der Leitfaden Straßenplanung und Straßenbau soll somit überarbeitet werden und dessen Anwendung verbindlich eingeführt werden.

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	gering – mittel
Umsetzungshorizont	kurzfristig < 2 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	< 100.000 €
Priorität	mittel - niedrig
Verweis Dokumentation	
HF2, HK3, Seite 48 ff	
Weitere Konzepte	
Abgleich der Qualitätsstandards für den Rad- und Fußverkehr mit den entsprechenden Konzepten/ TÖB	
Zuständigkeit	
FB 61	

5.1.15 Konzepte zu alternativen Antriebsmethoden

Beschreibung/ Detailaufgaben

Im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes werden verschiedene Maßnahmen zu alternativen Antriebsmethoden empfohlen. Diese Empfehlungen werden im Rahmen des Mobilitätskonzepts unterstützt.

Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität (MO-16)

„Um die Akzeptanz der Elektromobilität zu erhöhen, soll der Ausbau der Ladeinfrastruktur an Wohn-, Arbeitsplatz- & Gewerbestandorten forciert werden. Darüber hinaus müssen an strategisch wichtigen Punkten wie Parkhäusern / Parkplätzen und Einzelhandelsstandorten (ggf. auch halb-öffentliche) Schnellladestationen vorhanden sein, die ggf. auch einen Netzausbau erfordern.

Ergänzend wird empfohlen, folgende Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität im E-Mobilitätskonzept zu berücksichtigen und umzusetzen:

- Auf E-Mobilität und erneuerbare Energien ausgerichteter Ausbau der Stromversorgungsnetze
- Städtebauliche Verträge mit Investoren zur Sicherstellung von Investitionen in E-Mobilität
- Berücksichtigung von E-Carsharing und Ladeinfrastruktur in der Stellplatzsatzung
- Bevorrechtigung von E-Carsharing-Fahrzeugen im öffentlichen Parkraum
- Elektrifizierung der Busflotte
- Ausweisung exklusiver Parkplätze für E-Fahrzeuge in attraktiver Lage
- Aufbau Verwaltungsstrukturen zur Förderung der E-Mobilität
- Entwicklung und Umsetzung einer Kommunikations- und Marketingstrategie
- Schaffung von Beratungsangeboten für Unternehmen
- Verstärkte Berücksichtigung von E-Mobilität bei kommunalen Bauvorhaben
- Finanzielle Förderung von E-Taxis
- Elektrifizierung des städtischen Botendienstes
- Modellversuche und Innovationswettbewerb für emissionsfreie Logistikkonzepte

Initiative „Erdgas-Mobilität (MO-17)

„Die E-Mobilität ist als Zukunftstechnologie aktuell stark in den Focus von Politik, Industrie und Stadtentwicklung gerückt. Im Hinblick auf eine nachhaltige Umsetzung müssen aber noch die notwendigen Infrastrukturen für die alltägliche Nutzung geschaffen werden.“

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Neben der E-Mobilität stellen emissionsarme Gas-Antriebstechniken eine umweltfreundliche Alternative zu den herkömmlichen Antriebsarten dar, auch für Lieferfahrzeuge und Lkw. Die Technik ist ausgereift, die Infrastruktur ist bereits vorhanden und sie leistet aus Sicht des Klimaschutzes eine gute Alternative zum Verbrennungsmotor auf Erdölbasis. Auch längerfristig ergeben sich - insbesondere im Zusammenhang mit der Thematik „power to gas“ - aus Sicht des Klimaschutzes interessante Perspektiven für eine klimaschonende Mobilität.

Im Klimaschutzkonzept wird empfohlen, dass die Stadt Krefeld gemeinsam mit den Autohäusern und den Stadtwerken eine Informationsoffensive zum Thema „Erdgas-Mobilität“ startet und nach ihren Möglichkeiten zum Ausbau der Tankstelleninfrastruktur beiträgt.

Möglichkeiten der Wasserstoffmobilität prüfen (MO-18)

„Neben den Gas-Antriebstechniken kann auch die Wasserstoff-Mobilität (Brennstoffzelle) eine Ergänzung zur Elektromobilität bieten.“

Weiterhin kann auch die Wasserstoff-Mobilität (Brennstoffzelle) eine Ergänzung zur Elektromobilität darstellen. Insbesondere für Langstrecken Anwendungen oder Nutzfahrzeuge bietet die Wasserstoffmobilität Vorteile gegenüber reinen Batteriesystemen. Daher sollte die Errichtung einer Wasserstoffinfrastruktur in der Stadt Krefeld geprüft werden. Das Klimaschutzkonzept empfiehlt, gemeinsam mit potenziellen Betreibern von Wasserstofftankstellen ein Konzept für Wasserstoffmobilität zu entwickeln. Die Umsetzung des Konzeptes läge in der Verantwortung eines geeigneten Dienstleisters. Das Konzept sollte eindeutig benennen, wo, wann, welche und wie viele Ladepunkte bzw. Ladestationen in der Stadt Krefeld eingerichtet werden sollen.

Das Konzept zur Elektromobilität wird derzeit erarbeitet.

Bedeutung

Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--

Bewertung

Umweltwirkung	hoch
Umsetzungshorizont	langfristig > 5 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	> 100.000 €
Priorität	mittel

Verweis Dokumentation
HF8, HK4, Seite 192 ff
Weitere Konzepte
Klimaschutzkonzept
Zuständigkeit
GB VI/ FB 61

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

5.2 Multimodale Mobilität

5.2.1 Förderprogramm zum Kauf von Lastenrädern

Beschreibung/ Detailaufgaben	
<p>Im Rahmen der Verbesserung einer stadtverträglichen Logistik sollen die Voraussetzungen für ein Förderprogramm zur Anschaffung von Lastenrädern geprüft und ein Förderprogramm entsprechend eingerichtet werden.</p> <p>Ein Förderprogramm für die Anschaffung von (E-)Lastenrädern kann einerseits Personen darin unterstützen, sich ein Lastenrad zu kaufen, andererseits setzt ein Förderprogramm auch gezielt einen Anreiz, sich überhaupt mit der Thematik zu beschäftigen.</p> <p>Das Förderprogramm soll parallel mit einer entsprechenden Kommunikationsstrategie begleitet werden.</p>	
Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	hoch
Umsetzungshorizont	kurzfristig < 2 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	> 100.000 €
Priorität	gering
Verweis Dokumentation	
HF3, HK3, Seite 74	
Weitere Konzepte	
Citylogistik	
Zuständigkeit	
FB 61/ GB V	

5.2.2 Einrichtung Leihradsystem/ Lastenradverleihsystem

Beschreibung/ Detailaufgaben	
<p>Ein Leihradsystem (Bike-Sharing) kann Mobilitätslücken schließen und bei Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr ein intermodales Verkehrsverhalten unterstützen. Gleichzeitig kann die Nachfrage nach temporär nutzbaren Lastenrädern oder Pedelecs (E-Bikes) berücksichtigt werden. Gerade Lastenfahrräder haben im Rahmen einer stadtverträglicheren Logistik künftig für BikeSharing eine besondere Bedeutung, da sie im Vergleich zum herkömmlichen Fahrrad völlig neue Nutzungs- und Einsatzmöglichkeiten bieten. Die hohen Investitionskosten und ein z.T. nur temporärer Bedarf (z.B. für Lastentransport) sprechen für ein großes Marktpotential im Bereich des Sharings.</p> <p>Notwendig sind die Prüfung der Voraussetzungen (Zielgruppen, Standorte, Abstellmöglichkeiten, Kooperationen) und die Umsetzung des Konzepts.</p> <p>Für ein Leihrad- und Lastenradverleihsystem in Krefeld sind ausreichend personelle und finanzielle Ressourcen erforderlich.</p> <p>Da ein Leihradsystem in der Regel nicht kostendeckend arbeitet, muss hier über eine grundlegende Finanzierung und Kooperationspartner nachgedacht werden. Hierbei sind insbesondere die Hochschule Niederrhein in Krefeld, große Unternehmen bzw. Arbeitgeber und touristische Anbieter von Bedeutung. Die Stadtwerke Krefeld (SWK) als Anbieter des öffentlichen Verkehrs könnte sowohl Betreiber des Leihradsystem als auch wichtiger Kooperationspartner sein.</p> <p>Das Lastenradverleihsystem könnte in Zusammenarbeit mit dem Handel eingerichtet werden.</p>	
Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	hoch
Umsetzungshorizont	kurzfristig < 2 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	> 100.000 €
Priorität	gering

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Verweis Dokumentation
HF8, HK2, Seite 163 und HF3, HK3, Seite 74
Weitere Konzepte
Tretroller-Leihsystem (siehe entsprechendes Projekt)
Zuständigkeit
FB 61

5.2.3 Einrichtung Tretroller-Leihsystem

Beschreibung/ Detailaufgaben

E-Tretroller sind ein wichtiger Bestandteil der sogenannten Mikromobilität. Ein entsprechendes Verleihsystem kann in Krefeld ggf. in Ergänzung des Leihrad-Systems sinnvoll sein. Damit eine nachhaltige Implementierung von E-Tretrollern in das Krefelder Verkehrssystem erfolgen kann, sind Kooperationen und eine umfangreiche Kommunikation verschiedener Akteure von zentraler Bedeutung.

Darüber hinaus müssen folgende Aspekte gewährleistet werden, um das Potential von E-Tretrollern nutzen zu können:

- Für Kleinstfahrzeuge (E-Tretroller) im Privatbesitz die Schaffung von geeigneten Abstellflächen, um ein sicheres Abstellen zu ermöglichen und gleichzeitig die Ordnung im öffentlichen Raum und die Benutzbarkeit und Barrierefreiheit der Gehwege zu gewährleisten (z. B. Schließfächer an Park+Ride Plätzen oder an zentralen Punkten in der Innenstadt (siehe auch HF6 HK3 zum Fahrradparken)) und die Festlegung von Abstellflächen im öffentlichen Raum für kurzfristiges Abstellen von E-Tretrollern (z.B. in Zusammenhang mit Fahrradabstellanlagen).

- Bei Implementierung eines E-Tretroller-Leihsystems eine (räumliche, organisatorische, tarifliche) Integration in die weiteren (noch zu entwickelnden) multi- und intermodalen Mobilitätsangebote in Krefeld.

Zu den Vereinbarungen mit potentiellen Anbietern gehören u.a. Abstimmungen zu einer Mindestflottengröße und der räumlichen Verteilung der Sharing-Flotte im Stadtgebiet, sowie festgelegte Abstellflächen im öffentlichen Raum für das Abstellen der Roller, die über die App der Sharing-Anbieter angezeigt werden (mobile Information).

Notwendig sind die Prüfung der Voraussetzungen (Zielgruppen, Standorte, Abstellmöglichkeiten, Kooperationen) und die Umsetzung des Konzepts.

Bedeutung

Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	kurzfristig < 2 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	> 100.000 €
Priorität	gering
Verweis Dokumentation	
HF8, HK2, Seite 166	
Weitere Konzepte	
Leihradsystem	
Zuständigkeit	
FB 61	

5.2.4 Einrichtung von Vorrangbereichen für die Nahmobilität

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Beschreibung/ Detailaufgaben

Das Thema Nahmobilität spielt im Zusammenhang mit einer zukunftsfähigen nachhaltigen Mobilität eine entscheidende Rolle. Als Nahmobilität wird die nicht motorisierte Individualmobilität über kurze Distanzen verstanden. Nahmobilitätsrelevante Bereiche sind somit Quartiere, das Arbeits- und Einkaufsumfeld und Gebiete, in denen eine Agglomeration unterschiedlicher Nutzungen vorherrscht.

Nahmobilität findet über kurze Wege durch zu Fuß gehen und Radfahren sowie andere nicht motorisierte Formen der Mobilität statt.

Durch die Definition und Verortung nahmobilitätsrelevanter Bereiche werden die Gebiete in Krefeld hervorgehoben, in denen Nahmobilität eine vorrangige Rolle spielt und in denen daher die Rahmenbedingungen für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren verbessert werden sollen.

Nahmobilitätsrelevante Bereiche zeichnen sich dabei durch eine hohe Dichte von Zielen aus, die nahmobil - zu Fuß und mit dem Fahrrad - erreicht werden (können). Dies ist insbesondere in den zentralen Bereichen, also im Hauptzentrum, den Stadtteilzentren und den Nahversorgungszentren relevant. Aber auch außerhalb dieser Zentren sind nahmobilitätsrelevante Bereiche in nutzungsgemischten Gebieten und bei einer Konzentration von wichtigen Zielen der (Nah-) Mobilität zu verorten. Diese sind u.a.

- Infrastrukturen des Einzelhandels und sonstiger Nahversorgungseinrichtungen des täglichen und mittelfristigen Bedarfs (z.B. Banken, Bäcker, Metzger, Drogerien, sonstiger Einzelhandel),
- soziale Infrastrukturen und Freizeiteinrichtungen (z.B. KITAS, Schulen, Gemeinschaftshäuser, Kirchen, Friedhöfe, Sportplätze),
- medizinische Versorgung (z.B. Ärzte, Apotheken, Pflegeheime),
- kulturelle Einrichtungen (z.B. Theater, Museen, Kinos),
- Arbeitsplätze insbesondere in integrierten Lagen (z.B. Betriebe und Standorte, an denen lokale Arbeitsplätze angesiedelt sind),
- Zugangspunkte zum öffentlichen Verkehr wie Bus- und Straßenbahnhaltestellen sowie Bahnhöfe und auch zu multimodalen Verknüpfungspunkten (CarSharing-Station, Mobilitätsstation).

Beispielhaft sollen im Vertiefungsbereich Innenstadt und in den Stadtteilzentren nahmobilitätsrelevante Bereiche eingerichtet werden. Unterstützt wird dies mit der Durchführung von Fußverkehrschecks.

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	hoch
Umsetzungshorizont	< 5 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	< 100.000 €
Priorität	mittel
Verweis Dokumentation	
HF7, HK1, Seite 133 ff	
Weitere Konzepte	
--	
Zuständigkeit	
FB 61	

5.2.5 Entwicklung einer Mobilitätskarte/ App KR

Beschreibung/ Detailaufgaben

Der Nutzungskomfort ist ein wichtiger Einflussfaktor für die Attraktivität des ÖPNV. Der ÖPNV bzw. Umweltverbund konkurriert in vielen Fällen der Verkehrsmittelwahl mit dem privaten Pkw, der hinsichtlich des Komforts häufig subjektiv/gefühlte oder auch objektiv Mehrwert bietet. Durch die Möglichkeit der verbesserten Digitalisierung wie aktueller und individueller Fahrgastinformationen oder eines kostenlosen Internet-Zugangs kann der Nutzungskomfort des ÖPNV gesteigert werden. Zudem kann auch der Ausbau attraktiver Kombinationsangebote die wirtschaftliche Attraktivität des Umweltverbunds erhöhen, so dass über das kombinierte Preis- und Nutzungsmodell auch neue Kunden gewonnen werden können. Daneben müssen insbesondere im Marketing für die Angebote die Synergieeffekte und Vorteile der Kombination von ÖPNV und (E-)Radverkehr, Bikesharing, (E-)Lastenrädern und (E-)Carsharing hervorgehoben werden.

Derzeit sind für Fahrplanauskünfte und Ticket-Buchung, Buchung SWKCarSharing mein SWCar und SWKruiser unterschiedliche Apps erforderlich.

Die vorhandenen und neu zu erstellenden Mobilitäts- Apps sollen zu einer umfassenden, verkehrsmittelübergreifenden Mobilitäts-App für Krefeld weiterentwickelt und zusammengeführt werden.

Unterstützt werden kann dies durch den Ansatz von „Mobility as a Service“ (MaaS). Kunden erwerben hier nicht mehr einen Fahrschein für den ÖPNV oder Nutzungszeit im Carsharing, sondern für eine Mobilitätsdienstleistung (Mobilitätsflatrate). Durch die Digitalisierung der Angebote ist es möglich, unterschiedliche Verkehrsmittel über eine Plattform (meist Smartphone-App) zu vergleichen, zu buchen und zu bezahlen. Die Wegeketten können hier auch entsprechend der Präferenzen des Nutzers vorgeschlagen werden (z.B. hinsichtlich der Kriterien Umweltfreundlichkeit, Geschwindigkeit oder Preis optimiert).

Auch mit der Implementierung einer Mobilitätskarte können alle zur Verfügung stehenden öffentlichen Verkehrsmittel und Sharing-Angebote in einem Abrechnungsmodell genutzt werden. Intermodale Wegeketten werden so vereinfacht und begünstigt.

Eine Mobilitätskarte ermöglicht hinsichtlich der Abrechnung dieselbe Funktionalität wie eine Mobility as a Service Smartphone Applikation, allerdings ohne ein Smartphone besitzen oder nutzen zu müssen.

In enger Zusammenarbeit zwischen der Stadt Krefeld und der SWK sowie mit dem VRR soll ein solches Angebot entwickelt werden.

Zur Verbesserung der barrierefreien Buchung und Nutzung der Mobilitätsangebote sollte neben der verkehrsmittelübergreifenden App und einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätskarte auch geprüft werden, für erforderliche Buchungen und Zahlungen von Sharing- und On-Demand-Angeboten einen alternativen Service für Reisende mit Handicap anzubieten (z.B. telefonisch).

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**
 auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	kurzfristig < 2 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	< 100.000 €
Priorität	gering
Verweis Dokumentation	
HF8, HK5, Seite 200 ff	
Weitere Konzepte	
--	
Zuständigkeit	
GB V/ FB 61/ SWK/ VRR/	

5.2.6 Handreichung für Mobilstationen in Krefeld

Beschreibung/ Detailaufgaben

Entsprechend dem Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW können die Ausstattungsmerkmale für Mobilstationen nach Stationstypen, die über die Anzahl von Verkehrsmitteln differenziert sind, beschrieben werden.

Es soll eine Handreichung zu Mobilstationen erarbeitet werden, die verschiedene Stationstypen für die Krefelder Erfordernisse entwickelt sowie die entsprechenden Standards. Es sollen weitere Standorte geprüft werden.

Bei der Entwicklung von Mobilstationen in Krefeld sollen sich die Verkehrsangebote und sonstige Ausstattungsmerkmale vom Grundsatz an den dargestellten beispielhaften Ausstattungsmerkmalen des Handbuchs für Mobilstationen orientieren. Konkret für Krefeld empfohlen wird:

- Auch unabhängig von Mobilstationen sollen an allen ÖPNV-Haltestellen Fahrradabstellanlagen eingerichtet werden (Mobilstation xxs, siehe auch entsprechendes Projekt).
- Mobilstationen an ÖV-Zugangsstellen sollen an den Bahnhöfen, den KBahn-Haltestellen, an P+R-Anlagen, an Umsteigehaltestellen Straßenbahn/ Bus u. Bus/ Bus, an weiteren zentralen Straßenbahn- oder Bushaltestellen sowie an Carsharing-Stationen mit ÖPNV-Anschluss eingerichtet werden.
- Zum Grundangebot der Mobilstationen sollen neben bestehenden ÖV- und Carsharing-Angeboten Witterungsschutz, auch für das Fahrrad, Bike- Sharing und eine Notruf-/ Informationssprechstelle zählen.
- In Abhängigkeit von Typ und Lage sind an Fahrradabstellanlagen auch Boxen zur Verfügung zu stellen (Ausbau des Systems DeinRadschloss), Lademöglichkeiten für E-Bikes einzurichten, CarSharing-Stationen zu ergänzen, P+R-Plätze sowie Ladesäulen für E-Pkw anzubieten, feste KRuiser- Stationen mit Lademöglichkeit für E-Roller einzurichten und Servicepunkte wie z.B. Paketabholstationen anzubieten. In zentralen Siedlungsbereichen soll die Entwicklung zum Quartierszentrum mit Quartiers- und Fahrradgaragen sowie durch Nutzungen mit Aufenthaltsfunktionen und - qualitäten (Cafè etc.) angestrebt werden.
- Bei Etablierung eines Fahrradverleihsystems in Krefeld sind an den Mobilstationen auch Fahrradverleihstationen einzurichten; an geeigneten Stationen auch mit Lastenfahrradverleih.
- Die Mobilstationen sollen entsprechend dem Gestaltungsleitfaden „Mobilität vernetzen“ - Mobilstationen in NRW einheitlich gestaltet werden

Weiterhin soll auf die Erreichbarkeit der Mobilstationen insbesondere für den Fuß- und Radverkehr besonderes Augenmerk gelegt werden. Diese sind in Fuß- und

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Radwegenetze einzubinden. Im Rahmen von Fußverkehrschecks und Nahmobilitätskonzepten ist die Erreichbarkeit von Mobilstationen zu optimieren.

Im Zuge der Erstellung eines Konzeptes zum weiteren Ausbau des Carsharing-Angebotes sollen Carsharing-Stationen - vorrangig an Haltestellen des ÖPNV - als Mobilstationen eingerichtet werden.

Darüber hinaus ist insbesondere in neuen Wohngebieten aber auch im Bestand die Einrichtung quartiersbezogener Mobilstationen für multimodale Angebote ggf. in Verbindung mit Quartiersgaragen anzustreben. Hierbei sollte ein Ausbau als Quartierszentrum mit Ergänzung quartiersbezogener Nutzungen wie Quartiers- und Fahrradgaragen sowie Nutzungen mit Aufenthaltsqualität erfolgen.

Im Ergebnis sollen an den vorgeschlagenen Standorten die Mobilstationen eingerichtet werden. Eine regelmäßige Prüfung der Standorte hinsichtlich möglicher Erweiterungs- und Ergänzungspotenziale ist durchzuführen.

Kurzfristig sollen als Pilotmaßnahme ein oder zwei Mobilstationen umgesetzt werden.

Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	gering
Umsetzungshorizont	kurzfristig < 2 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	< 100.000 €
Priorität	gering
Verweis Dokumentation	
HF8, HK2, Seite 168 ff	

Weitere Konzepte
Handbuch Mobilstationen NRW (Zukunftsnetz Mobilität NRW) VRR-Spiekermann-Gutachten zu Mobilstationen, in Erarbeitung Projekt zu Leihrad- Lastenradleihsystem Projekt zu Tretroller-Leihsystem Projekt Car-Sharing
Zuständigkeit
FB 61

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**
auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

5.2.7 Überarbeitung Tarifsysteem

Beschreibung/ Detailaufgaben

Ein modernes Tarif- und Ticketsystem im ÖPNV trägt dazu bei, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel komfortabler zu gestalten und neue Fahrgäste zu gewinnen. Darüber hinaus kann das Fahrpersonal im Fahrkartenverkauf entlastet und somit die Abwicklung zusteigender Fahrgäste an den Haltestellen beschleunigt werden. In Krefeld bestehen hier bereits Ansätze mit dem Online-Ticket, dem SWK Ratzfatz und dem Handy-Ticket per SWK App.

In enger Zusammenarbeit mit den Partnern des ÖV sind folgende Maßnahmenvorschläge zu prüfen:

- Entwicklung weiterer tariflicher Angebote zur Steigerung der ÖPNV-Nutzung (u.a. können Neubürger-Tickets oder Führerschein-Tickets Anreize für die Nutzung des ÖPNV und den Umstieg vom Auto schaffen).
- Einrichtung eines kostenfreien ÖPNV im Innenstadtbereich Krefelds für einen einfachen Zugang zum öffentlichen Verkehr (siehe auch entsprechendes Projekt)
- Bündelung der bestehenden digitalen Ansätze der SWK in einem Angebot bzw. einer App mit Integration On-Demand-Verkehre sowie CarSharing und KRuiser sowie ergänzender noch zu entwickelnder Services und Prüfung der Einführung einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätskarte (siehe auch HF8 HK5).
- Verbesserung der barrierefreien Buchung und Nutzung der Mobilitätsangebote: neben der verkehrsmittelübergreifenden App und Mobilitätskarte soll auch geprüft werden, für erforderliche Buchungen und Bezahlungen von Sharing- und On-Demand-Angeboten einen alternativen Service für Reisende mit Handicap anzubieten (z.B. telefonisch).

Die Umsetzbarkeit der Maßnahmenvorschläge muss auch im Bezug zur Konformität mit dem VRR-Tarif geprüft werden.

Bedeutung

Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--

Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	mittelfristig bis 5 Jahre
Personalbedarf	Personalbestand
Kosten	< 100.000 €
Priorität	mittel
Verweis Dokumentation	
HF5, HK3, Seite 108 ff	
Weitere Konzepte	
Siehe auch Fortschreibung des Nahverkehrsplans	
Zuständigkeit	
GB V/ FB 61/ VRR/ SWK	

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**
auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

5.2.8 Untersuchung zu Standorten von Bike+Ride und Park+Ride

Beschreibung/ Detailaufgaben

Die Verbesserung von Park+Ride- und Bike+Ride-Angeboten ist ein zentraler Schlüssel für die Vernetzung von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr. Durch attraktive Umsteigebeziehungen an Park+Ride Plätzen kann der Anteil derjenigen, die mit dem eigenen Pkw direkt ans Ziel fahren, reduziert werden. Bike+Ride Angebote sind ebenfalls an Haltepunkten des schienengebundenen Verkehrs relevant. Wichtig sind hier komfortable und sichere Abstellplätze - auch für E-Fahrräder - da das Fahrrad eine Zubringer- und Letzte-Meile- Funktion für den ÖPNV erfüllt. Bike+Ride-Angebote sind entsprechend auch im Umland an den Schienenhaltepunkten besonders wichtig.

In Krefeld sollen zur Reduzierung des Parkdrucks und Verkehrsaufkommens in der Innenstadt weitere Park+Ride sowie Bike+Ride / Park+Bike Anlagen an wichtigen Verkehrsverbindungen geschaffen werden. Die Park+Ride Anlagen sollen an wichtigen Verkehrsverbindungen außerhalb des Stadtzentrums geschaffen werden. Hierbei sind insbesondere bestehende Straßenbahndaltestellen und zukünftige Straßenbahndaltestellen (bei Realisierung) sowie die Bereiche, die außerhalb von Parkraumbewirtschaftungszonen liegen und Bereiche in der Nähe von Autobahnen und Bundesstraßen zu nennen. Entsprechend der Konzeptkarte zum HF4 soll die Einrichtung der Park+Ride Anlagen an den vorgeschlagenen Standorten geprüft werden.

Um die Nutzung des Park+Ride Angebotes attraktiver zu machen, soll zusätzlich geprüft werden, ob ein Kombiticket geschaffen werden kann, welches den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV unterstützt. Hierbei ist ein finanzieller Anreiz zu schaffen, der die Nutzung der Park+Ride Anlagen fördert.

Zur Verbesserung der Verknüpfung Krefelds mit der Region soll an zusätzlichen SPNV-Haltepunkten mit Park+Ride sowie Bike+Ride sowie an den vorhandenen Schnittpunkten der verschiedenen Verkehrsmittel die Ergänzung von Park+Ride-, Bike+Ride-, Park+Bike-Anlagen und Mobilstationen eingerichtet und ergänzt werden.

Dies sind u.a.:

- die Ergänzung von Park+Ride Anlagen an SPNV-Haltepunkten am Stadtrand von Krefeld bzw. den Endpunkten der (verlängerten) Straßenbahnlinien, um bei einpendelnden Kfz-Verkehren den Umstieg von Auto auf den ÖPNV zu unterstützen
- die Einrichtung von Park+Bike-Anlagen mit der Möglichkeit der Ausleihe von Fahrrädern an innenstadtnahen (Park+Ride-)-Parkplätzen, um bei einpendelnden Kfz-Verkehren den Umstieg von Auto auf das Fahrrad zu unterstützen

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

- die Einrichtung von Bike+Ride-Anlagen (und der Möglichkeit der Ausleihe von Fahrrädern) an den bestehenden Haltepunkten des regionalen Schienenverkehrs und ggf. regional bedeutsamer Buslinien, um den ein- und auspendelnden Verkehren die Nutzung des Fahrrades für die innerstädtischen Wege zu ermöglichen
- die Einrichtung von Mobilstationen an den Schnittpunkten der verschiedenen Verkehrsmittel, diese ggf. in Kombination mit Angeboten für Bike+Ride, Park+Ride und Park+Bike.

Im Ergebnis sollen die entsprechenden Bike+Ride und Park+Ride- Anlagen errichtet werden.

Dieser Prozess ist in regelmäßigen Intervallen zu prüfen und ggfs. zu ergänzen.

Bedeutung

Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--

Bewertung

Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	mittelfristig bis 5 Jahre/ Daueraufgabe
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	> 300.000 €, aber förderfähig
Priorität	gering

Verweis Dokumentation

HF1, HK1, Seite 7 ff und HF8, HK2 Seite 174 ff

Weitere Konzepte

--

Zuständigkeit

FB 61

5.2.9 Erweiterung des Car-Sharing-Angebots

Beschreibung/ Detailaufgaben	
<p>Car-Sharing unterstützt die Multimodalität insbesondere dadurch, dass der private Pkw-Besitz reduziert werden kann, ein geteiltes Auto gezielt für erforderliche Kfz-Fahrten genutzt und der Umweltverbund gestärkt werden kann.</p> <p>In Krefeld besteht über die SWK bereits ein Car-Sharing Angebot mit derzeit 14 Standorten, welches in Kooperation mit stadtmobil Rhein-Ruhr betrieben wird. Die Standorte befinden sich vorwiegend im Innenstadtbereich, wurden aber kürzlich durch zwei weitere Standorte, u.a. in Hüls, erweitert.</p> <p>Der Ausbau des Car-Sharing Angebotes in Krefeld zielt auf eine quantitative und qualitative Erweiterung des Car-Sharings mit zusätzlichen Fahrzeugen und Standorten ab. Dies betrifft zunächst den Ausbau des stationsgebundenen Car-Sharings; die Erweiterung durch ein free-floating-Car-Sharing sollte kritisch geprüft werden.</p> <p>Es soll ein Ausbaukonzept für das Car-Sharing in Krefeld in enger Zusammenarbeit mit den Betreibern erarbeitet werden, das u.a. die folgenden Aspekte beleuchtet:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Prüfung weiterer Car-Sharing Standorte, insbesondere in den Stadtteilen, unter Einbindung des Konzeptes „Mobilstationen für Krefeld“ (s. HF8 HK2). ● Berücksichtigung von Car-Sharing Stationen bei der Entwicklung neuer Wohnquartiere ● Machbarkeitsstudie zur Aufstockung der Fahrzeugflotte 	
Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	kurzfristig bis 2 Jahre
Personalbedarf	Personalbestand
Kosten	--
Priorität	gering

Verweis Dokumentation
HF8, HK2, Seite 161 ff
Weitere Konzepte
--
Zuständigkeit
GB V/ FB 61/ SWK

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**
 auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**
 Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

5.3 Logistik und Warenverkehr

5.3.1 Errichtung Trailer-Port

Beschreibung/ Detailaufgaben	
<p>Der Rheinhafen Krefeld soll als trimodaler Umschlagpunkt weiterentwickelt werden. Dazu sind die Ertüchtigung alter Gleisanlagen und die Inbetriebnahme stillgelegter Gleise notwendig. Für bestimmte Abschnitte wird eine Zweigleisigkeit geprüft. Ferner sollen der Maschinenpark überholt werden, die Digitalisierung vorangetrieben und die Schulung von Mitarbeitern intensiviert werden.</p> <p>Dazu wird derzeit ein Masterplan Gleisausbau Hafen erstellt, dessen Umsetzung unterstützt werden sollte.</p> <p>Auf dem Gelände des Güterbahnhofs Linn soll ein Trailer-Port als Hafenbahnhof errichtet werden, der als Umschlag zwischen Schiene und Straße dienen soll. Die Erschließung soll über eine neue Verbindungsstraße erfolgen.</p> <p>Die (Schiene-) Anbindung im Hafen und des Hafenbahnhofs ist zu verbessern.</p>	
Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	mittelfristig bis 5 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	> 300.000 €
Priorität	gering

Verweis Dokumentation
HF3, HK3, Seite 67
Weitere Konzepte
In Verbindung mit dem zu erstellenden Logistik-Konzept der Stadt zu sehen.
Zuständigkeit
FB 61, Krefeld Hafen GmbH

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**
auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**
Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

5.3.2 Machbarkeitsstudie zur Implementierung einer Logistik Tram

Beschreibung/ Detailaufgaben	
<p>Für die Stadt Krefeld bietet sich mit dem vorhandenen Straßenbahnnetz die große Chance, die Verteilung von Gütern und Waren zukünftig mit einer Logistik-Tram zu organisieren, mit der diese von dem zentralen Umschlagpunkt / Urban Hub zu den weiteren Verteilzentren / Midi-Hubs bzw. zu den lokalen Verteilzentren / Mikro-Hubs transportiert werden.</p> <p>Im Rahmen der Machbarkeitsstudie sollen die Voraussetzungen zur Implementierung einer Logistik-Tram in Krefeld untersucht werden.</p>	
Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	mittelfristig bis 5 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	> 300.000 €
Priorität	gering
Verweis Dokumentation	
HF3, HK3, Seite 73	
Weitere Konzepte	
In Verbindung mit dem zu erstellenden Logistik-Konzept der Stadt zu sehen (siehe auch entsprechendes Projekt).	
Zuständigkeit	
FB 61, SWK	

5.4 Öffentlicher Verkehr

5.4.1 Modellprojekt On-Demand-Verkehr

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Beschreibung/ Detailaufgaben	
<p>Soweit die Prüfungen im Rahmen des Nahverkehrsplans ergeben, dass eine Verdichtung des Angebotes im Buslinien-Verkehr entsprechend den dargestellten Bedarfen im Mobilitätskonzept insbesondere aus wirtschaftlichen Gründen nicht umsetzbar erscheint, ist alternativ zu prüfen, ob in den entsprechenden Bereichen eine Verbesserung durch On-Demand-Verkehre erreichbar ist. Hierbei sind die Ergebnisse der Evaluierung des seit September 2019 angebotenen On-Demand-Verkehrs zu berücksichtigen.</p> <p>Es wird empfohlen, die aktuelle Nutzung des On-Demand-Angebotes zu evaluieren und darauf aufbauend zu prüfen, ob ein weiterer Ausbau des On-Demand-Verkehrs sinnvoll ist. Eine mögliche Erweiterung des On-Demand-Verkehrs in Krefeld sollte hierbei als Baukastensystem u.a. mit den Parametern Bedienungsgebiet (lokale On-Demand-Verkehre in den Stadtteilen) und Bedienungszeitraum (auch außerhalb der Abend- und Nachtstunden) geprüft werden.</p> <p>Durchführung und Evaluierung eines Modellprojekts zum On-Demand-Verkehr zur Verbesserung der Erschließungsqualität und des Bedienungsstandards im Busverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Evaluierung und Prüfung zum Ausbau der Bedarfsverkehre (On-Demand-Verkehr „mein SWCAR“) ● siehe hierzu auch Vertiefungsbereich Fischeln: Maßnahme: Verbesserung der Buserschließung mit Einrichtung eines Bus-on-Demand-Verkehrs für Fischeln ● siehe hierzu auch Vertiefungsbereich Hafen: Maßnahme: Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Hafens mit Prüfung der Einführung eines Bus-on-Demand-Angebots für Gellep-Stratum und Hafenbereich ● siehe hierzu auch Vertiefungsbereich Hüls: Maßnahme: Einrichtung eines Bus-On-Demand für Hüls als Ersatz für den bestehenden Ringbus 	
Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	mittelfristig bis 5 Jahre
Personalbedarf	Personalbestand/ Projekt SWK
Kosten	> 100.000 €
Priorität	gering
Verweis Dokumentation	
HF1, HK4, Seite 25 f und HF5 HK1, Seite 102 ff	
Weitere Konzepte	
Ggfs. Prüfung im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans	
Zuständigkeit	
SWK/ FB 61	

5.4.2 Modellprojekt Autonome Fahrzeuge

Beschreibung/ Detailaufgaben	
<p>Als Ergänzung und Zubringer zum bestehenden ÖPNV-Netz können zukünftig elektrisch betriebene autonom fahrende Fahrzeuge unterschiedlicher Gefäßgröße eingesetzt werden, z.B. für den Innenstadtbereich oder die Stadtteilzentren oder auch in ÖPNV-mäßig schlecht erschlossenen Randbereichen.</p> <p>Um sich der Thematik anzunähern könnte in Krefeld ein Pilotprojekt autonomer ÖPNV initiiert werden, in dem ein autonomes Fahrzeug auf einem abgegrenzten (privaten) Terrain eingesetzt wird.</p> <p>Im K-Bahngutachten wird der Einsatz autonomer Kleinbusse als Ergänzung zum Linienverkehr eher als langfristig ausgelegte Maßnahme betrachtet. In Bezug auf die K-Bahn-Entwicklung in Zusammenhang mit dem interkommunalen Gewerbegebiet könnten autonome Kleinbusse zwischen den Haltestellen Grundend und Görgeheide eingesetzt werden und das zukünftige interkommunale Gewerbegebiet mit der K-Bahn verbinden. Als Pilotgebiet könnte eine Strecke zwischen Görgeheide und dem Büropark Mollsfeld westlich der geplanten Gewerbeflächen fungieren. Weitere mögliche Einsatzgebiete wären ggf. innerhalb bestehender größerer Gewerbeparks oder auf einem größeren Krankenhausgelände.</p> <p>Prüfung der Voraussetzungen und Durchführung eines Pilotprojekts zu Autonomen Fahrzeugen im ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Erschließung geeigneter Räume, bspw. Pilotgebiet Strecke zwischen Görgeheide und dem Büropark Mollsfeld ● Siehe hierzu auch Vertiefungsbereich Hafen: Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Hafens 	
Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	langfristig > 5 Jahre
Personalbedarf	Personalbestand/ Projekt SWK
Kosten	> 100.000 €
Priorität	gering
Verweis Dokumentation	
HF8, HK5, Seite 199 f	
Weitere Konzepte	
Ggfs. Prüfung im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans	
Zuständigkeit	
SWK/ FB 61	

5.4.3 Fortschreibung des Nahverkehrsplans – Überprüfungen und Empfehlungen

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Beschreibung/ Detailaufgaben

Derzeit wird die Fortschreibung des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2013 bearbeitet. Auf Basis einer detaillierten Analyse des bestehenden Angebotes sollen die dargestellten Maßnahmen der Handlungskonzepte zum SPNV / ÖPNV geprüft werden.

Nach erfolgreicher Prüfung und Beschlussfassung werden ggfs. Maßnahmen ins Umsetzungskonzept mit den entsprechenden Details aufgenommen.

Prüfung: Ausbau und Angebotsverbesserungen im regionalen Schienennetz, u.a.

- Lückenschluss Moerser Kurve
- Angebotsverbesserungen nach Duisburg, Düsseldorf und ins Ruhrgebiet

Prüfung von Möglichkeiten zur Verbesserung der regionalen Anbindung im ÖV

- S-Bahn-Standard, u.a. nach Duisburg und Düsseldorf
- zusätzliche Haltepunkte (u.a. Obergplatz (SWK) und Oppum Süd, Hochschule Niederrhein und Lindental)
- Verlängerung des Straßenbahnnetzes ins Umland (siehe unten)
- Schnellbusverbindungen als Alternative für regionale Ziele ohne Schienenanbindung
- weitere innovative Angebote

Prüfung: K-Bahn-Gutachten auf Umsetzbarkeit hinsichtlich Angebotsverbesserung durch Taktverdichtung auf 10-Minuten-Takt in Krefeld

Prüfung: Taktverdichtung und Netzverdichtung der Straßenbahn: einheitlicher 7,5/15-Minuten-Takt sowie Ergänzung bzw. Verdichtung des Netzes entsprechend FNP und ergänzende Vorschläge (siehe folgende Zeilen im Einzelnen)

- Ergänzung Straßenbahnnetz: Edelstahlwerk - Willich (Linie 042)
- Ergänzung Straßenbahnnetz: Elfrather Mühle - Parkstraße / Elfrather See (Linie 042)
- Ergänzung Straßenbahnnetz Linn - Gellep-Stratum (Linie 044) (FNP) (Stufe 1) und Weiterführung in Richtung Hafen (entsprechend Mobilitätskonzept) (Stufe 2), siehe auch Vertiefungsbereich Hafen

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

- Änderung Trassenführung in Oppum (Anbindung Bhf. Oppum, Linie 044) (FNP), Prüfbereich Glockenspitz (Einrichtung Querspange zum Oppumer Platz (entsprechend Mobilitätskonzept)
- Ergänzung Straßenbahnnetz Friedrichsplatz - Kempener Feld (FNP), bis Hülser Straße (entsprechend Mobilitätskonzept)
- Ergänzung des Straßenbahnnetzes in Hüls: Maßnahme Verlängerung der Straßenbahnlinie 044 von Betriebshof bis Kempener Straße Höhe Leidener Straße sowie Prüfung der Weiterführung im Zuge Siedlungsentwicklung, siehe auch Vertiefungsbereich Hüls
- Ergänzung des Straßenbahnnetzes in Fischeln: Ausbau des Straßenbahnnetzes (1. Stufe) mit Verlängerung der Straßenbahn von Grundend bis Kölner Straße und Ausbau des Straßenbahnnetzes 2. Stufe mit stufenweiser Verlängerung der Straßenbahn Linie 041, siehe auch Vertiefungsbereich Fischeln
- Ergänzung des Straßenbahnnetzes in Richtung Verberg / Traar (in Anlehnung an das K-Bahn-Gutachten)

Prüfung: Verbesserung des Busverkehrs (Taktverdichtung, Linienführung, Erschließung)

- einheitlicher 15/30-Minuten-Takt
- Verbesserung der Buslinienführungen zwischen Stadtteilen (Tangentialverbindungen) und der Erschließung

Prüfung: Möglichkeiten für attraktiven Abend- und Wochenendverkehr (Verkehrszeiten/ Taktung) durch

- Anpassung der Verkehrszeiten für einen attraktiven Abend- und Wochenendverkehr durch Vereinheitlichung Verkehrszeiten/ Taktung
- attraktives Bedienungsangebot auch zu Schwachverkehrszeiten auf den Hauptachsen

Prüfung: Verbesserung der Verbindungsqualität mit attraktiven Reisezeiten durch

- Optimierung der Verknüpfungen (Umsteigezeiten und -verbindungen sowie Umsteigewege und Umsteigezeiten – nicht nur am Hbf)
- Priorisierung des ÖPNV auf den Hauptachsen (Reduzierung Kfz-Verkehrsbelastungen, Vorrangschaltungen, ÖPNV als Pulkführer, eigener Gleiskörper/ eigene Spuren wo möglich, Kaphaltestellen)
- siehe hierzu auch Vertiefungsbereich Innenstadt: Maßnahmen zur Gewährleistung eines störungsfreien ÖPNV-Betriebs

Prüfung: Verbesserung der Haltestellenausstattung und Barrierefreiheit

- Umbau der straßenbündigen Straßenbahnhaltestellen (prioritäres Programm, Umbau als Kaphaltestellen)
- Barrierefreiheit an Bushaltestellen
- Programm zur Verbesserung der Haltestellenausstattung
- Siehe hierzu auch Vertiefungsbereich Innenstadt: Maßnahme Neuorganisation der 4 Wälle mit Ausbildung der (Straßenbahn)Haltestellen als befahrbare Kap-Haltestellen

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Bedeutung

Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--

Bewertung

Umweltwirkung	Bewertung der einzelnen Maßnahmen erfolgt nach Prüfung im Nahverkehrsplan
Umsetzungshorizont	
Personalbedarf	
Kosten	
Priorität	

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Verweis Dokumentation
HF1, HK1, Seite 6 ff und HF5, HK1, Seite 97 ff
Weitere Konzepte
Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2013
Zuständigkeit
FB 61, SWK, DB

5.5 Radverkehr

5.5.1 Überprüfung/ Empfehlung im Radverkehrskonzept

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Beschreibung/ Detailaufgaben

Derzeit wird das Radverkehrskonzept erarbeitet. Folgende Maßnahmen wurden aus dem Mobilitätskonzept in das Radverkehrskonzept zur Prüfung und als Empfehlung weitergegeben. Nach Prüfung und Beschlussfassung werden ggfs. Maßnahmen ins Umsetzungskonzept mit den entsprechenden Details aufgenommen.

Erarbeitung von Qualitätsstandards für den Radverkehr

Geeignete Führungsprinzipien und Führungsformen auf der Strecke,
Fahrradgerechte Gestaltung von plangleichen Knoten,
Anforderungen an den Oberbau und die Deckschichten von Radverkehrsanlagen,
Anforderungen an die Pflege und Wartung von Radverkehrsanlagen

Erarbeitung von Grundsätzen/ differenzierten Musterlösungen für Strecken und Knoten zur Festlegung der Standards für zukünftige Planungen (allgemeine Radverkehrsanlagen)

Erarbeitung von Grundsätzen zur Ausgestaltung der Rad-Vorrangrouten:
Fietsenrouten (zügig + sicher) mit konfliktfreier und möglichst bevorrechtigter Führung

Direktrouten (schnell + direkt) mit durchgängig sicheren und attraktiven Radverkehrsanlagen

Verbesserung Radverkehrsanlagen sowie der Verkehrsführung an Knotenpunkten

Integration der Qualitätsstandards und der Musterlösungen in den Leitfaden Straßenplanung und Straßenbau der Stadt Krefeld

Neueinrichtung und Verbesserung von Radverkehrsanlagen entsprechen der Grundsätze zur Ausgestaltung der Rad-Vorrangrouten

Erarbeitung von Grundsätzen zur Netzplanung und zur Netzstruktur

Netzstruktur aus Rad-Vorrangrouten / Rad-Nebenrouten / Rad-Freizeitverbindungen

Untersuchung und Umsetzung regionaler Verknüpfungen von Radwegeverbindungen

Bsp. Hüls: Verknüpfung der Rad-Vorrangrouten mit dem nachgeordneten Fahrradnetz (Neben- und Freizeitrouten) sowie regionalen und touristischen Rad-Routen

Prüfung von weiteren Korridoren zu Rad-Vorrangrouten

Krefelder Promenade, bereits geplante Rad(schnell)verbindungen und weitere innerstädtische Fahrradachsen, für die mögliche Korridore aufgezeigt werden

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

<p>Realisierung der Radschnellverbindung nach Meerbusch/ Düsseldorf</p> <p>Einrichtung einer Fietsenroute und weiterer Fahrradstraßen/ Direkttrouten zur Verbesserung der Radverkehrsanbindung von Hüls an die Kernstadt abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes</p> <p>Parallel zum Stadtgeschwindigkeitskonzept sind Maßnahmen zur weiteren Verstärkung des Verkehrsflusses durch den Abbau von Störungen, bspw. durch Reduzierung des Straßenrandparkens, durchzuführen. Des Weiteren sollen folgende Aspekte Berücksichtigung finden: Fahrradstraßen, Fahrradzonen, Grüne Welle, Freigabe Fußgängerzone, Öffnung Einbahnstraßen, Modellkreuzungen mit Induktionsschleifen und Grünpeil sowie wetterabhängigen LSA-Schaltungen zur gezielten Förderung des Radverkehrs.</p>	
<p>Bedeutung</p>	
Gesamtstädtische Wirkung	
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
<p>Bewertung</p>	
Umweltwirkung	Bewertung der einzelnen Maßnahmen erfolgt nach Prüfung im Radverkehrskonzept
Umsetzungshorizont	
Personalbedarf	
Kosten	
Priorität	
<p>Verweis Dokumentation</p>	
<p>HF1, HK1, Seite 8 und HF6, HK1, Seite 113 ff</p>	
<p>Weitere Konzepte</p>	
<p>Radverkehrskonzept</p>	
<p>Zuständigkeit</p>	
<p>FB 61/ 612</p>	

5.6 Räumlich verortete Maßnahmen

5.6.1 Umgestaltung der 4 Wälle

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Beschreibung/ Detailaufgaben

Die 4 Wälle werden heute hauptsächlich als Verkehrsfläche genutzt: Auf den Fahrbahnen treten Straßenbahn und Bus sowie der motorisierte Kfz-Verkehr miteinander in Konkurrenz und teilen sich die Verkehrsfläche mit Radfahrern, parkenden Fahrzeugen und dem Lieferverkehr, der häufig in zweiter Reihe steht. Die Mittelinseln, die einst den Flanierenden Platz boten, werden in großen Teilen als Parkplätze oder temporär als Marktfläche genutzt und weisen eine Vielzahl von Querungsstellen für den Kfz-Verkehr auf. Für Fußgänger verbleiben nur schmale Restflächen. Die Folge ist eine nur geringe Aufenthaltsqualität. Auch die Qualität des fließenden Verkehrs, vor allem des ÖPNV, ist als schlecht zu bezeichnen.

Ziel des Projektes ist es, die Rahmenbedingungen für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Insbesondere soll die Aufenthaltsqualität wesentlich erhöht, der Fuß- und Radverkehr gefördert sowie der ÖPNV gestärkt werden. Kernelement ist die Neuorganisation des Verkehrs auf den 4 Wällen als Einrichtungsverkehr.

Der Einrichtungsverkehr soll auf den äußeren Fahrspuren der 4 Wälle, zu den Ringen liegend, verlaufen. Die Höchstgeschwindigkeit wird auf 30 km/h reduziert. Die innenliegenden, der Innenstadt zugewandten Fahrspuren sind künftig dem Radverkehr und dem ÖPNV vorbehalten. Anliegerverkehre sowie die Erreichbarkeit von Parkhäusern oder Gesundheitseinrichtungen werden sichergestellt. Der Durchgangsverkehr soll den innerstädtischen Bereich über die sogenannten Ringe umfahren, wo Maßnahmen getroffen werden, um die Leistungsfähigkeit der Strecken und Knotenpunkte zu erhöhen.

Auf den Mittelpromenaden der Wälle wird eine durchgehende, attraktive Wegeverbindung vorwiegend für den Fußgänger geschaffen und die Wallquerungen minimiert. Diese neuen Flanierräume bieten Experimentierräume zur Förderung des Fußverkehrs in der Innenstadt.

Parken wird künftig nicht mehr im öffentlichen Raum stattfinden, sondern durch weitere Maßnahmen in die vorhandenen Parkhäuser oder noch zu errichtende Quartiersgaragen umgeleitet. Ausgewiesene Ladezonen erleichtern die Ver- und Entsorgung. Mit dem Abbau der Stellplätze an den Wällen kann der freiwerdende Raum beispielsweise für Gehwegverbreiterungen und Radabstellanlagen sowie für den Aufenthalt genutzt werden.

Durch die Umgestaltung der Flächen und die Neuorganisation des Verkehrs soll für die gesamte Anwohner- und Bürgerschaft die Bedeutung und die Funktion mit einer qualitätsvollen, einheitlichen Gestaltung als Promenade und Grün- und Freiraum wieder ablesbar und nutzbar gemacht werden.

Mit der Gestaltung der 4 Wälle zur größten und wichtigsten Freianlage der Innenstadt sollen wichtige Impulse für die notwendigen Transformationsaufgaben für die

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Innenstadt - Mobilitätswende, Klimaschutz, Urbanität und Stadtbaukultur – gesetzt werden.

Die Gestaltung der Mittelpromenaden ist eng abzustimmen mit der Kulturhistorischen Stadtbildanalyse.

Sobald die erforderlichen Voraussetzungen gegeben sind, kann die sukzessive Umsetzung des Projekts erfolgen:

- Berechnungen durch das Verkehrsmodell zeigen, dass die Verkehrsströme stadtverträglich abgewickelt werden können
- Neuorganisation des Parkens (Quartiersgaragen, Parkhäuser)
- Reduzierung des Straßenrandparkens auf den Ringen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Streckenabschnitte
- Prüfung der LSA-Schaltungen (Lichtsignalanlagen) zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte auf den Ringen
- Anpassung der Beschilderung für die Erreichbarkeit der Parkhäuser/ Quartiersgaragen
- Anpassung der Beschilderung zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs
- Umgestaltung der Straßenräume und Schließung der nicht mehr erforderlichen Querungen der Mittelpromenade
- Schaffung von Lieferzonen und Behindertenstellplätzen

Bedeutung

Gesamtstädtische Wirkung	
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	

Bewertung

Umweltwirkung	hoch
Umsetzungshorizont	langfristig > 5 Jahre
Personalbedarf	Personalbestand
Kosten	> 1.000.000 €
Priorität	hoch

Verweis Dokumentation
HF7, HK1, S. 138, Maßnahmenkonzept für den Vertiefungsbereich Innenstadt
Weitere Konzepte
Kulturhistorische Stadtanalyse, Krefeld Klima 2030 Quartiersgaragenkonzept
Zuständigkeit
GB V/ FB 61/ FB 39

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**
auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**
Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**
 auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**
 Oktober 2021

5.6.2 Absolutes Halte- und Parkverbot Innenstadt/ Ringe

Beschreibung/ Detailaufgaben	
<p>Im Rahmen der Aufwertung der Innenstadt und des Projekts zur Umgestaltung der 4 Wälle ist es zwingend erforderlich, die sogenannten Ringe verkehrlich leistungsfähiger zu gestalten. Neben der Prüfung der Schaltungen der Lichtsignalanlagen für die Knotenpunkte ist aber auch die Leistungsfähigkeit der Strecken zu erhöhen. Dies kann durch das Verbot des Straßenrandparkens auf den Ringen erfolgen.</p> <p>Ziel ist ein absolutes Halteverbot auf den Ringen und das Verbot von Fahrbahnrandparken. Es soll geprüft werden, an welchen Standorten Ladezonen eingerichtet werden können, um die Ver- und Entsorgung sowie den Lieferverkehr gewährleisten zu können.</p> <p>Die Erreichbarkeit von Gesundheitseinrichtungen soll ebenfalls gewährleistet werden.</p> <p>Voraussetzung für die Umsetzung dieses Projekts ist die Neuorganisation des Anwohnerparkens in Quartiersgaragen. Die Umsetzung kann auch sukzessiv erfolgen.</p>	
Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	langfristig > 5 Jahre
Personalbedarf	Personalbestand
Kosten	< 100.000 €
Priorität	hoch

Verweis Dokumentation
Maßnahmenkonzept für den Vertiefungsbereich Innenstadt
Weitere Konzepte
Quartiersgaragenkonzept, Parkraumkonzept
Zuständigkeit
FB 61, FB 32

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**
 auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**
 Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**
 auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**
 Oktober 2021

5.6.3 Umgestaltung nördlich Hauptbahnhof

Beschreibung/ Detailaufgaben

Ziel ist die Umsetzung eines Referenzprojektes zur Umgestaltung von Straßenräumen unter besonderer Berücksichtigung der Belange von mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmern und den Anforderungen des ÖPNV.

Als ein Referenzprojekt wurde die Nordseite des Hauptbahnhofs identifiziert. Aufgrund der Vielzahl der Anforderungen des ÖPNV mit seiner hohen Frequenz in diesem Bereich soll eine Umgestaltung der Bahnhofsnordseite unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNVs stattfinden. Gleichzeitig soll durch eine niveaugleiche Gestaltung abseits der Straßenbahn- und Busführung eine Verbesserung für den Fuß- und Radverkehrs erzielt werden. Hierfür ist abseits der ÖPNV-Führung eine Gestaltung nach dem Shared Space-Prinzips denkbar.

Der notwendige motorisierte Verkehr soll mit einer Geschwindigkeitsreduzierung (≤ 20 km/h) niveaugleich zum Fuß und Radverkehr geführt werden. Eine gestalterische Trennung bzw. Andeutung eines Fahrwegs für den MIV kann durch unterschiedliche Pflasterungen sowie Markierungsnägel geschaffen werden. Wichtig ist weitergehend die Schaffung eines taktilen Leitsystems, so dass auch blinde oder sichteingeschränkte Menschen eine sichere Führung im Bahnhofsvorbereich erfahren.

Die Querungsstellen mit dem ÖPNV müssen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und zur Aufrechterhaltung des Taktes weiterhin durch eine Koordinierung und Signalanlagen stattfinden.

Durch eine Umgestaltung wird für den Fuß- und Radverkehr dennoch eine erhebliche Verbesserung geschaffen. Die Herstellung von Barrierefreiheit auch an den Haltestellen und die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen sind zu berücksichtigen.

Zur gestalterischen Umsetzung sind die Informationen aus der Kulturhistorischen Stadtbildanalyse zu berücksichtigen.

Bedeutung

Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--

Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	langfristig > 5 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	> 1.000.000 €
Priorität	hoch
Verweis Dokumentation	
Maßnahmenkonzept für den Vertiefungsbereich Innenstadt	
Weitere Konzepte	
Kulturhistorische Stadtanalyse	
Zuständigkeit	
FB 61	

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**
 auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**
 Oktober 2021

5.6.4 Umgestaltung Sankt-Anton-Straße

Beschreibung/ Detailaufgaben

Ziel ist die Umsetzung eines Referenzprojektes zur Umgestaltung von Straßenräumen unter besonderer Berücksichtigung der Belange von mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmern, den Anforderungen des ÖPNV und zur städtebaulichen Integration einer Hauptverkehrsstraße

Die Sankt-Anton-Straße soll zur verbesserten Verknüpfung des nördlichen und südlichen Innenstadtbereichs umgestaltet werden. Ziel ist den stark durch den motorisierten Verkehr belasteten Raum vom Durchgangsverkehr zu befreien und die Querbarkeit zu verbessern.

Langfristig soll der gesamte Straßenraum neugestaltet werden. Hierbei soll insbesondere die Querbarkeit der Sankt-Anton-Straße für den Fußverkehr verbessert werden. Um dies zu erreichen sollen die Straßenbahnschienen auseinandergezogen werden und eine Mittelinsel für Fußgänger als lineare Querungshilfe geschaffen werden.

Der verbleibende MIV (Zufahrtsverkehre zu den Parkhäusern, Anlieger, Nutzer mit Sondergenehmigung und Wirtschaftsverkehre) soll auf derselben Fahrbahn wie die Straßenbahn geführt werden. Durch koordinierte Schaltung der LSA an den Knotenpunkten Ostwall und Westwall wird sichergestellt, dass die Straßenbahn als Pulkführer in diesen Bereich einfährt.

An den Knotenpunkten soll geprüft werden, ob eine signalgesicherte Querung notwendig ist. Die Haltestellen sollen als Kap Haltestellen ausgebaut werden. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen sind bei der Umgestaltung zwingend zu berücksichtigen.

Bedeutung

Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	

Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	langfristig > 5 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	> 1.000.000 €
Priorität	hoch
Verweis Dokumentation	
Maßnahmenkonzept für den Vertiefungsbereich Innenstadt	
Weitere Konzepte	
--	
Zuständigkeit	
FB 61	

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

5.6.5 Kostenfreier ÖPNV in der Innenstadt

Beschreibung/ Detailaufgaben	
<p>In enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Partnern SWK und VRR soll geprüft werden, welche Möglichkeiten es gibt, einen kostenfreien ÖPNV in der Innenstadt Krefelds anbieten zu können.</p> <p>Zudem sollen die Potenziale eines solchen Angebots beleuchtet werden und die voraussichtlichen Kosten aber auch die Signalwirkung, die von einem solchen Angebot ausgehen können, ermittelt werden.</p> <p>Formelle, räumliche und zeitliche Rahmenbedingungen sollen ebenso diskutiert werden können, so dass im Ergebnis verschiedene Szenarien vorliegen.</p> <p>Ziel ist es, einen vereinfachten Zugang zum öffentlichen Verkehr zu schaffen, um auch überzeugte MIV-Nutzer von den Vorteilen des ÖPNV überzeugen zu können.</p>	
Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	
Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	mittelfristig bis 5 Jahre
Personalbedarf	Personalbestand
Kosten	> 1.000.000 €
Priorität	hoch
Verweis Dokumentation	
HF5, HK3, Seite 108	
Weitere Konzepte	
--	
Zuständigkeit	
GB V/ FB 61/ VRR/ SWK	

5.7 Sanierung Straßenraum

5.7.1 Erstellung und Umsetzung einer Prioritätenliste zur Straßenraumsanierung

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Beschreibung/ Detailaufgaben

Für das Krefelder Vorbehalts- und Nebenstraßennetz erfolgte in den Jahren 2015/2016 eine Erfassung des Straßenzustands. Hierbei wurden Einzelschäden im Rahmen einer Befahrung aufgenommen und es fand eine Zustandsbewertung nach FGSV Richtlinien statt. Die Zustandsbewertung wurde in vier Wertebereiche kategorisiert, die Aussagen über den Straßenzustand ermöglichen und somit den Handlungsbedarf widerspiegeln. Dabei wurden 26,8% der betrachteten Straßen mit schlecht bzw. sehr schlecht bewertet. In 2017 erfolgte eine Identifizierung der stark geschädigten und sehr schlechten Streckenbereiche. Aufbauend darauf wurden Maßnahmen zur Sanierung dieser Abschnitte für die Jahre 2018/2019 erarbeitet.

Auch zukünftig soll in geeigneten Abständen eine Zustandserfassung der Straßen erfolgen und die Prioritätenliste zur Straßensanierung fortgeschrieben werden. Um den Krefelder Straßenbestand zu pflegen, sollen erkannte Mängel durch Straßensanierungen behoben werden. Die Priorisierung sollte dabei unter Berücksichtigung der Schäden, der Nutzergruppen und der Aufgabe im Netz (Aufenthalt/ wichtige Verbindung) erfolgen.

Für diese Aktionen sind entsprechende Personal- und Finanzmittel zur Verfügung zu stellen, damit die erkannten Mängel zeitnah beseitigt werden können.

Straßensanierungen sollen auch zur Verbesserung der Umwelt- und Verkehrssituation und der Straßenraumgestaltung genutzt werden. Zu berücksichtigen sind dabei auch die Belange des Lärmschutzes, der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes. Bei anstehenden Maßnahmen soll angestrebt werden, die Sanierung auch dafür zu nutzen, dass die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden. Darüber hinaus sind bei der Wahl der Deckschicht die Anforderungen an eine Reduzierung der Verkehrslärmbelastungen durch den Kfz-Verkehr durch Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags zu berücksichtigen. Dies soll prioritär für die im Lärmaktionsplan 3. Stufe benannten Straßenabschnitte erfolgen.

Bedeutung

Gesamtstädtische Wirkung	
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	langfristig > 5 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	> 1.000.000 €
Priorität	hoch
Verweis Dokumentation	
HF2, HK5, Seite 55f	
Weitere Konzepte	
Klimaschutzkonzept/ Lärmaktionsplan	
Zuständigkeit	
FB 61/ KBK	

5.8 Smart Mobility

5.8.1 Aufbau von smarten Informationssystemen

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Beschreibung/ Detailaufgaben	
<p>Im Rahmen dieses Projekts soll geprüft werden, in welcher Form eine intermodale Plattform geschaffen werden kann, die die verschiedenen Informationen zu den Verkehrsangeboten in Krefeld kombiniert und nutzerfreundlich darstellt.</p> <p>Mögliche Inhalte sind dabei u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Lage und Auslastung der Parkhäuser/ Parkplätze ● Lage und Auslastung von E-Lade-Stationen ● Lage und Auslastung von Bike+Ride/ Park+Ride-Anlagen ● Hinweise zum ÖPNV ● Lage und Ausstattung von Mobilstationen ● Lage und Ausstattung von Radverleihsystemen/ Lastenradverleihsystemen ● Lage und Auslastung von Car-Sharing-Standorten ● Lage und Auslastung der Tretroller-Verleihstationen ● Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten für die verschiedenen Anbieter <p>Ziel ist die Integration der mobilitätsrelevanten Nutzungen und damit die vereinfachte Übersicht für die Nutzer.</p>	
Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Bewertung	
Umweltwirkung	hoch
Umsetzungshorizont	kurzfristig bis 2 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	> 100.000 €
Priorität	hoch
Verweis Dokumentation	
HF8, HK5, Seite 196 ff	
Weitere Konzepte	
--	
Zuständigkeit	
FB 61/ FB 10	

5.8.2 Smart Parking/ Smarte Informationssysteme

Beschreibung/ Detailaufgaben	
<p>Zur optimierten Steuerung des ruhenden Verkehrs soll die Digitalisierung genutzt werden. In zahlreichen Städten wurde in Zusammenarbeit mit „Smart Parking“-Anbietern bereits die Möglichkeit der Bezahlung über das eigene Handy eingeführt, wodurch Parkvorgänge vereinfacht wurden - in Krefeld besteht diese Möglichkeit derzeit nur in einigen Parkhäusern, jedoch nicht im öffentlichen Raum. Um in Krefeld flächendeckend die Parkvorgänge zu optimieren, soll das „Smart Parking“ oder „Handyparken“ für alle öffentlichen Parkplätze eingeführt werden.</p> <p>Die Umsetzung von „Smart Parking“ / Handyparken ist dabei auf unterschiedlichen Wegen, wie durch die Nutzung von Apps, über SMS oder per Anruf, möglich.</p> <p>Zur optimierten Steuerung des ruhenden Verkehrs und Vermeidung von Parksuchverkehr kann ebenfalls die Digitalisierung genutzt werden. Mittlerweile es ist möglich, sich über eine App über freie Parkplätze zu informieren, um diese direkt anzusteuern.</p> <p>In Krefeld soll in Kooperation mit den Parkhausanbietern und einem Smart-Parking-Anbieter das Parkraummanagement digitalisiert werden.</p> <p>Im Rahmen dieses Projekts sollen die Möglichkeiten zur Einführung und Umsetzung von Smart Parking und digitalen/ mobilen Bezahlvorgängen geprüft werden, sowie die technischen und personellen Voraussetzungen für die entsprechenden Kontrollen abgeschätzt werden, um im Anschluss das Konzept umzusetzen.</p> <p>Eine enge Abstimmung mit den Parkraumkonzepten sollte erfolgen.</p>	
Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	kurzfristig bis 2 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	> 100.000 €
Priorität	hoch

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Verweis Dokumentation
HF8, HK5, Seite 196 ff
Weitere Konzepte
--
Zuständigkeit
FB 61/ FB 10

5.8.3 Dynamische Wegweisung

Beschreibung/ Detailaufgaben	
<p>Das Verkehrsleitsystem und die Wegweisung der Stadt Krefeld sollen überprüft, angepasst und neu konzipiert werden. Dazu gehören die dynamische Routenführung und Verkehrslenkung sowie die Bereitstellung von Informationen per App und Online. Ziel ist es, eine zügige und stetige Führung der Verkehre zu erreichen und den Lkw-Verkehr im Lkw-Vorrangroutennetz zu bündeln.</p> <p>Es soll geprüft werden, ob eine dynamische Wegweisung eingerichtet werden kann, die abhängig von der Verkehrslage die Verkehre lenkt und dabei Überstauungen in den koordinierten Bereichen verhindert. Zielgruppe müssen hierbei insbesondere die nach Krefeld einpendelnden Kfz-Verkehre sein, die auf dem übergeordneten Vorbehaltsnetz möglichst direkt und stadtverträglich zu ihren Zielen bzw. zu Umstiegspunkten auf den ÖPNV und das Rad gelenkt werden sollen. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Schwerlastverkehre, die auf dem Lkw-Vorrangroutennetz geführt werden sollen.</p> <p>Die Wegweisung sollte daher großräumig ausgelegt werden, um auch eine Verkehrslenkung unter Einbeziehung der Autobahnstrecken zu berücksichtigen (neben der Führung über die A 57 auch die A 44 im Süden und die A 40 im Norden). Grundvoraussetzung dafür ist ein kontinuierliches Monitoring der Verkehrslage und die Bereitstellung der Verkehrsinformationen im Internet zur Nutzung durch Anbieter digitaler Plattformen.</p> <p>Nach Umsetzung der Parkraumkonzepte sollte geprüft werden, inwiefern ein gestuftes Parkleitsystem mit dynamischen Elementen Parksuchverkehre verringern kann.</p>	
Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	kurzfristig bis 2 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	> 100.000 €
Priorität	hoch

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Verweis Dokumentation
HF2, HK2, Seite 40 ff
Weitere Konzepte
--
Zuständigkeit
FB 61

5.8.4 LSA Koordinierung

Beschreibung/ Detailaufgaben

Durch eine Optimierung der Lichtsignalanlagensteuerung kann eine Verbesserung des Verkehrsflusses in hoch belasteten Straßenzügen erreicht werden, insbesondere durch eine Verringerung der Anfahrvorgänge bzw. des Stop-and-Go-Verkehrs. Dies wird insbesondere für die Straßen des übergeordneten Hauptnetzes empfohlen, um regionale und innerstädtische Verkehre dort flüssig und möglichst stadtverträglich abzuwickeln (koordinierte Ampelschaltungen, „Grüne Welle“). Die zügige und stetige Führung der Verkehre auf dem übergeordneten Vorbehaltsnetz soll durch Koordinierung der Lichtsignalanlagen, die Anwendung kooperativer Methoden zur Optimierung der Koordinationsgeschwindigkeit und zur netzadaptiven Steuerung, eine verbesserte Organisation des Straßenrandparkens in diesen Straßen und eine statische oder dynamische Wegweisung erreicht werden.

Auch für den ÖPNV und den Radverkehr sollen Verbesserungen an den LSA erreicht werden (in Kombination mit baulichen bzw. verkehrsorganisatorischen Maßnahmen). Dies darf nicht zulasten des Fußgängerverkehrs gehen, für den Querungen der Hauptverkehrsstraßen direkt und zügig möglich sein müssen.

Um den zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden und die Verkehrssteuerung auch in Zukunft noch weiter optimieren zu können, ist ein leistungsfähiger Ausbau des vorhandenen Datensystems Voraussetzung.

Im Rahmen einer vertiefenden Untersuchung sollte geprüft werden, ob durch eine Dynamisierung weitere Potentiale erschlossen werden können und ob auch für weitere Straßen des übergeordneten Vorbehaltsnetzes eine Koordinierung möglich ist bzw. mit welchen Maßnahmen diese eingerichtet werden können.

Kernaspekt der Maßnahme ist eine grundlegende Analyse zum Bestand der Lichtsignalanlagen, um ableiten zu können, welche Anlagen für eine intelligente Verkehrssteuerung bereits geeignet sind und welche nicht. Im Zuge eines etwaigen Austausches von LSA muss darauf geachtet werden, dass die LSA die neuen Technologien berücksichtigen.

Um neben der effizienten auch eine luft- und klimafreundliche Steuerung der Verkehrsabläufe sicherzustellen, gilt es neben den Verkehrsdaten eine Schnittstelle zu schaffen, um auch Umweltdaten (Temperatur, Wind, Schadstoffbelastung, etc.) in die Verkehrslenkung einfließen zu lassen.

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**
auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	hoch
Umsetzungshorizont	kurzfristig bis 2 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung erforderlich
Kosten	> 100.000 €
Priorität	hoch
Verweis Dokumentation	
HF2, HK2, Seite 40 ff und HF8, HK5, Seite 196 ff	
Weitere Konzepte	
--	
Zuständigkeit	
FB 61/ KBK	

5.9 Fußverkehr

5.9.1 Durchführung von Fußverkehrschecks

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Beschreibung/ Detailaufgaben

Durch die Definition und Verortung nahmobilitätsrelevanter Bereiche werden die Gebiete in Krefeld hervorgehoben, in denen Nahmobilität eine vorrangige Rolle spielt und in denen daher die Rahmenbedingungen für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren verbessert werden sollen.

Nahmobilitätsrelevante Bereiche zeichnen sich dabei durch eine hohe Dichte von Zielen aus, die nahmobil - zu Fuß und mit dem Fahrrad - erreicht werden (können). Dies ist insbesondere in den zentralen Bereichen, also im Hauptzentrum, den Stadtteilzentren und den Nahversorgungszentren relevant.

Aber auch außerhalb dieser Zentren sind nahmobilitätsrelevante Bereiche in nutzungsgemischten Gebieten und bei einer Konzentration von wichtigen Zielen der (Nah-) Mobilität zu verorten. Diese sind u.a.

- Infrastrukturen des Einzelhandels und sonstiger Nahversorgungseinrichtungen des täglichen und mittelfristigen Bedarfs (z.B. Banken, Bäcker, Metzger, Drogerien, sonstiger Einzelhandel),
- soziale Infrastrukturen und Freizeiteinrichtungen, medizinische Versorgung,
- kulturelle Einrichtungen (z.B. Theater, Museen, Kinos),
- Arbeitsplätze insbesondere in integrierten Lagen (z.B. Betriebe und Standorte, an denen lokale Arbeitsplätze angesiedelt sind),
- Zugangspunkte zum öffentlichen Verkehr wie Bus- und Straßenbahnhaltestellen sowie Bahnhöfe und auch zu multimodalen Verknüpfungspunkten (CarSharing-Station, Mobilitätsstation).

Für diese definierten nahmobilitätsrelevanten Bereiche sollen zur Verbesserung des Fußverkehrs weiterhin und in verstärktem Umfang sogenannte Fußverkehrs-Checks durchgeführt werden.

Mit Fußverkehrs-Checks kann ein erster Prozess zur Förderung des Fußverkehrs eingeleitet und erste Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt werden.

Die Fußverkehrschecks eignen sich zur Sensibilisierung anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber den Bedürfnissen von Fußgängern und gleichzeitig ermöglichen sie eine direkte Beteiligung dieser Nutzergruppe. Zentrales Element von Fußverkehrschecks sind Begehungen mit der interessierten Bevölkerung, um direkt vor Ort Problematiken und Sichtweisen raumbezogen aufzuzeigen und erste Ideen sowie Lösungsvorschläge zu diskutieren.

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Die Ergebnisse der Fußverkehrschecks können als eine Grundlage für die Erstellung von Nahmobilitätskonzepten dienen. (Siehe Projekt Handbuch Urbane Stadtquartiere in Krefeld)	
Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	dauerhaft/ wird bereits durchgeführt
Personalbedarf	Personalbestand mit Unterstützung
Kosten	< 100.000 €
Priorität	hoch
Verweis Dokumentation	
HF7, HK1, Seite 134 ff	
Weitere Konzepte	
--	
Zuständigkeit	
FB 61	

5.9.2 Schaffung der Stelle einer/s Fußverkehrsbeauftragten

Beschreibung/ Detailaufgaben	
<p>Um den Fußverkehr in Krefeld als eine gleichwertige Fortbewegungsmöglichkeit zu fördern, ist es erforderlich, innerhalb der städtischen Strukturen eine Position zu schaffen, die sich den Belangen der Fußgänger hauptverantwortlich annimmt und Ansprechpartner für alle fußverkehrsrelevanten Themen ist. Durch eine/n Fußverkehrsbeauftragte/n kann die Förderung des Fußverkehrs fokussiert werden und die Belange von Fußgängern auf städtischer Ebene – einerseits innerhalb der Stadtverwaltung und andererseits nach Außen – vertreten werden.</p> <p>In Krefeld soll daher die Stelle einer/s Fußverkehrsbeauftragten eingerichtet werden.</p> <p>Der/die Fußverkehrsbeauftragte soll Ansprechpartner für Fragen und Problematiken im Bereich des Fußverkehrs sein und er/sie soll Konzepte und Maßnahmen zur Förderung und zur Emanzipation des Fußverkehrs erarbeiten, die auf Stadtverwaltungsebene verbindlich umgesetzt werden sollen.</p>	
Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	gering (mittelbar)
Umsetzungshorizont	kurzfristig bis 2 Jahre
Personalbedarf	--
Kosten	--
Priorität	mittel
Verweis Dokumentation	
HF7, HK4, Seite 148	
Weitere Konzepte	
--	
Zuständigkeit	
FB 61	

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

5.10 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

5.10.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Beschreibung/ Detailaufgaben

Unternehmen und Wirtschaftsverkehr haben einen großen Anteil am Gesamtverkehr. Wirtschaftsunternehmen sind daher auch wichtige Schlüsselakteure für eine stadt- und umweltverträgliche Gestaltung der Arbeitswege und dienstlichen Wege sowie des Warentransports.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement befasst sich insbesondere mit den mit einem Unternehmen verbundenen Arbeits- und Dienstwegen. Aber auch Warentransporte können ein Thema sein. Im Gegensatz zum kommunalen Mobilitätsmanagement stehen umwelt- und sozialpolitische Ziele häufig nicht so deutlich im Vordergrund. Stattdessen liegt der Fokus des betrieblichen Mobilitätsmanagements auf der Kosteneffizienz und auch der Mitarbeitergesundheit.

Zielgruppen des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind Unternehmen, Institutionen, Organisationen und Behörden. In ein betriebliches Mobilitätsmanagement in Krefeld sollte auch der Standort der Hochschule Niederrhein in Krefeld eingebunden werden. Weiterhin einbezogen werden sollte auch die schon laufende Initiative der IHK, die in Kooperation mit der Mittelstandsinitiative Energiewende und Klimaschutz den Praxisleitfaden „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ herausgegeben hat und Förder- und Weiterbildungsmaßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement (im Rahmen der BMVI-Initiative mobil gewinnt) unterstützt.

Bei der Entwicklung geeigneter Maßnahmen soll auf bestehende Angebote wie dem Pendlerportal aufgebaut und diese stärker beworben werden.

Es soll nunmehr von städtischer Seite eine Initiative „betriebliches Mobilitätsmanagement“ angestoßen werden (siehe auch KrefeldKlima 2030, MO-21). Zur Förderung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Stadt Krefeld soll in Kooperation mit der SWK und der IHK ein entsprechendes Programm mit folgenden Elementen aufgelegt werden:

- Proaktive Vermittlung grundlegender Informationen über betriebliches Mobilitätsmanagement an die Unternehmen
- Vermittlung vertiefender Informationen an „Kümmerer“ in den Unternehmen
- Vorgaben und Muster zu den Abläufen und Prozessen für die einzelnen, unternehmensbezogenen Mobilitätsmanagement-Projekte
- Standard-Analyseinstrumente, die in den einzelnen Projekten angewendet werden können
- Vermittlung von Kontakten zu den örtlichen Verkehrs-Akteuren

- Herstellung von Möglichkeiten zum Erfahrungsaustausch zwischen verschiedenen Unternehmen

Ggf. können auch finanzielle und/oder organisatorische Förderungen der Unternehmen für die Durchführung von Mobilitätsmanagement-Projekten sowie die Zertifizierung beschlossener Mobilitätsmanagement-Konzepte Bestandteil des Programms sein.

Bedeutung

Gesamtstädtische Wirkung	--
--------------------------	----

Schlüsselprojekt	--
------------------	----

Leuchtturm	--
------------	----

Bewertung

Umweltwirkung	hoch
---------------	------

Umsetzungshorizont	langfristig/ Daueraufgabe
--------------------	---------------------------

Personalbedarf	Personalbestand, ggfs. Unterstützung
----------------	--------------------------------------

Kosten	< 100.000 €
--------	-------------

Priorität	mittel
-----------	--------

Verweis Dokumentation

HF8, HK 1, Seite 151 ff

Weitere Konzepte

Klimaschutzkonzept

Zuständigkeit

GB V/ FB 61/ FB 10/ IHK

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**
 auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

5.10.2 Bewerbung Pendlerportal

Beschreibung/ Detailaufgaben	
<p>Mitfahrgelegenheiten können den derzeitigen Auslastungsgrad von Pkws mit einem Besetzungsgrad von 1,5 Personen/ Fahrzeug und damit auch die Transportkapazität erhöhen. Insbesondere im gut planbaren Berufsverkehr sind die Potentiale groß. Krefeld ist bereits Mitglied in verschiedenen Pendlerbörsen (z.B. Pendlernetz.de, Pendlerportal.de), sollte das Potential durch verstärkte Bewerbung dieser Plattformen und durch Initiativen für Pendlermitfahrzentralen aber erhöhen.</p> <p>Im Klimaschutzkonzept der Stadt Krefeld wird die Förderung von Fahrgemeinschaften und Mitfahrgelegenheiten durch die Einrichtung eines Pendlerportals ebenfalls als Maßnahme empfohlen.</p> <p>Geeignet erscheint hier auch die Integration des Pendlerportals in die betriebliche Mobilitätsberatung. Unterstützt werden kann dies durch ein Angebot gut erreichbarer Pendlerparkplätze.</p>	
Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	hoch
Umsetzungshorizont	langfristig/ Daueraufgabe
Personalbedarf	Personalbestand, ggfs. Unterstützung
Kosten	< 100.000 €
Priorität	mittel

Verweis Dokumentation
HF8, HK5, Seite 196 ff
Weitere Konzepte
Klimaschutzkonzept Park+Ride Projekt
Zuständigkeit
FB 61

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**
auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**
Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

5.10.3 Schulmobilitätskonzept

Beschreibung/ Detailaufgaben

Zielgruppen des Schulischen Mobilitätsmanagements sind Schulen und Kindergärten. Zielsetzungen sind die Ermöglichung sicherer und sogleich umweltfreundlicher Schulwege ebenso wie die umweltfreundliche Abwicklung der Wege der Lehr- und Betreuungskräfte.

Beim schulischen Mobilitätsmanagement steht oft die Verkehrssicherheit im Mittelpunkt (siehe auch HF8, HK3). Aber es geht auch um die motorische und kognitive Entwicklung von Kindern und um Mobilitätskompetenzen, die Einfluss darauf nehmen, wie die Erwachsenen der Zukunft mobil sein werden.

Als Träger eines Programms zum schulischen Mobilitätsmanagement ist in Krefeld insbesondere der Arbeitskreis Verkehrssicherheit für Kinder in Krefeld (Krefelder Fairkehr) von Bedeutung.

Typische Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements beziehen sich auf:

- Infrastruktur und Verkehrsregelung
- Umsetzung verkehrsorganisatorischer und baulicher Maßnahmen im Umfeld wichtiger Ziele
- Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
- Organisation und Information

Zur Förderung des schulischen Mobilitätsmanagements in der Stadt Krefeld wird empfohlen, in Zusammenarbeit mit den betroffenen Institutionen (Schulbehörden, regionale Institute, lokale Akteure) ein Programm schulisches Mobilitätsmanagement aufzulegen bzw. dieses fortzuführen (siehe auch KrefeldKlima 2030, MO-25).

Als ein geeignetes Instrument hat sich die Aufstellung von Schulmobilitätsplänen erwiesen, in denen schulstandortbezogenen Maßnahmen für eine sichere Abwicklung des Schulverkehrs formuliert werden.

Ggf. können auch finanzielle und/oder organisatorische Förderungen der Schulen für die Durchführung von Mobilitätsmanagement-Projekten sowie die Zertifizierung beschlossener Mobilitätsmanagement-Konzepte Bestandteile des Programms sein.

Ein weiteres Handlungsfeld des schulischen Mobilitätsmanagements wäre die Förderung der klima- und umweltverträglichen Abwicklung der schulinternen Transportfahrten (z.B. zu Sportstätten), z.B. im Rahmen der Ausschreibung und Vergabe dieser Leistungen.

Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	hoch
Umsetzungshorizont	langfristig/ Daueraufgabe
Personalbedarf	Personalbestand, ggfs. Unterstützung
Kosten	> 100.000 €
Priorität	mittel
Verweis Dokumentation	
HF8, HF1, Seite 151 ff	
Weitere Konzepte	
--	
Zuständigkeit	
FB 61/ FB 36	

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**
 auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

5.10.4 Kommunales Mobilitätsmanagement

Beschreibung/ Detailaufgaben

Das kommunale Mobilitätsmanagement bildet unter dem Dach der integrierten Verkehrsplanung einen übergeordneten Rahmen für die einzelnen operativen Handlungsfelder und unterstützt deren Umsetzung. Seine Aufgabe besteht darin, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr relevanten Fachstellen, der Kommunalverwaltungen zu koordinieren und entsprechend der verkehrspolitischen Ziele - zumeist in Richtung eines nachhaltigeren Verkehrs - auszurichten. Dies erfordert innerhalb der Verwaltungen einen kontinuierlichen und fachgebietsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess.

Das kommunale Mobilitätsmanagement bildet den Rahmen und ist fördernder Faktor, vielfach auch Voraussetzung für Einzelprojekte in den operativen Handlungsfeldern des zielgruppenbezogenen Mobilitätsmanagements.

Folgende Handlungsfelder bzw. Zielgruppen sind dabei von Bedeutung:

- Übergeordnete Maßnahmen des Mobilitätsmanagements - Etablierung von Strukturen
- Erstellung eines intermodalen Verkehrsmodells als wichtiges Planungsinstrument
- Mobilitätsmanagement in der Krefelder Verwaltung („Kommune als Vorbild“)
- Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung

Das Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung Krefeld soll inhaltlich und auch personell weiter ausgebaut werden, um auch weitere Aufgaben des Mobilitätsmanagements in Angriff nehmen zu können.

Es erscheint daher sinnvoll, die vorhandenen und geplanten Funktionen und Kapazitäten (Mobilitätsmanagerin, Radverkehrsbeauftragter, Fußverkehrsbeauftragte/r, Trägerschaft ÖPNV ...) in einem Kompetenzzentrum Mobilität zu bündeln und dieses personell weiter aufzustocken.

Hierfür sind auch entsprechende Finanzmittel in den Haushalt einzustellen. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass eine kontinuierliche Finanzierung von 2-4 € je Einwohner und Jahr erforderlich ist.

Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	hoch
Umsetzungshorizont	langfristig/ Daueraufgabe
Personalbedarf	Personalbestand, ggfs. Unterstützung
Kosten	> 100.000 €
Priorität	mittel
Verweis Dokumentation	
HF8, HK1, Seite 151 ff	
Weitere Konzepte	
Verkehrsmodell	
Zuständigkeit	
FB 61	

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
 für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

5.10.5 Kommunikation zum Logistikkonzept/ Lkw-Vorrangroutennetz

Beschreibung/ Detailaufgaben

Neben der Beratung ansässiger Unternehmen zum Wirtschaftsverkehr und dem betrieblichen Mobilitätsmanagement sollen auch weitergehende Informationen geteilt werden.

Dazu gehören insbesondere die Planungen und Regelungen aus dem City-Logistik-Konzept, dem Lkw-Vorrangroutennetz und dem Lkw-Parken. Diese sind nicht nur an die ansässigen Unternehmen weiterzugeben, sondern auch überregional. Von besonderer Bedeutung sind hierbei Projekte wie SEVAS.

Das Lkw-Vorrangroutennetz ist integriert in das NRW-weite Lkw-Routing (Fortführung des Projektes VRS - Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation für das Rheinland und NRW). Das Hauptziel des Projektes ist die entsprechende Lenkung der Lkw-Verkehre, vor allem zwecks Schonung der Infrastruktur, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und Umweltaspekte.

Die kommunalen Kooperationspartner haben sich verpflichtet, die relevanten Daten in die webbasierte m-i-r-Anwendung (SEVAS) einzugeben und sie dort laufend zu pflegen. Die in SEVAS erfassten Daten werden mehrmals im Jahr den interessierten Navigationskartenherstellern zur Verfügung gestellt, da die bisherigen Navigationsgeräte bzw. deren Software ohne diese kommunalspezifischen Vorgaben für die Lkw-Routenplanung nur bedingt verwendbar sind.

Es soll zusätzlich ein Kommunikationskonzept erarbeitet und angewendet werden, um die Informationen an die entsprechenden Institutionen und Unternehmen weitergeben zu können. Dieses ist regelmäßig auf Aktualität zu prüfen.

Bedeutung

Gesamtstädtische Wirkung	--
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--

Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	mittelfristig bis 5 Jahre
Personalbedarf	Personalverstärkung notwendig
Kosten	< 100.000 €
Priorität	gering
Verweis Dokumentation	
--	
Weitere Konzepte	
--	
Zuständigkeit	
FB 61	

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

5.11 Ordnungsbehördliche Anordnungen

5.11.1 Kontrolle zur Einhaltung der Verkehrsregelungen

Beschreibung/ Detailaufgaben	
<p>Maßnahmen und Verkehrsregelungen wie die Reduktion der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, Ausweisung von Halte- und Parkverboten (allgemein oder speziell Lkw), Ausweisung von Ladezonen, Verbotzonen, Nachtfahrverbote und weiteres sollen die Verkehrssicherheit für alle verkehrsteilnehmenden Personen erhöhen. Sie dienen aber auch dazu, Störungen im Verkehrsablauf oder Auswirkungen hinsichtlich Lärm und Luftverschmutzung zu verringern oder zu vermeiden.</p> <p>Daher ist es zwingend notwendig, die Verkehrsregelungen zum einen kommunikativ zu begleiten (insbesondere bei neu angeordneten Maßnahmen, um die Akzeptanz zu erhöhen), aber zum anderen vor allem zu kontrollieren und bei Verstößen zu ahnden.</p> <p>Die entsprechenden personellen und finanziellen Mittel sind daher bereit zu stellen und die Kontrollen durchzuführen.</p>	
Bedeutung	
Gesamtstädtische Wirkung	
Schlüsselprojekt	--
Leuchtturm	--
Bewertung	
Umweltwirkung	mittel
Umsetzungshorizont	langfristig/ Daueraufgabe
Personalbedarf	Personalverstärkung notwendig (mehrere)
Kosten	--
Priorität	hoch

Verweis Dokumentation
Diverse Fundstellen, insbesondere im HF3, HF6, HF7
Weitere Konzepte
--
Zuständigkeit
FB 32

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

6 Realisierung der Maßnahmen

6.1 Reihenfolge der Umsetzung

Aufgrund der Vielzahl und Vielschichtigkeit der im Mobilitätskonzept erarbeiteten Projekte und Einzelmaßnahmen muss eine Gewichtung zur Umsetzung getroffen werden.

In einem ersten Schritt sollen die Maßnahmen, die mit der Priorität 1 bewertet wurden, umgesetzt werden.

Dazu gehören folgende Maßnahmen:

- Makroskopisches Verkehrsmodell
- Leitlinien zu Qualitätsstandards von Parkhäusern
- Kommunale Stellplatzsatzung
- Ausbau von smarten Informationssystemen
- Smart Parking
- Dynamische Wegweisung
- LSA Koordinierung
- Quartiersgaragenkonzept

Teilweise werden diese Projekte bereits bearbeitet bzw. vorbereitet.

Notwendige Entscheidungen sind den zuständigen politischen Gremien vorzulegen. Das Gremium „Expertenbeirat zum Mobilitätskonzept“ soll weiterhin bei der Entwicklung und Umsetzung der Maßnahmen eingebunden werden.

Folgende Maßnahmen sollen als Daueraufgabe laufend umgesetzt werden:

- Erstellung und Umsetzung der Prioritätenliste zur Sanierung des Straßenraums
- Durchführung von Fußverkehrschecks
- Kontrolle zur Einhaltung der Verkehrsregelungen

Am Ende jeden Jahres soll über den Fortgang/ Fortschritt dieser Projekte berichtet werden.

Die nachfolgend benannten Projekte der Priorität 1 mit räumlicher Verortung sollen sukzessive umgesetzt werden, sobald die erforderlichen Voraussetzungen vorliegen:

- Umgestaltung 4 Wälle
- Absolutes Halte- und Parkverbot Innenstadt/ Ringe
- Umgestaltung nördlich Hauptbahnhof
- Umgestaltung St. Anton Straße

Weiterhin soll das Mobilitätskonzept jährlich evaluiert werden, um weitere Maßnahmen aus den Prioritäten 2 und 3, abhängig von Handlungserfordernissen und vorhandenen Personal- und Finanzkapazitäten, den politischen Gremien zur Umsetzung vorzuschlagen.

Essentiell zur Umsetzung der Maßnahmen ist es, dass die erforderlichen personellen und finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Stadt Krefeld
**Integriertes
Umsetzungskonzept**

auf Grundlage des
**Mobilitätskonzeptes
für die Stadt Krefeld**

Oktober 2021

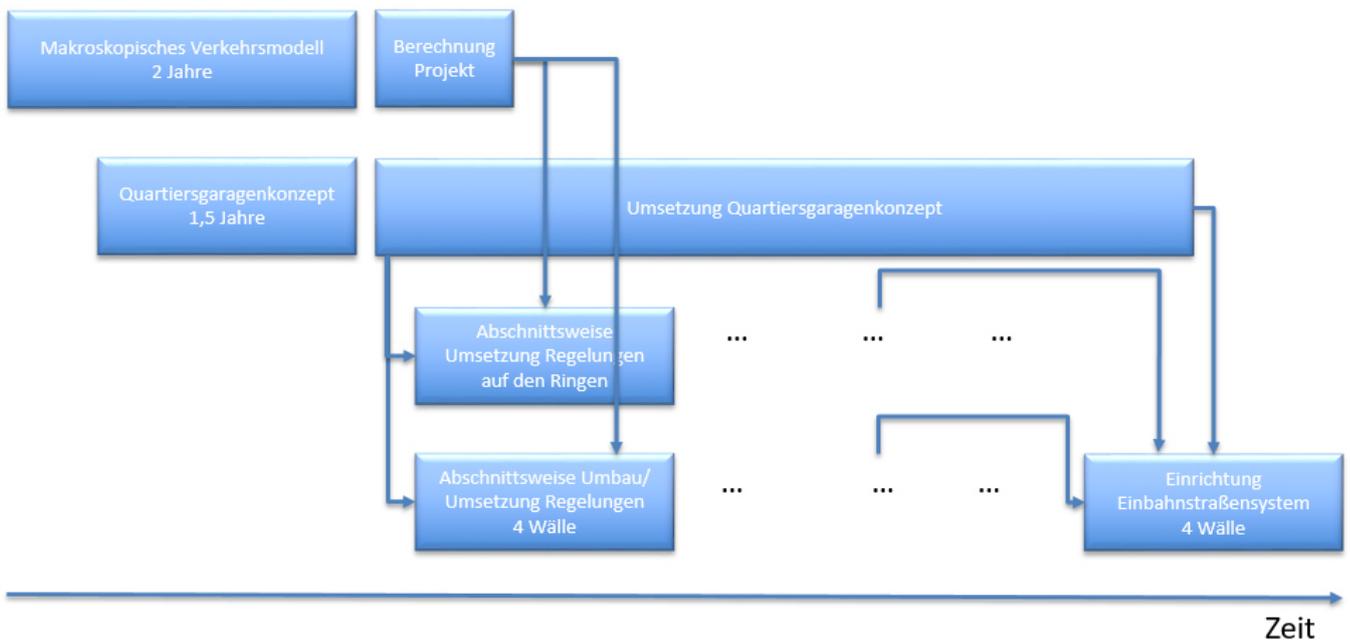
6.2 Handlungskette zum Projekt „Umgestaltung der 4 Wälle“

Am Beispiel des Projekts zur Umgestaltung der 4 Wälle soll gezeigt werden, dass unter Umständen zunächst bestimmte Voraussetzungen geschaffen werden müssen, um Projekte umsetzen zu können.

Bevor das Projekt zur Umgestaltung der 4 Wälle begonnen werden kann, muss durch Berechnungen mit dem Makroskopischen Verkehrsmodell sichergestellt werden, dass die Verkehre auch unter den geänderten räumlichen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen noch flüssig laufen können. Quartiersgaragen und weitere Maßnahmen zur Veränderungen des Parkraumangebots sind ihrerseits notwendig, damit ein Verbot des Straßenrandparkens umgesetzt werden kann. Dazu ist wiederum die Erstellung eines Konzepts notwendig.

Einzelne Schritte können dann sukzessive umgesetzt werden.

LOGISCHE HANDLUNGSKETTEN AM BEISPIEL 4 WÄLLE





STADT KREFELD
INNOVATIV – KREATIV – WELTOFFEN

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Stadt Krefeld

Fachbereich Stadt- und
Verkehrsplanung

Parkstraße 10

47792 Krefeld

LK Argus Kassel GmbH

Ludwig-Erhard-Straße 8

D-34131 Kassel