

Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld

Auszug Stufe 1

Beteiligungsverfahren, SWOT-Analyse sowie Leitbild mit Zielmatrix

November 2019

LK Argus Kassel GmbH

mit

Burkhard Horn - Mobilität & Verkehr - Strategie und Planung

IKU_DIE DIALOGGESTALTER

Zebralog GmbH & Co KG

Stadt Krefeld

Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld

Auszug Stufe 1

November 2019

Auftraggeber

Stadt Krefeld

Fachbereich Stadt- und Verkehrsplanung

Parkstraße 10

47792 Krefeld

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Ludwig-Erhard-Straße 8

D-34131 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de

www.LK-argus.de

In Zusammenarbeit mit

Burkhard Horn

Mobilität & Verkehr -
Strategie & Planung

Holzmarktstraße 19-23

D-10243 Berlin

Tel.: 0176.404 89 690

b.horn@burkhardhorn.de

www.burkhardhorn.de

und

IKU GmbH

DIE DIALOG-
GESTALTER

Olpe 39

D-44135 Dortmund

Tel. 0231-9311 03-0

Fax. 0231-9311 03-50

luehr@
dialog-gestalter.de

www.dialoggestalter.de

und

**ZebraLog
GmbH & Co KG**

Herwarthstraße 36

D-53115 Bonn

Tel. 0228/ 9691611-0

Fax. 0228 / 9691611-8

nowzamani@
zebra-log.de

www.zebralog.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Michael Volpert

Dipl.-Ing. Antje Janßen

M. Sc. Franziska Weitzel

Kassel, November 2019

Dipl.-Ing.

Burkhard Horn

Klemens Lühr

Omnid Nowzamani

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	Einleitung	1
2	Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren zur Stufe 1	3
3	SWOT-Analyse - Stärken, Chancen, Schwächen und Risiken des aktuellen Krefelder Verkehrsgeschehens	9
3.1	Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt	9
3.1.1	Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse	10
3.1.2	Ergebnisse aus der Beteiligung	11
3.1.3	Zusammenfassung	13
3.2	Verkehr in die Region und aus der Region	14
3.2.1	Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse	14
3.2.2	Ergebnisse aus der Beteiligung	15
3.2.3	Zusammenfassung	16
3.3	Umweltverträglicher Verkehr und Klimaschutz	17
3.3.1	Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse	17
3.3.2	Ergebnisse aus der Beteiligung	17
3.3.3	Zusammenfassung	19
3.4	Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer	20
3.4.1	Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse	20
3.4.2	Ergebnisse aus der Beteiligung	20
3.4.3	Zusammenfassung	22
3.5	Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum	23
3.5.1	Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse	23
3.5.2	Ergebnisse aus der Beteiligung	23
3.5.3	Zusammenfassung	25
3.6	Neue Mobilitätsformen und -technologien (Digitalisierung)	26
3.6.1	Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse	26

	3.6.2	Ergebnisse aus der Beteiligung	26
	3.6.3	Zusammenfassung	28
4		Leitbild zur zukünftigen Mobilität in Krefeld	29
	4.1	Präambel	29
	4.2	Leitbild	30
	4.3	Krefeld 2030+ – Nachhaltige Mobilität in einer lebenswerten Stadt	31
	4.3.1	Stadtentwicklung und regionale Kooperation	32
	4.3.2	Vernetzt mit der Region: integrierte und attraktive Verkehrsangebote	33
	4.3.3	Stadt- und sozialverträgliche Mobilität für alle: Erreichbarkeit von Innenstadt, Stadtteilen und Quartieren	34
	4.3.4	Sicher, umwelt- und klimafreundlich unterwegs	35
	4.3.5	Sichtbare Lebensqualität: öffentliche Räume als Aushängeschild der Stadt	36
	4.3.6	Gezielte Innovation: neue Mobilitätsangebote und Technologien	37
	4.4	Der Weg in die Zukunft	38
	4.5	Zielematrix	40
		Tabellenverzeichnis	45
		Abbildungsverzeichnis	45

1 Einleitung

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

LK Argus Kassel GmbH wurde Ende 2018 von der Stadt Krefeld beauftragt, für die rund 234.000 Einwohner zählende, nordrhein-westfälische Großstadt ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept zu entwickeln. Die Erstellung des Mobilitätskonzepts erfolgt auf einer gesamtstädtischen Ebene unter Berücksichtigung der überregionalen Verflechtungen in die Nachbarstädte sowie für definierte Vertiefungsbereiche, um der besonderen Raumstruktur Krefelds – mit unterschiedlich geprägten Teilräumen – gerecht zu werden.

Das Mobilitätskonzept wird in Zusammenarbeit mit Burkhard Horn (Mobilität & Verkehr, Strategie & Planung), mit IKU GmbH (Die Dialoggestalter) und mit ZebraLog GmbH & Co. KG erstellt.

Ziel des gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes ist es, Leitbilder für die verkehrliche Entwicklung der Stadt in den nächsten Dekaden zu erarbeiten und diese durch innovative, aber nachhaltige Maßnahmenpakete zu stützen. Dabei sollen alle Verkehrszwecke, Verkehrsmittel und Verkehrsnetze berücksichtigt werden.

Die Erstellung des Mobilitätskonzepts erfolgt unter Beachtung der *Hinweise der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)* sowie des Planungsansatzes des *Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)*.

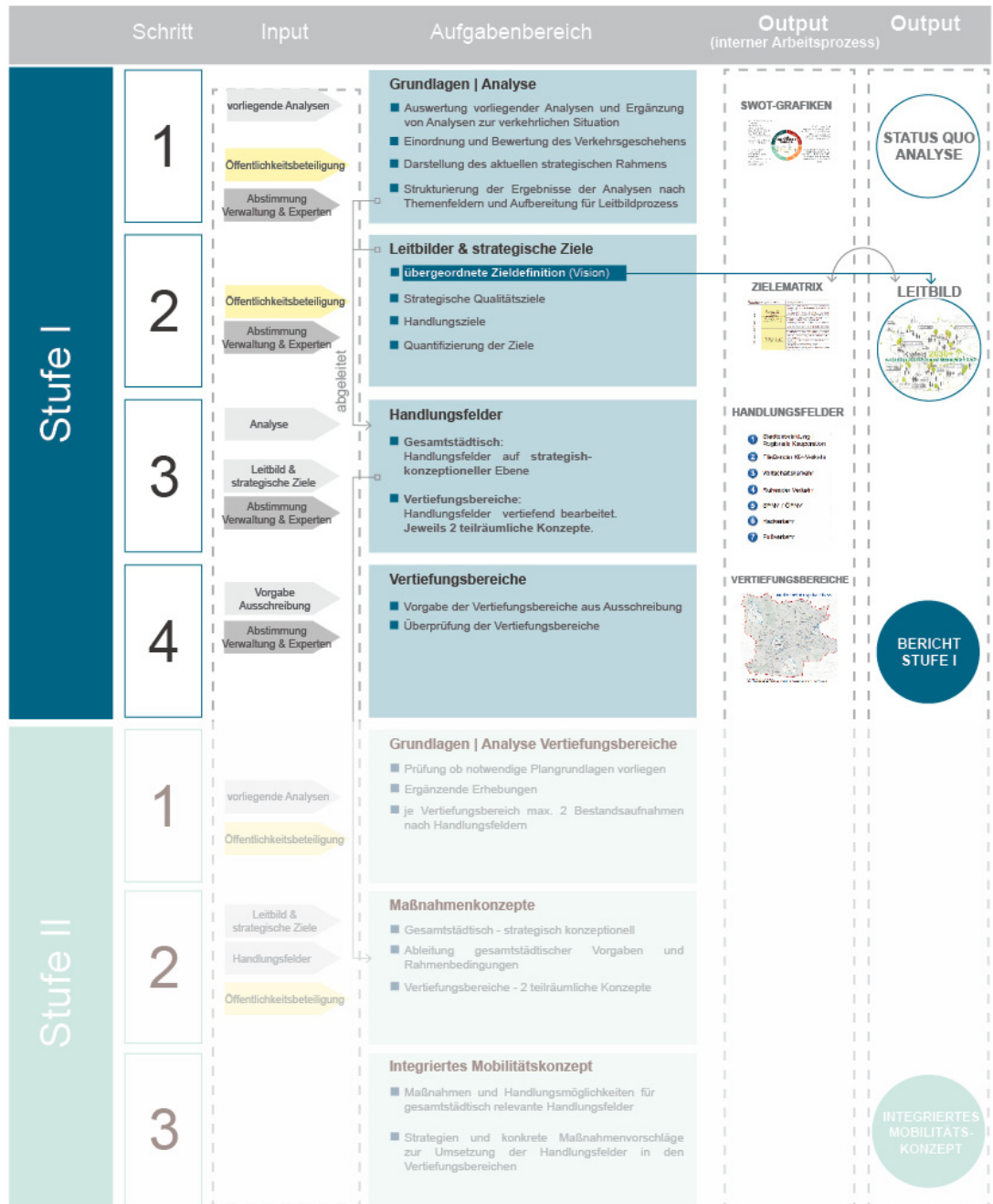
In den Hinweisen der FGSV wird bei der Verkehrsentwicklungsplanung zwischen einer strategisch-konzeptionellen Ebene und einer Maßnahmenebene unterschieden. Die Erstellung des Mobilitätskonzepts für Krefeld erfolgt somit in zwei Entwicklungsstufen. In Stufe 1 werden strategische Ziele und Handlungsfelder erarbeitet und darauf aufbauend in Stufe 2 Maßnahmen entwickelt.

Als Grundlage für die Entstehung eines zielorientierten Mobilitätskonzepts erfolgt in Stufe 1 die Bestandsaufnahme der Ausgangssituation Krefelds und daraus abgeleitet, Überlegungen zu den Zielen und den möglichen Strategien einer zukünftigen Mobilitätsentwicklung. Aus diesen Arbeitsschritten wird ein Leitbild mit strategischen Zielen in Verknüpfung mit Handlungsfeldern erstellt. Des Weiteren werden die zu bearbeitenden Vertiefungsbereiche und gesamtstädtischen Handlungsfelder überprüft und festgelegt.

In Stufe 2 findet die Erarbeitung gesamtstädtischer, sektoraler Handlungskonzepte und die Ausarbeitung relevanter Handlungsfelder für die Vertiefungsbereiche statt. Das Ergebnis des Arbeitsprozesses ist ein integriertes Mobilitätskonzept, welches zu Erreichung der in Stufe 1 formulierten Zielsetzung führt.

Der vorliegende Auszug aus der Stufe 1 dient dazu, die wesentlichen Ergebnisse dieser Stufe mit der SWOT-Analyse und dem Leitbild zu dokumentieren. Vorangestellt ist ein Überblick über das Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren zur Stufe 1.

● **Abbildung 1:** Ablauf Stufe 1 (abgeschlossen) und Stufe 2 (vorläufige Darstellung)¹



¹ Ablauf Stufe 1 (abgeschlossen) und Stufe 2 (vorläufige Darstellung), Eigene Darstellung

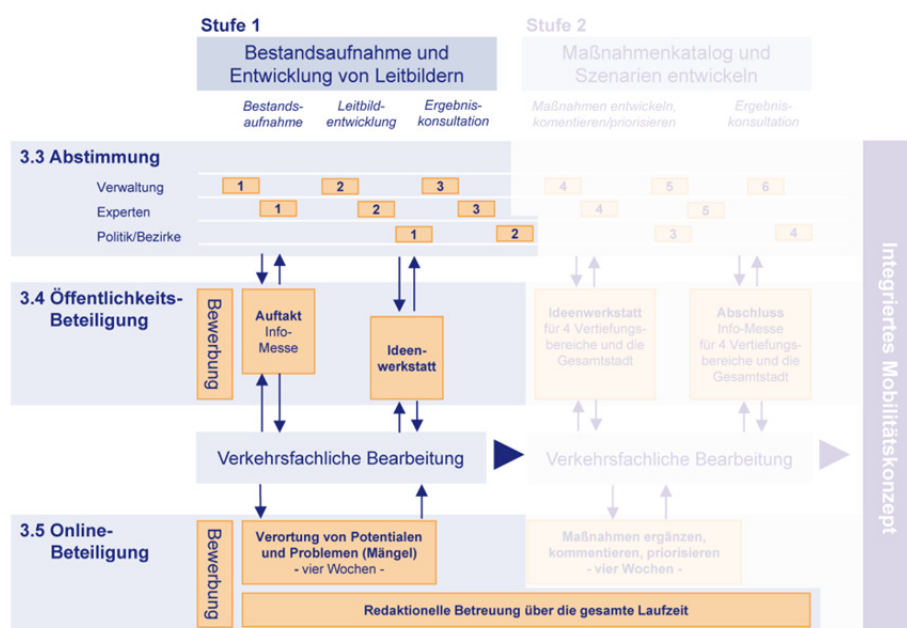
2 Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren zur Stufe 1

Um für das Mobilitätskonzept eine hohe Akzeptanz zu erreichen, erfolgt die Erarbeitung in enger Zusammenarbeit mit Vertretern der zuständigen Verwaltungsstellen, externen Experten und Stakeholdern sowie unter intensiver Beteiligung der Öffentlichkeit. Die in Stufe 1 erfolgten Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren sind im Folgenden aufgelistet und nachfolgend kurz zusammenfassend beschrieben.

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

● **Abbildung 2:** Mobilitätskonzept Krefeld²



● **Tabelle 1:** Abstimmungs- und Beteiligungstermine in der Stufe 1

20.12.2018	Auftakt-Termin
29.01.2019	1. Verwaltungsabstimmung
22.02.2019	1. Expertenbeirat
12.03.2019	Auftaktveranstaltung, Info-Messe
12.03. - 12.04.2019	Online Beteiligung Stufe 1
13.03.2019	Ausschuss Bauen, Wohnen, Mobilität
03.04.2019	2. Verwaltungsabstimmung
04.04.2019	Abstimmung integriertes Klimaschutzkonzept
07.05.2019	2. Expertenbeirat

² Mobilitätskonzept Krefeld, Eigene Darstellung

18.05.2019	1. Ideenwerkstatt
06.06.2019	3. Verwaltungsabstimmung
13.06.2019	3. Expertenbeirat
10.07.2019	Initiativkreis Innenstadt
09.09.2019	Abstimmung integriertes Klimaschutzkonzept
09.09.2019	Beratung Politik
10.09.2019	Veranstaltung Krefeld Radschlag
30.10.2019	gemeinsamer Ausschuss Bauen, Wohnen, Mobilität mit Ausschuss für Stadtplanung und Stadtsanierung

● **Abbildung 3:** Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren³



Verwaltungsabstimmung: Die in Stufe 1 stattgefundenen Verwaltungsabstimmungen dienen dem Austausch von Informationen, der verwaltungsinternen Diskussion von Zwischenergebnissen und der Vorbereitung der weiteren Abstimmungen und Beteiligungsformate. In Stufe 1 fanden neben einem ersten Auftakt-Termin drei Verwaltungsabstimmungen statt. Die Teilnehmer seitens des Auftraggebers waren Vertreter aus den Fachbereichen Stadt- und Verkehrsplanung, Sicherheit und Ordnung (Straßenverkehrsamt), Stadtmarketing, Umwelt und Verbraucherschutz sowie aus dem Oberbürgermeister-Büro. Seitens des Auftragnehmers nahmen Vertreter des Hauptauftragnehmers LK Argus, Herr Burkhard Horn, sowie vereinzelt Vertreter der Unterauftragnehmer Zebralog und IKU teil. Der

³ Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren, Eigene Darstellung.

Ablauf und die besprochenen Inhalte der einzelnen Verwaltungsabstimmungsrunden wurden jeweils in einem Protokoll detailliert festgehalten und an die Teilnehmer der Abstimmungsrunden verschickt.



Expertenbeirat: In der ersten Stufe fanden drei Sitzungen des Expertenbeirates statt. Diese dienten dazu, mit den Experten – die sich unter anderem aus Vertretern der Verwaltung, Institutionen, Interessensvertretern, Stakeholdern sowie Vertretern aus der Politik zusammensetzten – die Anforderungen und Zwischenergebnisse der Bearbeitung zu diskutieren und Inhalte nachfolgender Bearbeitungsschritte festzulegen. Außerdem wurden die Expertenrunden in den Öffentlichkeitsbeteiligungsprozess mit eingebunden, um die dort formulierten Vorstellungen mit in die Diskussion einzubeziehen. Dafür wurden die Experten zu den öffentlichen Veranstaltungen eingeladen. Teilnehmer der Expertenrunde aus der Verwaltung sind die beteiligten Ämter Stadt- und Verkehrsplanung, Sicherheit und Ordnung (Straßenverkehrsamt), Stadtmarketing, Umwelt und Verbraucherschutz sowie eine Vertretung aus dem Oberbürgermeister-Büro und das Presseamt. Die externen Experten sind Vertreter des ADAC Nordrhein-Westfalen, des ADFC Krefeld - Kreis Viersen, des B.U.N.D, der Behindertenvertretung, der Hochschule Niederrhein, des ASTA der Hochschule Niederrhein, der IHK Mittlerer Niederrhein, der Kreishandwerkerschaft Krefeld, der Rheinbahn AG Düsseldorf, der SWK Mobil, der Wirtschaftsförderung, der Arbeitsgemeinschaft Krefelder Bürgervereine, des Einzelhandelsverbands, des Jugendbeirats Krefeld, der Kommunalbetriebe Krefeld, der Kreishandwerkerschaft Niederrhein und der NABU-Krefeld. Seitens der Politik waren Vertreter aus den Fraktionen SPD, CDU, FDP, die Linke und den Grünen beteiligt. Der Ablauf und die besprochenen Inhalte wurden in detaillierten Protokollen dokumentiert. Kurzfassungen der Protokolle sind im Internet (www.krefeld-bewegen) verfügbar.



Öffentlichkeitsbeteiligung: Um einen Grundkonsens für das Mobilitätskonzept zu schaffen, der auch von der Öffentlichkeit getragen wird und um Informationen und Ideen von den unterschiedlichen Akteuren in Krefeld zu sammeln, finden während des Bearbeitungsprozesses verschiedene Beteiligungsveranstaltungen statt. Ergänzt werden diese durch eine während des gesamten Bearbeitungsprozesses online geschaltete Beteiligungs- und Informationsplattform zum Mobilitätskonzept, im Rahmen derer zu jeder Stufe des Konzeptes eine 4-wöchige-Beteiligungsphase stattfindet (www.krefeld-bewegen.de).

Durch Postkarten, Flyer, Poster, das Onlineportal, über die Presse sowie über die Beteiligungsplattform wurde auf die Erstellung des Mobilitätskonzeptes, sowie auf die Partizipations-Möglichkeiten aufmerksam gemacht.

● **Abbildung 4:** Werbung für Auftaktveranstaltung und Online-Beteiligung⁴



Auftaktveranstaltung: In Stufe 1 wurde eine Auftaktveranstaltung durchgeführt, welche bei der Öffentlichkeit Lust auf eine aktive Mitwirkung wecken sollte. Die dreistündige Veranstaltung diente dazu, die Öffentlichkeit über das Vorgehen bei der Erstellung des Mobilitätskonzepts zu unterrichten und Informationen zum Status-Quo in Krefeld durch die Teilnehmer zu erhalten. Die Partizipationsveranstaltung fand in Form einer Info-Messe statt, bei der die Teilnehmer an verschiedenen Themeninseln einen Input geben konnten.

● **Abbildung 5:** Auftaktveranstaltung⁵



⁴ IKU die Dialoggestalter

⁵ Quelle: Burkhard Horn (2019), Foto Auftaktveranstaltung

Die Ergebnisse der Auftaktveranstaltung wurden in einer ausführlichen Gesamtdokumentation festgehalten und liegen als eigenständiges Dokument⁶ vor.

Online Beteiligung: Im Anschluss an die Auftaktveranstaltung wurde vom 12. März bis zum 12. April 2019 die erste Online-Beteiligung freigeschaltet. Dabei wurden dieselben Themenbereiche behandelt wie bei der Auftaktveranstaltung.

In den Dialogräumen - zu jedem Themenfeld einer - konnte die Öffentlichkeit mitteilen, was bereits heute in Krefeld gut läuft, wo Herausforderungen angepackt werden sollen und was sie sich für die Mobilität im Jahr 2030 wünscht. Außerdem konnten sich die Teilnehmer über die Dialogräume austauschen. Beiträge anderer Teilnehmer konnten kommentiert oder positiv bewertet werden. Dadurch wurde eine interaktive Beteiligung ermöglicht.

Eine detaillierte Dokumentation der Online-Beteiligung in Stufe 1 liegt als eigenständiges Dokument⁷ vor.

● **Abbildung 6:** Dialogräume der Online-Beteiligung⁸

<p>Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt</p> <p>126 Meinungen 387 Bewertungen 104 Kommentare</p> <p>Die meisten Wege der Krefelder Bevölkerung finden in und zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt statt.</p> <p>Diskutieren Sie mit!</p>	<p>Verkehr in die Region und aus der Region</p> <p>302 Meinungen 331 Bewertungen 116 Kommentare</p> <p>55.000 Berufspendler kommen täglich nach Krefeld, ca. 46.000 Arbeitnehmer aus Krefeld pendeln aus.</p> <p>Diskutieren Sie mit!</p>	<p>Umweltverträglicher Verkehr und Klimaschutz</p> <p>114 Meinungen 476 Bewertungen 94 Kommentare</p> <p>Der Kfz-Verkehr ist einer der Hauptversacher von Umweltbelastungen.</p> <p>Diskutieren Sie mit!</p>
<p>Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer</p> <p>67 Meinungen 141 Bewertungen 46 Kommentare</p> <p>Im Jahr 2017 ereigneten sich auf Krefelds Straßen insgesamt 8.485 Unfälle, dabei wurden insgesamt 841 Menschen verletzt.</p> <p>Diskutieren Sie mit!</p>	<p>Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum</p> <p>311 Meinungen 263 Bewertungen 123 Kommentare</p> <p>In vielen Straßen Krefelds wird es eng: Kfz-Verkehr, Straßenbahn, Radfahrer und Radfahrerinnen müssen sich die Fahrbahn teilen.</p> <p>Diskutieren Sie mit!</p>	<p>Neue Mobilitätsformen und Technologien (Digitalisierung)</p> <p>47 Meinungen 56 Bewertungen 28 Kommentare</p> <p>Neue vernetzte Mobilitätsangebote sind eines der Zukunftsthemen im Verkehr.</p> <p>Diskutieren Sie mit!</p>

⁶ IKU_Die Dialoggestalter (2019), Integriertes Mobilitätskonzept der Stadt Krefeld, Ergebnisdokumentation der öffentlichen Auftaktveranstaltung am 12.03.2019 in Krefeld

⁷ Zebalog (2019), Mobilitätskonzept der Stadt Krefeld, Dokumentation der ersten Online-Beteiligungsphase (12.03.-12.04.2019)

⁸ www.krefeld-bewegen.de, Zebalog (2019)

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

Ideenwerkstatt: Mit der Ideenwerkstatt am 18.05.2019 wurden in einem intensiven Austausch mit der interessierten Öffentlichkeit Leitbilder diskutiert. Die Ideenwerkstatt wurde in einem World-Café-Setting angelegt, bei dem der Partizipationsprozess durch den Austausch und die Ideenentwicklung in kleinen Arbeitsgruppen an Thementischen stattfindet.

● **Abbildung 7:** Ideenwerkstatt⁹



Die Ergebnisse der Ideenwerkstatt liegen in einer eigenständigen Dokumentation vor.¹⁰



Ausschuss-Sitzungen: Die Zwischen- und Endergebnisse von wichtigen Meilensteinen der Stufe 1 wie dem Analyseergebnis, dem entwickelten Leitbild zum Mobilitätskonzept und der Festlegung von Handlungsfeldern und Vertiefungsbereichen wurden der Politik präsentiert und zur Diskussion und Beschlussfassung gestellt.

Am 30.10.2019 wurde das Leitbild zum Mobilitätskonzept sowie die in der Stufe 2 zu bearbeitenden gesamtstädtischen Handlungsfelder und die Vertiefungsbereiche mit den dort detailliert zu bearbeitenden Handlungsfeldern in einer gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Mobilität mit dem Ausschuss für Stadtplanung und Stadtsanierung beschlossen. Das Leitbild ist in Kapitel 4 dieses Berichtes dargestellt.

⁹ Quelle: IKU_Die Dialoggestalter (2019), Foto Ideenwerkstatt

¹⁰ IKU_Die Dialoggestalter (2019), Integriertes Mobilitätskonzept der Stadt Krefeld, Ergebnisdokumentation der Ideenwerkstatt am 18.05.2019 in Krefeld (siehe www.krefeld-bewegen.de)

3 SWOT-Analyse - Stärken, Chancen, Schwächen und Risiken des aktuellen Krefelder Verkehrsgeschehens

Die SWOT-Analyse (Strengths - Weaknesses - Opportunities - Threats) ist eine zusammenfassende Bewertung der Bestandsanalyse. Dabei werden Stärken, Schwächen, potentielle Entwicklungsmöglichkeiten und Risiken gegenübergestellt.

Die in der Dokumentenanalyse nach Verkehrsarten gegliederten Inhalte wurden in diesem Schritt für folgende 6 Querschnittsthemen ausgewertet:

- Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt,
- Verkehr in die Region und aus der Region,
- Umweltverträglicher Verkehr und Klimaschutz,
- Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer,
- Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum und
- Neue Mobilitätsformen und -technologien (Digitalisierung)

Auf der Basis dieser Themenfelder erfolgte die Öffentlichkeitsbeteiligung (Auftaktveranstaltung und Online-Beteiligung), um ergänzende Einschätzungen und Hinweise zu Problemlagen und Chancen zu erhalten sowie vorhandene positive Ansatzpunkte und Herausforderungen zu identifizieren. Auch in dem Expertenbeirat wurde anhand dieser Themenfelder die SWOT-Analyse präsentiert und diskutiert - auch die Ergänzungen aus dieser Runde fließen in die nachfolgenden Darstellungen ein.

Die Themenfelder waren darüber hinaus die Basis zur Abfrage von Zielsetzungen für die zukünftige Mobilität in Krefeld. Für die darauf aufbauende Leitbildentwicklung wurden diese leicht modifiziert.

3.1 Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt

Das Themenfeld „Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt“ beinhaltet zum einen stadtstrukturelle Aspekte aus der Status-Quo-Analyse, zum anderen Aussagen aus den Status-Quo-Betrachtungen zu den Bedingungen für die einzelnen Verkehrsarten.

3.1.1 Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse

Stärken und Chancen

Das Krefelder Stadtgebiet zeichnet sich durch eine im Wesentlichen kompakte Stadtstruktur mit guten Erreichbarkeiten (der Innenstadt) aus. Dies äußert sich u.a. in der (im Vergleich zum regionalstatistischen Raumtyp Stadtregion - Regiopole und Großstädte in NRW) unterdurchschnittlichen mittleren Distanz aller Wege und Tagesstrecken der Krefelder Bevölkerung.

Ein gutes ÖPNV-Grundangebot auf den Hauptachsen (Straßenbahn im 15-min Takt und 6 Nachtbuslinien) trägt zur guten Erreichbarkeit (insbesondere der Innenstadt durch hauptsächlich radiale Linienführung) bei. Die Fortschreibung des NVP bietet Chancen für eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV.

Es besteht ein ausreichendes Parkraumangebot in der Innenstadt und in Uerdingen. Sowohl das Parkraumkonzept Innenstadt (nicht beschlossen) als auch das für Uerdingen (beschlossen) empfiehlt eine Erweiterung von Bewohnerparkgebieten, wodurch die Parkbedingungen für die Bewohner dieser Bereiche verbessert werden können. Des Weiteren ist die in beiden Konzepten empfohlene Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung eine Chance, den Parkdruck innerhalb der jeweiligen Gebiete zu mindern.

Insgesamt besteht ein gutes bzw. ausreichend ausgebautes Straßennetz mit Anschluss an das überregionale Straßensystem. Geplante Straßennetzergänzungen könnten Entlastung schaffen, wenn daraus resultierende Umgestaltungspotentiale z. B. für Ortsdurchfahrten (insbesondere in Fischeln) genutzt werden. Die höchsten Kfz-Belastungen (ausgenommen der Bundesautobahnen) liegen insbesondere auf den Ringstraßen. Aufgrund der Lkw-Durchfahrtsverbote wird der Lkw-Verkehr weitestgehend aus der Innenstadt herausgehalten.

Der Radverkehr hat schon heute eine große Bedeutung im Alltagsverkehr der Krefelder Bevölkerung. Durch die Errichtung von Fahrradboxen an wichtigen Ziel- und Umsteigepunkten wurden die Bedingungen für den Radverkehr leicht verbessert. Die Qualitätsoffensive Radverkehr bietet Chancen zur weiteren deutlichen Verbesserung von Radverkehrsnetz und Infrastruktur.

Im Fußverkehr zeigen Einzelprojekte, wie z.B. abgeschlossene und geplante Projekte im Rahmen von Stadtumbau oder geplante Umbaumaßnahmen zur Schaffung von Barrierefreiheit, Verbesserungspotentiale auf.

Schwächen und Risiken

Im Krefelder Stadtgebiet bestehen teilweise disperse Siedlungsstrukturen mit geringen Dichten und wenig Nutzungsmischung. Siedlungserweiterungsflächen,

welche abseits bestehender ÖPNV-Erschließungen liegen, bergen das Risiko einer kfz-orientierten Siedlungsentwicklung.

Auf den zentralen Zufahrtsachsen, insbesondere den Radialen zur Innenstadt, sind Kapazitätsprobleme zu erkennen.

Die Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt sowie in Uerdingen ist unzureichend und uneinheitlich. Auch die Parkleitsysteme dieser beiden Versorgungs- und Besucherschwerpunkte entsprechen nicht den Anforderungen. Des Weiteren besteht bei den Parkhäusern erhebliches Verbesserungspotential hinsichtlich der Attraktivität und Benutzerfreundlichkeit.

In Hüls, Benrad-Süd und Bockum lassen sich größere, in vielen weiteren Bereichen auch kleinere Erschließungslücken des ÖPNV erkennen. Die Verbindungen verlaufen überwiegend über das Zentrum, dezentrale Ortsteile sind untereinander schlecht verbunden. Es besteht ein eingeschränktes ÖPNV-Angebot in der Nebenverkehrszeit und in der Schwachverkehrszeit.

Die Radverkehrsanlagen in Krefeld weisen erhebliche Qualitätsmängel auf. Neben Oberflächenschäden kommen insbesondere Längsunebenheiten häufig vor und ziehen sich zum Teil über längere Strecken hin (z.B. Uerdinger Straße). Die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur weist außerdem Netzlücken auf. Des Weiteren sind einige Radabstellanlagen in der Innenstadt überlastet.

Der Hauptbahnhof ist aufgrund seiner Lage am südlichen Rand der Innenstadt mit den nördlichen Bereichen des Zentrums schlecht verknüpft und fußläufig schlecht erreichbar. Mangelhafte Querbarkeit von Straßen führt zu einer Barrierewirkung (z.B. Hbf - Straßenbahn- und Bushaltestelle, Fußgängerzone - Theaterplatz), die z.T. die Erreichbarkeit wichtiger Ziel- und Anschlusspunkte erschwert. Es bestehen keine zusammenhängenden Fußwegenetze.

Die Straßenräume weisen zum Teil geringe Gestalt- und Aufenthaltsqualität auf. Für den Fußverkehr führen Gehwegschäden zu einer Beeinträchtigung des Nutzungskomforts.

3.1.2 Ergebnisse aus der Beteiligung

Zu dem Thema „Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt“ gab es 218 Beiträge und Kommentare in der Onlinebeteiligung. Das Thema ist somit als wichtig zu bewerten. Auch die Meinungen aus der Auftaktveranstaltung zur Bürgerbeteiligung und den Expertenworkshops weisen auf die Bedeutung des Themas hin.

Stadt Krefeld

**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

Stärken und Chancen

Die Innenstadt wird aufgrund ausreichender Parkplätze, bezahlbarer Parkgebühren und (im Vergleich zu anderen Städten) geringer Staubbelastung als gut mit dem Auto erreichbar eingeschätzt.

Die Erreichbarkeit der Innenstadt und weiterer Ziele in der Stadt mit dem ÖPNV wird ebenfalls als gut bewertet. Vor allem entlang der Straßenbahnlinien bestehe ein gutes Angebot. Für Schüler und Studierende habe der ÖPNV zudem ein günstiges Preisniveau.

Schwächen und Risiken

Für die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto wird durch eine fehlende Koordinierung der Ampelschaltungen sowie die Konzentration von Parkhäusern in der westlichen Innenstadt eine Beeinträchtigung gesehen. Generell werde auch das Parkgeschehen in der Innenstadt nicht ausreichend kontrolliert, obwohl der Parkdruck zugenommen habe.

In Fischeln wird auf den schlechten Zustand und die Staubbelastung in der Kölner Straße hingewiesen.

Die Vermeidung unnötiger Verkehre sollte bei der Stadtentwicklung mitgedacht werden. Bei Errichtung von Neubaugebieten sollten z.B. ÖPNV-Anbindungen eingeplant und möglich gemacht werden.

Zu Koordinierung des innerstädtischen Lieferverkehrs sollte ein Konzept für Citylogistik erstellt werden. Da Wirtschaftsverkehre jedoch gegenwärtig auch durch Wohngebiete verlaufen sei es erforderlich, dieses Thema nicht exklusiv für die Innenstadt, sondern gesamtstädtisch zu betrachten.

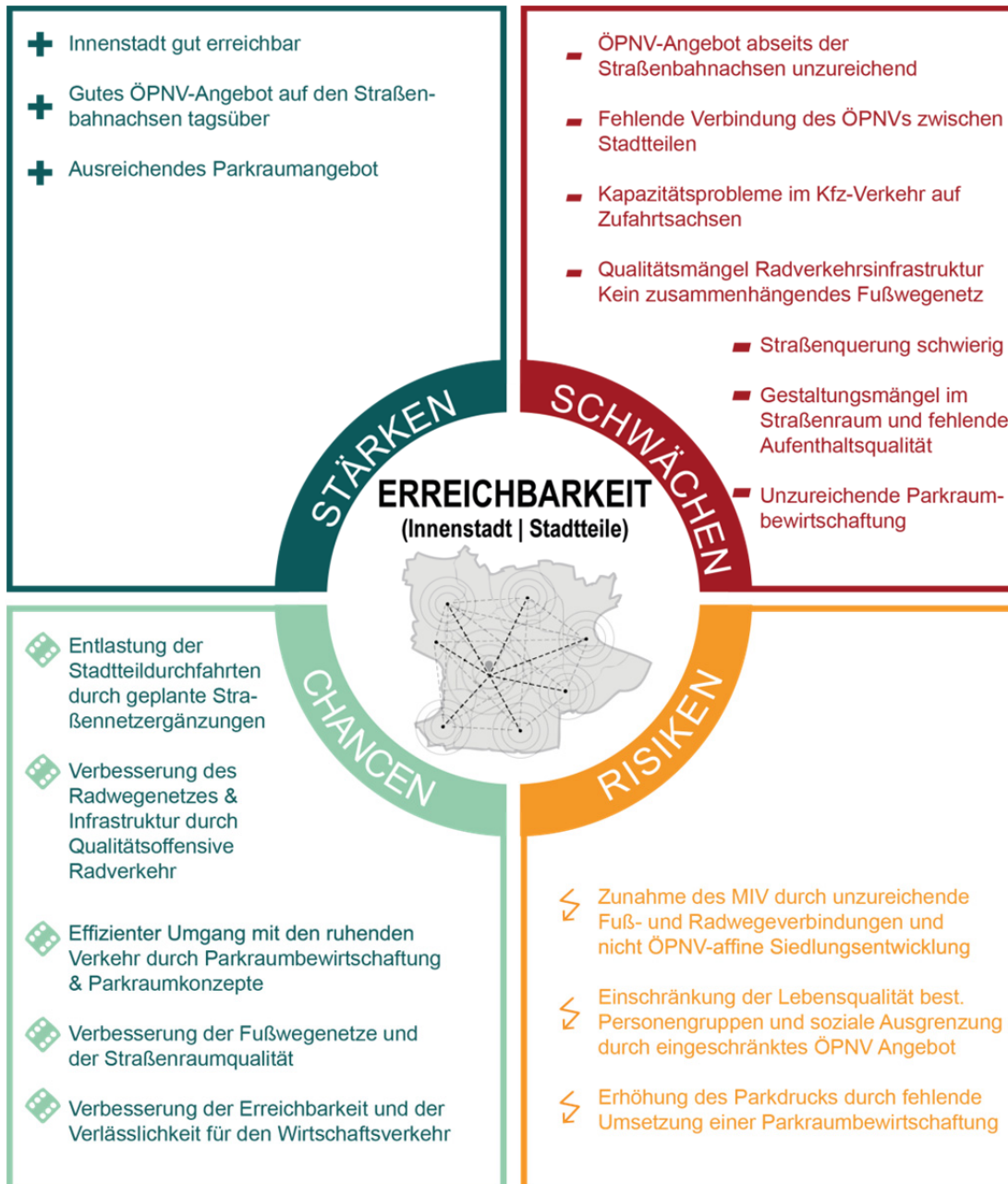
Die Taktung des ÖPNV wird insgesamt (jedoch besonders in den Abendstunden und an Wochenenden) als nicht ausreichend bewertet. Fahrpläne seien nicht aufeinander abgestimmt und haben unattraktive Fahrzeiten. Für Stadtteile abseits der Straßenbahntrassen wird die Erreichbarkeit als ungünstig eingestuft, aufgrund fehlender Tangentialverbindungen im ÖPNV vor allem untereinander.

Das Radwegenetz sei lückenhaft und die Radinfrastruktur in einem schlechten Zustand.

Die Erreichbarkeit zu Fuß werde durch fehlende Fußgängerüberwege und fußgängerunfreundliche Ampelschaltungen beeinträchtigt. Des Weiteren wird das Fehlen von Fußgängerleitsystemen mit Informationen zu Entfernungen und Gehminuten bemängelt.

3.1.3 Zusammenfassung

● **Abbildung 8:** Swot-Analyse Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt



3.2 Verkehr in die Region und aus der Region

Das Themenfeld „Verkehr in die Region und aus der Region“ befasst sich mit den regionalen Verflechtungen und deren möglicher Abwicklung mit den verschiedenen Verkehrsträgern.

3.2.1 Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse

Stärken und Chancen

Krefeld hat mit den Bundesautobahnen A 57 und A 44 sowie den Bundesstraßen B 57/ B 288 und B 9/ B 509 eine gute Straßenanbindung in die Region und ist mit dieser intensiv verknüpft (insbesondere mit benachbarten Großstädten und Mittelzentren).

Im SPNV ist Krefeld auf einigen Schienen-Strecken gut an die Region angebunden. Die insgesamt 6 Bahnhöfe im Krefelder Stadtgebiet mit Bedienung durch Regionalbahnen verfügen (bis auf Linn und Hohenbudberg Chempark) über Park&Ride sowie Bike&Ride-Plätze.

Die schon heute Stadtgrenzen überschreitenden Radverkehre können durch die geplante Anbindung an Radschnellwege gestärkt werden.

Das RegioNetzWerk stellt eine Chance zur integrierten und abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auf regionaler Ebene dar.

Schwächen und Risiken

Pendler und Besucherverkehre sind mit einer hohen Kfz-Verkehrsbelastung von Auswärtigen in Krefeld verbunden. Sie verursachen ca. ein Drittel aller Kfz-Fahrten im Stadtgebiet.

Zu benachbarten Orten abseits der SPNV-Achsen besteht nur ein eingeschränktes ÖPNV-Angebot.

Mit 3 Regionalexpresslinien, 2 Regionalbahnlinien und nur einem IC Fahrtenpaar (Aachen - Berlin, hin und zurück) ist die Anbindung an den Schienenverkehr (insbesondere Fernverkehr) unzureichend. Für viele Ziele im Schienenverkehr ist ein Umstieg erforderlich. Auch der Flughafen Düsseldorf ist nicht (mehr) ohne Umstieg zu erreichen.

Die meisten Fernbusverbindungen verkehren einmal täglich und verlaufen mit Umstieg in Dortmund. In Richtung Osten besteht keine durchgängige Fernbusverbindung. Die Bedeutung von Fernbussen nimmt ab.

3.2.2 Ergebnisse aus der Beteiligung

Mit 233 Beiträgen und Kommentaren in der Onlinebeteiligung hat das Thema „Verkehr in die Region und aus der Region“ eine sehr hohe Bedeutung für die Öffentlichkeit. Die folgende Bewertung enthält darüber hinaus auch Beiträge aus der Auftaktveranstaltung zur Bürgerbeteiligung und aus den Expertenworkshops.

Stärken und Chancen

Die Anbindung an die Region und die benachbarten Städte über die Autobahnen wird als sehr gut bewertet.

Im Zugverkehr werden die Verbindungen nach Düsseldorf sowie in die umliegenden Städte St. Tönis, Moers und Duisburg als verbessert eingeschätzt. Ein (möglicher) Anschluss an den RRX wird als weitere Chance gesehen.

Für den Radverkehr wird die Krefelder Promenade als ein guter Anfang für die Verbesserung der Infrastruktur gesehen.

Schwächen und Risiken

Für die Verbindung zwischen Bahn und Auto werden am Bahnhof und an vielen weiteren Stellen in der Stadt (Uerdingen) fehlende Park+Ride Plätze bemängelt.

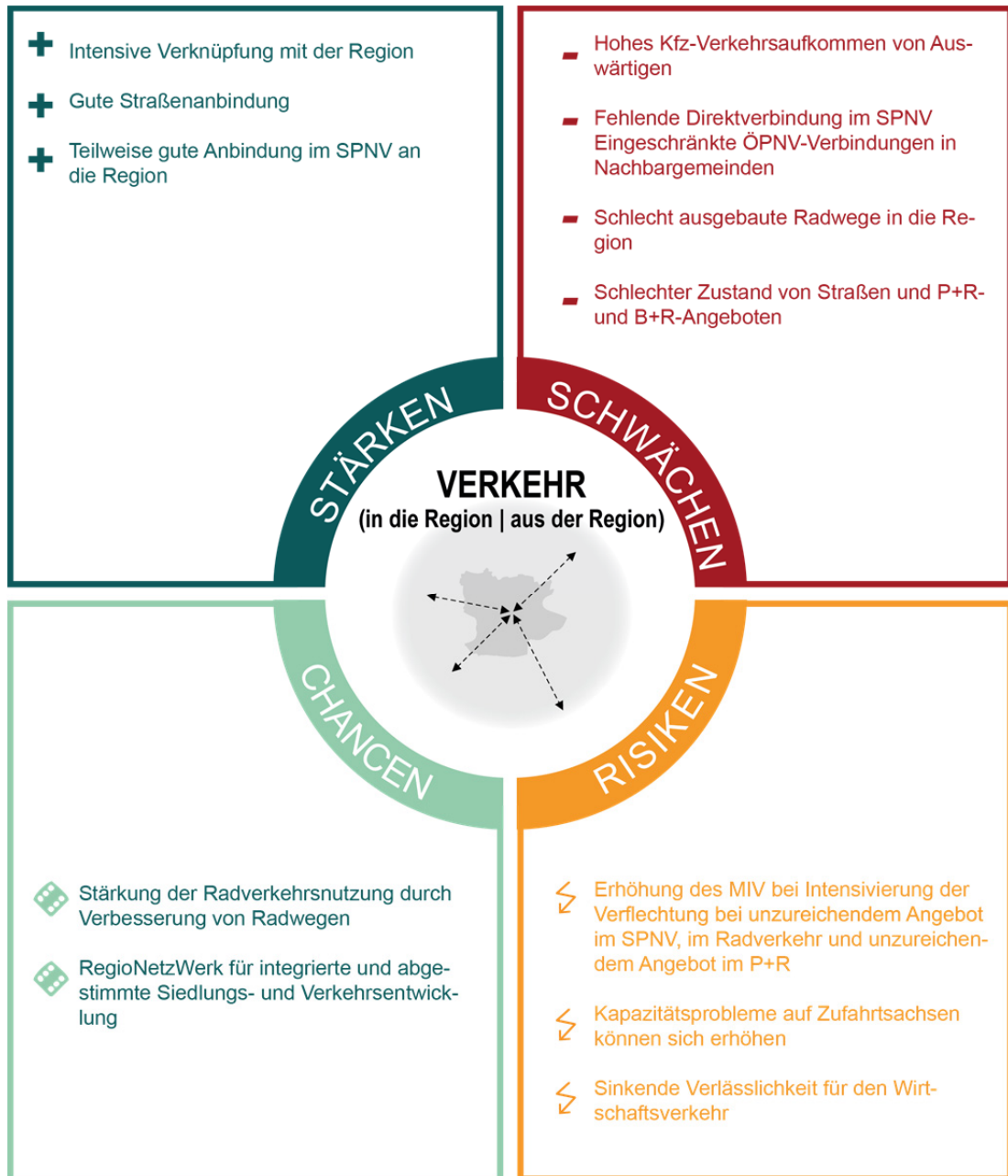
Für die regionale Anbindung der Stadt wurde hauptsächlich der SPNV kritisiert. Es fehle ein Anschluss an den RRX. Viele umliegende Städte und äußere Stadtteile seien schlecht erreichbar und mit geringen Taktzeiten (häufig nur 60min-Takt) verbunden. Zudem fehlen Direktverbindungen (z.B. zum Flughafen Düsseldorf), so dass notwendige Umstiege die Reisezeiten verlängern würden.

Die ungenügende Anbindung Krefelds an den Schienen-Fernverkehr wird kritisiert. Da eine Verbesserung in diesem Bereich nicht absehbar sei, sollte eine Förderung von Fernbussen als Chance genutzt werden.

Die Radanbindungen nach Moers und Willich seien nicht ausreichend. Insgesamt würden Anbindungen an Fahrradnetze und Radschnellwege fehlen.

3.2.3 Zusammenfassung

● **Abbildung 9:** Swot-Analyse Verkehr in die Region und aus der Region



3.3 Umweltverträglicher Verkehr und Klimaschutz

Das Themenfeld „Umweltverträglicher Verkehr und Klimaschutz“ behandelt die Auswirkungen des vorhandenen Verkehrsgeschehens auf die Umweltbedingungen in Krefeld (Luft, Lärm und Klima).

3.3.1 Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse

Stärken und Chancen

Durch die Maßnahmenumsetzung aus dem Luftreinhalteplan 2010 (Umweltzone bzw. Lkw-Fahrverbotszone) kam es seit 2015 zu keiner Überschreitung der NO₂-Grenzwerte.

Im Zuge der Lärmaktionsplanung wurden in den letzten Jahren lärmmindernde Maßnahmen (Tempo 30, Fahrbahnsanierung) umgesetzt. In der laufenden Stufe 3 der Lärmaktionsplanung sind weitere Lärminderungsmaßnahmen geplant.

Die Erarbeitung des Klimaschutzkonzeptes läuft parallel zum Mobilitätskonzept und bietet Synergieeffekte, die genutzt werden sollen.

Schwächen und Risiken

Vom Kfz-Verkehr geht weiterhin eine hohe Lärmbelastung oberhalb der gesundheitlichen Schwellenwerte aus. Davon sind in Krefeld insbesondere im Innenstadtbereich und an den Radialen 13.000 Einwohner (tags) bzw. 17.000 Einwohner (nachts) betroffen.

Die durch den Kfz-Verkehr verursachten Luftschadstoffbelastungen liegen nur knapp unterhalb der NO₂-Grenzwerte.

3.3.2 Ergebnisse aus der Beteiligung

„Umweltverträglicher Verkehr und Klimaschutz“ ist mit 197 Beiträgen und Kommentaren in der Onlinebeteiligung ein wichtiges Thema für die Öffentlichkeit. Außerdem fließen auch Meinungen aus der Auftaktveranstaltung zur Bürgerbeteiligung und den Expertenworkshops in die folgende Bewertung mit ein.

Stärken und Chancen

Positiv bewertet wird, dass die Stadt den Ausbau von Carsharing-Angeboten und von Infrastruktur für Elektromobilität fördert.

Im öffentlichen Nahverkehr werden die vorhandenen Straßenbahnlinien, die K-Bahn und die Busse mit Euro-6-Norm positiv wahrgenommen.

Die Radabstellmöglichkeiten werden als gut eingeschätzt und die neue Krefelder Promenade würde eine Chance zur weiteren Förderung des Radverkehrs darstellen.

Das Nachpflanzen von Bäumen wird als Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas positiv bewertet.

Schwächen und Risiken

Der Anteil des Autoverkehrs im Krefelder Stadtverkehr wird als zu hoch bewertet. Das hohe Verkehrsaufkommen sowie laute Kfz/Motorräder führen zu Luftschadstoff- und Lärmbelastung (Innenstadt, Verkehrsknotenpunkte, Friedrich-Ebert-Straße, Hauptachsen im Stadtteil Fischeln).

Kritisiert wird, dass Elektromobilität aufgrund zu weniger öffentlicher Ladesäulen in Krefeld erschwert bzw. zu wenig gefördert werde.

Der öffentliche Nahverkehr sei zu teuer und deswegen im Vergleich zur Pkw-Nutzung nicht ausreichend attraktiv. Hohe Verkehrsmengen am Ostwall führten zur Beeinträchtigung des ÖPNV.

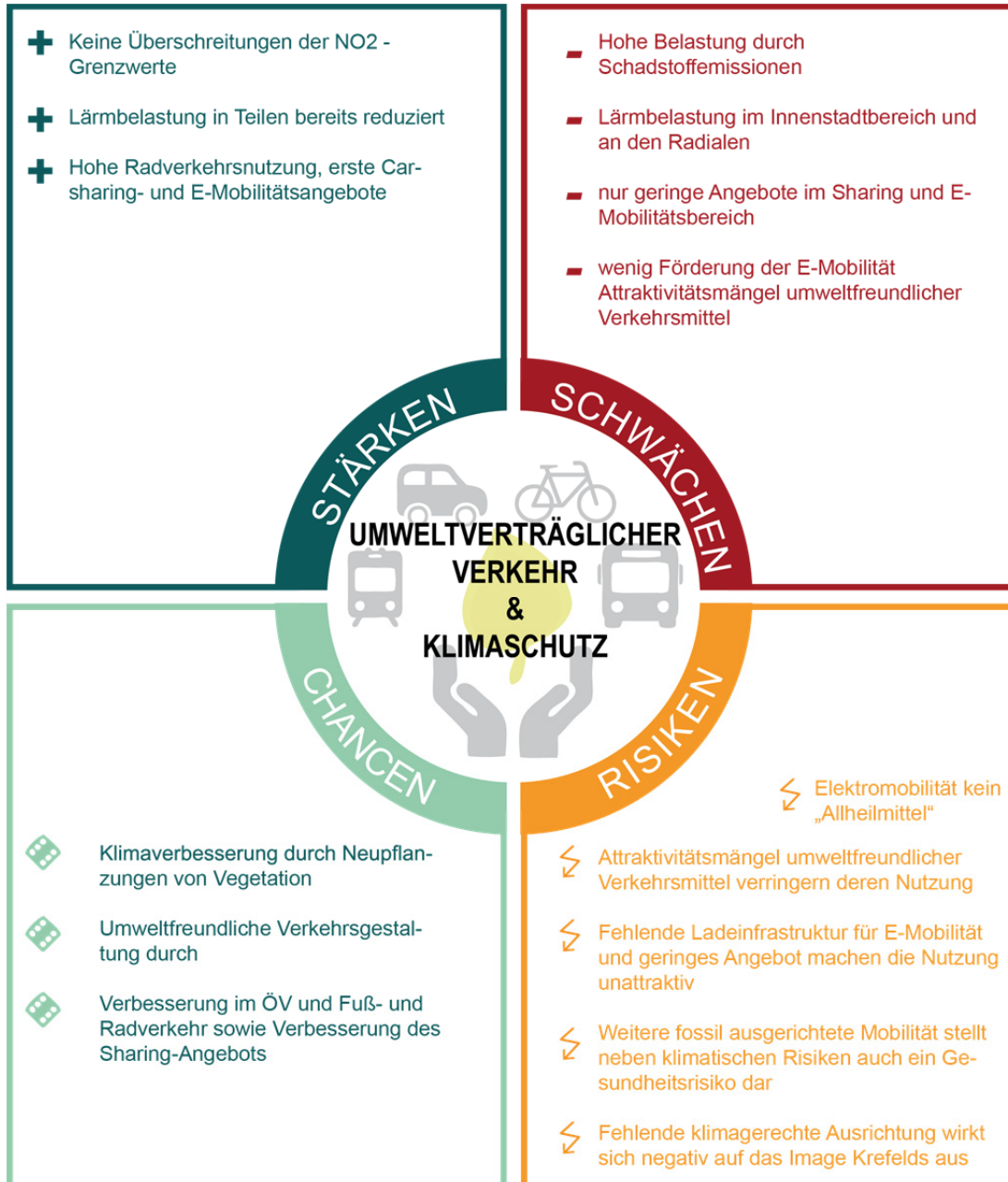
Für den Fahrradverkehr werden unterbrochene Fahrradwege (u.a. Philadelphiastraße, Rheinstraße, Ring/Gladbacher Straße) oder schlechte Ampelschaltungen als Beeinträchtigungen gesehen. Am Hauptbahnhof fehle es an Fahrradstellflächen und an einer Ausleihstation für Pedelecs.

Generell wird die Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr als schlecht und nicht sicher bewertet.

3.3.3 Zusammenfassung

● **Abbildung 10:** Swot-Analyse Umweltverträglicher Verkehr und Klimaschutz

November 2019



3.4 Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

Das Themenfeld „Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer“ beleuchtet zum einen Aspekte zur objektiven Sicherheit, welche sich mit den Unfallstatistiken abbilden lassen. Die Ergebnisse der Beteiligung weisen auf Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit auch unterhalb der „Unfallschwelle“ hin.

3.4.1 Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse

Stärken und Chancen

Seit Jahren sinkt die Zahl der Unfallverletzten in Krefeld kontinuierlich. Auch die Zahl der Unfälle mit Kinderbeteiligung ist in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen.

Schwächen und Risiken

Insgesamt ereignen sich in Krefeld viele Verkehrsunfälle. Zuletzt ist die Anzahl sogar wieder gestiegen. Außerdem stellen 20 Unfallhäufungsstellen eine hohe Anzahl an gefährlichen Verkehrsorten dar.

Im Jahr 2018 zeigte sich eine hohe Unfallbetroffenheit von Fußgängern und Radfahrern. Insgesamt liegt die Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung an Verkehrsunfällen mit Personenschaden bei 63 %.

Drei der vier im Jahr 2018 bei Verkehrsunfällen zu Tode gekommen Menschen waren zu Fuß unterwegs.

3.4.2 Ergebnisse aus der Beteiligung

Das Thema „Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer“ wurde in der Onlinebeteiligung mit 111 Beiträgen und Kommentaren behandelt. Auch die Meinungen aus der Auftaktveranstaltung zur Bürgerbeteiligung und den Expertenworkshops sind in der folgenden Zusammenfassung berücksichtigt.

Stärken und Chancen

Da die Unfallzahlen in der Stadt Krefeld zurückgegangen seien, wird das Sicherheitsniveau im Stadtverkehr als hoch eingeschätzt.

Dazu beigetragen haben beim Fahrradverkehr eigene Fahrradstraßen und Radschleusen an Knotenpunkten sowie Bremsschwellen, die sogenannten „Krefelder Kissen“.

Schwächen und Risiken

Mehrfach wird eine Unfallgefahr durch den schlechten Zustand von Straßen sowie von Rad- und Gehwegen beklagt.

Unklare Radwegführung und unzureichende Radverkehrsanlagen mit schmalen Schutzstreifen, Kreisverkehre ohne klare Streckenführung, Grundstücksausfahrten ohne Sicht und ruhender Verkehr auf Radwegen werden als erhebliche Beeinträchtigung für die Sicherheit für Radfahrer gesehen.

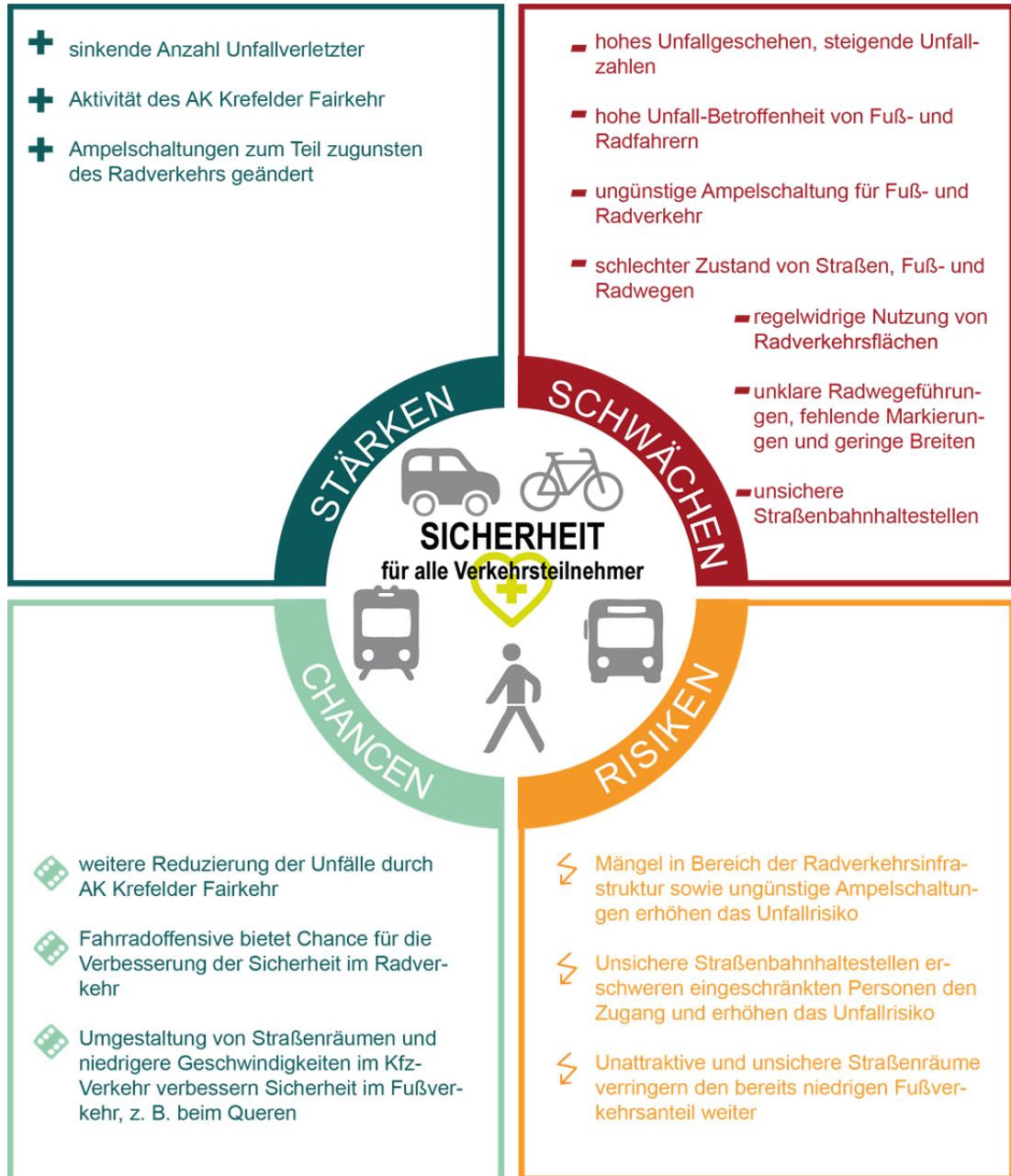
Die Ampelschaltungen werden als ungünstig bewertet und als Grund für Rotlichtverstöße gesehen. Es wird eine zu hohe Fußgängerbeteiligung an Verkehrsunfällen beklagt, da diese Unfälle häufig zu schweren Verletzungen führen.

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

3.4.3 Zusammenfassung

● **Abbildung 11:** Swot-Analyse Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer



3.5 Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum

Das Themenfeld „Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum“ befasst sich mit der Aufenthaltsqualität an Straßen und Plätzen in Krefeld.

3.5.1 Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse

Stärken und Chancen

In Krefeld gibt es viele Straßenräume mit hohem Entwicklungspotential.

Einige Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt wurden im Rahmen des Stadtumbauprogramms umgesetzt (z.B. Ostwall).

Weitere Maßnahmen (z.B. Südwall) sind geplant.

Die geplante Krefelder Promenade kann ein Leuchtturmprojekt für eine hochwertige Aufenthaltsqualität auf der Nahmobilitätsachse sein.

Schwächen und Risiken

Viele Straßenräume weisen eine geringe Aufenthaltsqualität auf, insbesondere die Radialen zur Innenstadt (z.B. Uerdinger Straße) und Orts(teil)durchfahrten. Hier sind auch Seitenräume z.T. in einem schlechten Zustand. In zentralen Bereichen ist der Straßenraum oft durch parkende Kraftfahrzeuge erheblich beeinträchtigt.

Zudem wirken überdimensionierte Straßenräume als Barrieren und trennen wichtige Zielorte (z.B. St.-Anton-Straße als Barriere zwischen Theaterplatz und Einzelhandelsbereich).

3.5.2 Ergebnisse aus der Beteiligung

Das Thema „Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum“ hat mit 240 Beiträgen und Kommentaren in der Onlinebeteiligung einen hohen Stellenwert in der Öffentlichkeit. Auch die Ergebnisse der Auftaktveranstaltung zur Bürgerbeteiligung und der Expertenworkshops weisen auf die hohe Relevanz hin.

Stärken und Chancen

Die vermehrte Einrichtung von Fahrradstraßen, Fahrradständern und verkehrsberuhigten Zonen werden als wichtige Beiträge zu einem lebenswerten Straßenraum und öffentlichen Raum für Krefeld gesehen. Ein hohes Potential wird den Freiflächen innerhalb der Wälle bescheinigt. Auch die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen, Plätzen und Kreuzungen wird positiv bewertet.

Die Parkhäuser werden als wichtig erachtet, um den Straßenraum möglichst frei vom ruhenden Verkehr zu halten.

Schwächen und Risiken

Für den Ostwall wird eine übermäßige Belastung durch die Überlagerung vieler verschiedener Verkehre bemängelt. Auch die Rheinstraße wird als überlastet eingestuft.

Aufgrund des hohen Parkdrucks komme es zu Regelverstößen beim Parken (auf Fahrradwegen und vor allem auf der Königsstraße/Ostwall), was die Qualität des öffentlichen Raums beeinträchtigt. Als Ursachen für die Parkkonflikte werden zu wenige Quartiersgaragen und Stellplätze in der Innenstadt (z.B. für Pflegedienste) sowie die mangelnde Ahndung von Falschparkern identifiziert.

Bemängelt wird, dass in Wohnorten in der Nähe von Gewerbegebieten Lkws abgestellt werden.

Außerdem befänden sich Wirtschaftswege, die zum Erreichen von Naherholungsgebieten genutzt werden, in einem mangelhaften Zustand.

Die fehlende Pflege von Grünanlagen und die fehlende Begrünung generell (Hausbegrünung, Frischluftschneisen, Parkanlagen) mindert die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Eine fehlende Aufenthaltsqualität besteht insbesondere für Fußgänger. Für Jugendliche gibt es keine Aufenthaltsmöglichkeiten.

Da vorhandene Konzepte nicht umgesetzt werden, lässt sich keine Entwicklung erkennen.

3.5.3 Zusammenfassung

November 2019

● **Abbildung 12:** Swot-Analyse Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum



3.6 Neue Mobilitätsformen und -technologien (Digitalisierung)

Das Themenfeld „Neue Mobilitätsformen und –technologien (Digitalisierung)“ beinhaltet E-Mobilität, Sharing-Angebote und neue (insbesondere Computer- bzw. App-basierte) Organisationsformen der städtischen und regionalen Mobilität.

3.6.1 Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse

Stärken und Chancen

Es bestehen CarSharing Angebote durch die SWK (an 8 Stationen) und durch Flinkster (an 2 Stationen). Zudem bietet die SWK ein Sharing Angebot von E-Rollern an, welches im free-floating-System funktioniert.

Als weitere Ergänzung des ÖPNV-Angebots täglich zwischen 20 Uhr und 4 Uhr ist ein „bus-on-demand“ flächendeckend im gesamten Stadtgebiet geplant.

Am Hauptbahnhof ist die Errichtung einer Mobilitätsstation geplant.

In der Verwaltung wurde die Stelle der Mobilitätsmanagerin besetzt.

Schwächen und Risiken

Das CarSharing-Angebot ist vom Volumen her noch deutlich ausbaufähig.

Bislang gibt es (neben dem Fahrradverleih der Radstation am Hauptbahnhof) in Krefeld kein BikeSharing-Angebot.

Im Bereich Verkehrsmanagement (z.B. ÖPNV-Bevorrechtigung) bestehen Defizite, die zu Störungen und Verzögerungen im Verkehrsablauf führen.

3.6.2 Ergebnisse aus der Beteiligung

Zu dem Thema „Neue Mobilitätsformen und -technologien (Digitalisierung)“ gab es in der Onlinebeteiligung 71 Beiträge und Kommentare. Auch die Ergebnisse aus der Auftaktveranstaltung zur Bürgerbeteiligung und den Expertenworkshops fließen in die folgende Zusammenfassung mit ein.

Stärken und Chancen

Die Förderung von E-Bikes durch den Arbeitgeber sowie die Bemühungen der SWK in Richtung E-Mobilität werden als guter Weg für die Schaffung von neuen

Mobilitätsformen eingestuft. Auch der elektrische Lieferdienst „Picnic“ wird begrüßt.

Die SWK-App wird aufgrund der Möglichkeit des digitalen Fahrkartenkaufs und der Organisation von ÖPNV-Fahrten positiv bewertet.

Schwächen und Risiken

Im Bereich der E-Mobilität werden fehlende Konzepte, fehlende Lademöglichkeiten und die fehlende Elektrifizierung von Taxen bemängelt.

Zur weiteren Förderung des Radverkehrs sollten flächendeckend sichere Abstellmöglichkeiten für Pedelec mit Ladestation errichtet werden.

Im Sinne der Digitalisierung fehle die Kommunikation zwischen SWK und dem europäischen Fahrplanbüro bezüglich der Fahrplanänderungen, eine Fahrradapp für Krefeld und der Abgleich zwischen Navigationssystemen und Verkehrs-/Umleitungskonzepten.

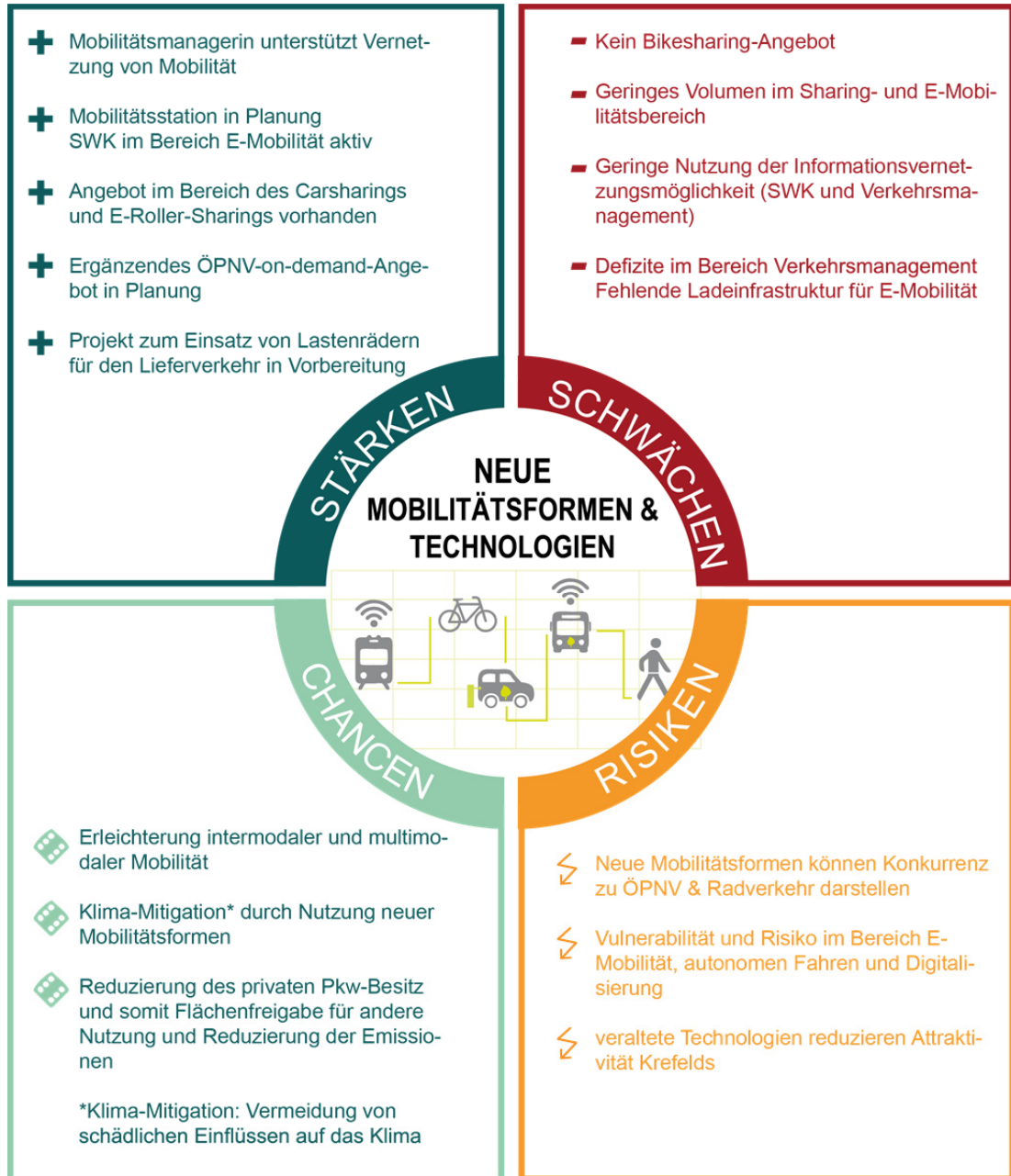
Die Informationslage/ Kommunikation zur Organisation von Anschlussfahrten mit regionalen Tickets/ Anslusstickets wird als mangelhaft bewertet.

Bei den neuen Mobilitätsformen wird das Risiko der Konkurrenz zum ÖPNV und zum Radverkehr gesehen. Um dies zu vermeiden sollte z.B. zunächst die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur ertüchtigt werden, bevor zusätzliche Sharing-Angebote geschaffen werden.

Weitere Risiken werden bei der Digitalisierung (die Ausgrenzung von älteren Menschen durch moderne Bedienungskonzepte), der Elektromobilität und dem autonomen Fahren gesehen.

3.6.3 Zusammenfassung

● **Abbildung 13:** Swot-Analyse Neue Mobilitätsformen und Technologien



4 Leitbild zur zukünftigen Mobilität in Krefeld

Das in diesem Kapitel dargestellte Leitbild zur zukünftigen Mobilität in Krefeld wurde am 30.10.2019 in den Ausschüssen für Stadtplanung und Stadtsanierung sowie für Bauen, Wohnen und Mobilität mit der Ergänzung um nachfolgende Präambel beschlossen.

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

4.1 Präambel

Das Leitbild zum Mobilitätskonzept Krefeld 2030+ entwirft eine Vision für die zukünftige Mobilitätsentwicklung der Stadt Krefeld in den nächsten zehn Jahren, stellt somit einen progressiven Stilgedanken dar, der der ständigen Ausgestaltung und Evaluierung bedarf und gleichberechtigte Prioritäten für alle Formen der Mobilität setzt. Es ist damit Ausgangspunkt der Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Verkehrsplanung und wird dabei in Form eines integrierten Ansatzes in Zusammenhang mit den städtischen Konzepten zu Parkraumgestaltung, Klimaschutz, Lärmreduktion und Luftreinhaltung sowie der kulturhistorischen Analyse des Wallvierecks gesetzt. Diese Vision muss jedoch immer wieder auf ihre Umsetzbarkeit und Machbarkeit hin überprüft, und wo notwendig, angepasst werden. Gleichzeitig muss sie offen für neue Technologien und Ansätze sein, deren Umsetzung sich heute noch kaum oder gar nicht abzeichnen. Maßstab des Mobilitätskonzepts Krefeld 2030+ ist die Gewährleistung einer durchweg hohen mobilen Lebensqualität aller Krefelderinnen und Krefelder. Der Zugang zur Mobilität muss allen offenstehen, das entsprechende Angebot muss sozial gerecht ausgestaltet sein. Innovationen und neue Technologien sind wichtige Impulsgeber und müssen insbesondere von den städtischen Töchtern klimaneutral und proaktiv umgesetzt werden. Mobilität von Menschen und Gütern in Krefeld ist sicher, leise, schadstoffarm, klimafreundlich und umweltverträglich zu organisieren und ist sinnvoll multi- und intermodal zu vernetzen, wobei der Förderung des ÖPNV eine Schlüsselrolle zukommt. Eine optimale Anbindung an und aus der Region unterstützt die Entwicklung einer vitalen Stadt, deren öffentlicher Raum allen Menschen als attraktiver Lebensraum mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität zur Verfügung steht. Krefeld war, ist und wird auch in Zukunft für den gesamten Niederrhein ein Ankerpunkt sein. Von großer Bedeutung ist daher eine optimale Anbindung des ländlichen Raumes und der umliegenden Großstädte an Krefeld unter Nutzung aller Mobilitätsformen. Bei seiner Gestaltung und Planung stehen die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner Krefelds im Mittelpunkt. Das Mobilitätskonzept ist für die Menschen da, von daher muss es sich in seiner Umsetzung immer an der Lebenswirklichkeit der Menschen orientieren. Durch aktive Beteiligung gestalten sie die Verkehrsplanung mit.

4.2 Leitbild

Das Leitbild für das Mobilitätskonzept Krefeld 2030+ ist eine Zukunftsvision für die künftige Mobilitätsentwicklung und Verkehrsplanung, an dem sich Ziele, Strategien und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes ausrichten sollen. Es gibt differenzierte Antworten auf die Frage „Wohin wollen wir?“ Dabei ist Inhalt des Leitbildes nicht allein der Verkehr der Zukunft in Krefeld. Das Verkehrsgeschehen ist Bestandteil des Stadtalltags in Krefeld, die Zusammenhänge, Wechselwirkungen, Synergien, aber auch Konflikte und Risiken werden dargestellt – von Stadtentwicklung über Umweltschutz bis hin zu sozialen Themen.

Das Leitbild besteht aus 6 Themenfeldern, die einen engen inhaltlichen Zusammenhang aufweisen und mit einer gemeinsamen Grundbotschaft verbunden sind:

- Stadtentwicklung und regionale Kooperation
- Vernetzt mit der Region: integrierte und attraktive Verkehrsangebote
- Mobilität für alle: Erreichbarkeit von Innenstadt, Stadtteilen und Quartieren
- Sicher, umwelt- und klimafreundlich unterwegs
- Sichtbare Lebensqualität: öffentliche Räume als Aushängeschild der Stadt
- Gezielte Innovation: neue Mobilitätsangebote und Technologien

Mit dem Leitbild werden die aktuellen Fragestellungen und Probleme in Krefeld genauso aufgegriffen wie die anstehenden übergeordneten Herausforderungen wie Klimawandel, Digitalisierung, ökonomische und soziale Gerechtigkeit (Mobilität als Voraussetzung für Teilhabe am gesellschaftlichen Leben), Schadstoff- und Lärmemissionen. Ein Querschnittsthema, das für alle sechs Themenfelder eine gleichermaßen hohe Relevanz hat, ist der notwendige Transformationsprozess, der sich an die gesamte Stadtgesellschaft richtet und einen entsprechend breiten kommunikativen Ansatz braucht. Darauf wird in dem Abschnitt „Der Weg in die Zukunft“ näher eingegangen.

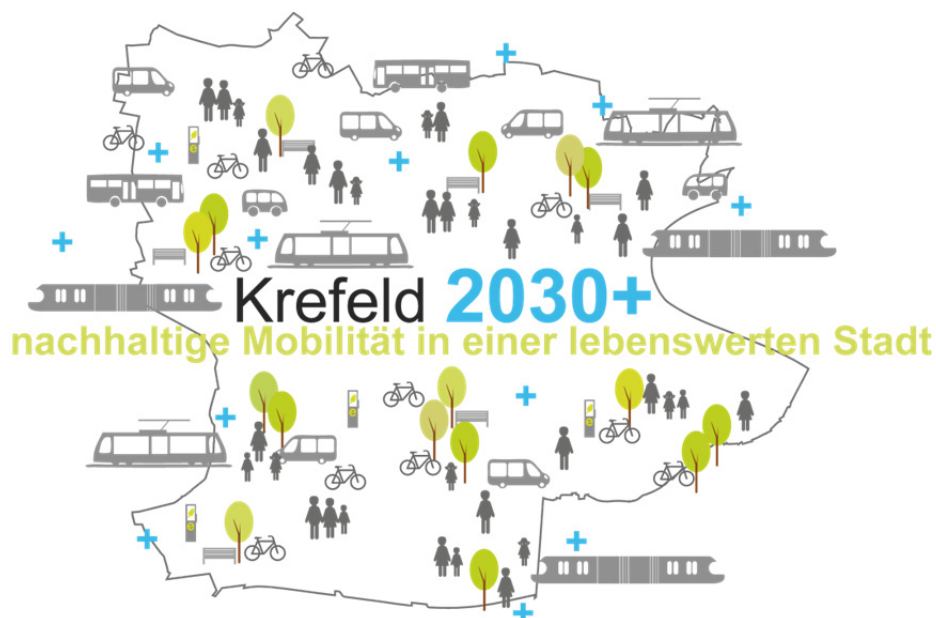
Mit dem zeitlichen Horizont 2030+ wird verdeutlicht, dass bereits in den nächsten 10 Jahren wichtige Weichenstellungen für die Zukunft gestellt und erste Erfolge erlebbar sein müssen, dass aber 10 Jahre nicht ausreichen, um die im Leitbild aufgezeigten Entwicklungen vollständig umzusetzen.

4.3 Krefeld 2030+ – Nachhaltige Mobilität in einer lebenswerten Stadt

Stadt Krefeld
Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld

November 2019

- **Abbildung 14:** Nachhaltige Mobilität in einer lebenswerten Stadt (Eigene Darstellung)



Mit einer grundlegenden strategischen Neuausrichtung der Mobilitäts- und Verkehrspolitik hat sich Krefeld den großen übergeordneten sowie den stadt-spezifischen Herausforderungen gestellt. Im Jahr 2030 werden die ersten Erfolge der Politik für eine sozial- und stadtverträgliche Mobilität im Sinne aktiver Teilhabemöglichkeit für alle Menschen sichtbar und erlebbar, weitere wichtige Schritte sind vorbereitet. Krefeld entwickelt sich zu einer prosperierenden, lebendigen und lebenswerten Stadt in einer gut vernetzten Region. Durch eine entsprechende Siedlungsentwicklung, Förderung des Umweltverbundes und Nutzung der Chancen der Digitalisierung ist man gut mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad, zu Fuß oder multimodal unterwegs. Bei sinkenden Kfz-Verkehrsbelastungen ist die Lebensqualität deutlich verbessert - durch weniger Umweltbelastungen sowie einer attraktiven Gestaltung der Straßenräume und öffentlichen Räume mit hoher Aufenthaltsqualität. Der notwendige Wirtschaftsverkehr als Garant für das Funktionieren der Stadt ist deutlich verlässlicher, effizienter und stadtverträglicher geworden.

4.3.1 Stadtentwicklung und regionale Kooperation

- **Abbildung 15:** Stadtentwicklung und regionale Kooperation (Eigene Darstellung)



In Krefeld lebt und arbeitet man gerne, brachliegende bzw. unzureichend genutzte Potentiale wurden nach und nach aktiviert. Die Stadt hat sich als attraktiver, grüner Wohnstandort in der Region etabliert, die Einwohnerzahl ist stabil. Die Innenstadt ist sowohl ein beliebtes Wohnquartier mit urbanem Charakter wie auch oberzentraler Versorgungs-, Freizeit und Dienstleistungs-/Verwaltungsstandort. Gemischte Nutzungen mit kurzen Wegen haben sich u.a. auch in den Stadtteilen Uerdingen, Hüls und Fischeln weiterentwickelt. Diese Mischung von Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit/Erholung („Stadt der kurzen Wege“) hat für viele Menschen die notwendigen Entfernungen zu alltäglichen Zielen verringert und gleichzeitig die Mobilität gestärkt. Die (u. a. im Rahmen des RegioNetzWerks) mit der Region abgestimmte und an den Kriterien einer nachhaltigen Mobilität orientierte Siedlungsentwicklung hat den Umweltverbund (unter Einbeziehung wichtiger Akteure wie dem VRR) gestärkt und Zuwächse im Kfz-Verkehr vermieden, die Erreichbarkeit neuer Siedlungsbereiche durch einen attraktiven (meist schienengebundenen) öffentlichen Verkehr ist sichergestellt. Straßen und Wege innerhalb der neuen Wohnquartiere orientieren sich vorrangig an den Bedürfnissen des Rad- und Fußverkehrs und weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Das Auto spielt hier eine nachrangige Rolle.

Krefeld ist weiterhin ein attraktiver Gewerbestandort, auch für industrielle Ansiedlungen, mit Fokus auf größtmögliche Umweltverträglichkeit und Anbindung über ein effizient gemanagtes Straßennetz, aber auch über Schiene bzw. Wasserstraße.

4.3.2 Vernetzt mit der Region: integrierte und attraktive Verkehrsangebote

Stadt Krefeld
Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld

November 2019

- **Abbildung 16:** Vernetzt mit der Region (Eigene Darstellung)

Vernetzt mit der Region: integrierte und attraktive Verkehrsangebote



Attraktive und gut aufeinander abgestimmte Schienenverkehrsangebote verbinden Krefeld auf direktem Weg und in hoher Qualität mit den wichtigen Quellen und Zielen in der Region, auch Fernziele sind besser und direkter mit der Schiene und dem Fernbus erreichbar. Ergänzende bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote (unter Nutzung der Chancen der Digitalisierung) binden auch dünner besiedelte Bereiche der Region gut an Krefeld an. Die Radverkehrsnutzung in die benachbarten Zentren ist durch attraktive Radschnellverbindungen zu einer guten Alternative zum motorisierten Individualverkehr geworden, nicht zuletzt auch durch die verbreitete Nutzung von E-Bikes. Das überörtliche Straßennetz wird durch moderne Verkehrssteuerungstechnologien effizient genutzt, übermäßige Belastungen sensibler Bereiche werden minimiert. Davon profitiert insbesondere auch der auf Verlässlichkeit angewiesene Wirtschaftsverkehr. Auf aufwändige Straßenneu- und -ausbauten konnte so weitgehend verzichtet werden. Die Vernetzung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (z. B. durch Mobilitätshubs) an den Stationen des schienengebundenen Nah- und Regionalverkehrs ist optimiert und stärkt multi- bzw. intermodales Verkehrsverhalten.

4.3.3 Stadt- und sozialverträgliche Mobilität für alle: Erreichbarkeit von Innenstadt, Stadtteilen und Quartieren

- **Abbildung 17:** Stadt- und sozialverträgliche Mobilität für alle (Eigene Darstellung)



Das gut ausgebaute, vernetzte und komfortabel nutzbare ÖPNV-System in Krefeld ist das Gerüst nachhaltiger Mobilität in der Stadt, alle Ziele in Krefeld einschließlich der Arbeitsplatzschwerpunkte sind für alle – auch zu erschwinglichen Preisen – gut zu erreichen.

Auf den Hauptachsen fährt die Straßenbahn nicht nur in der Hauptverkehrszeit in attraktiven Takten, Busse bedienen Zwischenräume und Tangentialverbindungen, mit der Integration von on-demand-Verkehren ist jeder Ort in Krefeld auch zu Zeiten schwacher Nachfrage gut erreichbar.

Die Innenstadt ist mit dem ÖPNV und dem Fahrrad optimal erreichbar. Aufgrund der guten Alternativen gibt es nur noch wenige Anlässe, bei denen man zwingend auf das Auto angewiesen ist, um das Stadtzentrum zu erreichen. Innerhalb der Wälle sind deutlich weniger Autos unterwegs. Die Vollendung der Umgestaltung des Ostwalls zu einer attraktiven Flaniermeile mit klarer Priorität für den Fußverkehr und den ÖPNV war ein wichtiges Pilotprojekt zur Aufwertung des Zentrums als Krefelds „gute Stube“, dem andere Projekte wie etwa am Südwall folgten. Der ruhende Verkehr (für Bewohner*innen wie für Besucher*innen) ist in vom übergeordneten Straßennetz aus gut erreichbaren

zentralen Parkieranlagen organisiert. Die fertiggestellte Promenade wird nicht nur zu Fuß gerne genutzt, sondern ist auch Vorbild für weitere attraktive, sichere und schnelle Verbindungen für den Radverkehr in Krefeld, zwischen den Stadtteilen und in die Innenstadt. In den Stadtteilen und Quartieren ist man ebenfalls vorwiegend „nahmobil“ unterwegs – dafür sorgen durchgehende attraktive Fuß- und Radverbindungen mit hoher Umfeld- und Aufenthaltsqualität.

Für den Wirtschafts- und Lieferverkehr hat sich die Erreichbarkeit in den Zentren durch die Reduzierung des privaten Autoverkehrs deutlich verbessert. Die Ver- und Entsorgung der Stadt ist verlässlicher geworden, auch durch konsequente Ausweitung und Freihaltung von Ladebereichen. Gleichzeitig ist der Wirtschaftsverkehr effizienter organisiert (City-Logistik, Hubs) und umweltverträglicher gestaltet (Lastenräder, Elektroantrieb ...).

4.3.4 Sicher, umwelt- und klimafreundlich unterwegs

- **Abbildung 18:** Sicher, umwelt- und klimafreundlich unterwegs (Eigene Darstellung)



Alle Krefelder*innen können – unabhängig vom Alter oder von Bewegungseinschränkungen – sicher am Verkehr teilnehmen. Die Unfallzahlen sind rückläufig (vor allem bei Unfällen mit Beteiligung von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen), die Stadt ist der „Vision Zero“, dass im Straßenverkehr keine Menschen mehr ums Leben kommen, bereits sehr nahegekommen. Die Straßen und Knotenpunkte bieten ausreichende und sichere Räume für den Fuß- und Radverkehr, ebenso für die Fahrgäste an ÖPNV-Haltestellen. Die zulässigen und gefahrenen Geschwindigkeiten im motorisierten Verkehr nehmen Rücksicht auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen. Ein breites Netzwerk unterschiedlicher Akteure kümmert sich um die Verkehrssicherheitsarbeit, die Mobilitätserziehung und die Unterstützung eines rücksichtsvolleren Verkehrsverhaltens.

Die Mobilität von Menschen und Gütern in Krefeld ist leise, schadstoffarm und klimafreundlich organisiert – dazu tragen weniger Kfz-Verkehr und eine weitgehende Emissionsfreiheit des weiterhin notwendigen Kfz-Verkehrs bei. Die auch im Klimaschutzkonzept verankerten Pariser Klimaschutzziele werden unterstützt.

Damit sich die erforderlichen Änderungen bei der Verkehrsmittelwahl auch im Alltag niederschlagen, werden diese durch Anreize für eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl gefördert. Auch an den Hauptverkehrsstraßen sind wieder gesunde Wohnverhältnisse möglich: die Luft ist besser geworden, der Lärm weniger. Grüne Straßenräume mit guten Umfeldbedingungen laden durch attraktive Gestaltung zum zu Fuß gehen und Radfahren, aber auch zum Aufenthalt ein. Krefeld etabliert sich als lebenswerte Stadt mit hoher Lebensraum-, Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie guten Umweltbedingungen.

4.3.5 Sichtbare Lebensqualität: öffentliche Räume als Aushängeschild der Stadt

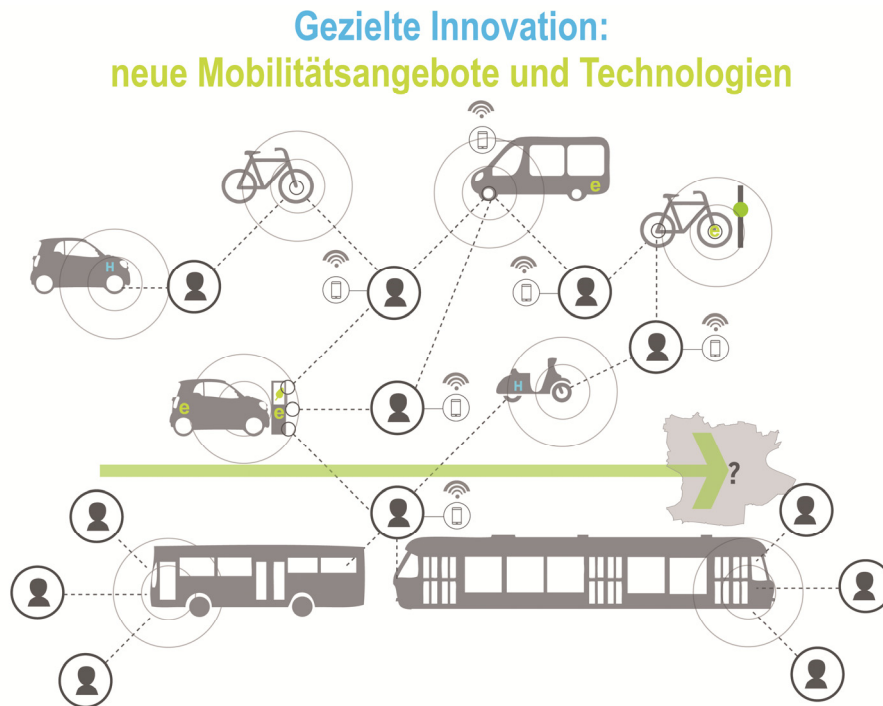
- **Abbildung 19:** Sichtbare Lebensqualität: öffentliche Räume als Aushängeschild der Stadt (Eigene Darstellung)



Der öffentliche Raum in der Innenstadt und den Stadtteilzentren ist attraktiv, hochwertig gestaltet und lädt zum Flanieren und Verweilen ein. Auch dem Einzelhandel kommt dies zugute. Dem Stadtgrün kommt eine deutlich höhere Bedeutung für Stadtklima und Stadtgestaltung zu. Mit dem Dialogprozess „Öffentlicher Raum“ konnten die unterschiedlichen Anforderungen an den öffentlichen Straßenraum miteinander in Einklang gebracht werden – für mehr Aufenthaltsqualität in der Stadt. Durch die stärkere Nutzung von ÖPNV und Fahrrad auch aufgrund der deutlich verbesserten Angebote konnten Flächen im Straßenraum anders aufgeteilt werden (z.B. die gestalterische und funktionale Erneuerung des Dr. Hirschfelder Platzes). Dies kam auch dem Fußverkehr zugute, dessen Anteile insbesondere bei innenstadtbezogenen Wegen und Wegen in den Stadtteilzentren deutlich angestiegen sind. Mobilitätsangebote wie Bike- und Carsharing finden so ebenfalls ihren Platz wie Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge, oft gebündelt in „Mobilitäts-Hubs“ in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen. Für den ruhenden Kfz-Verkehr sind ausreichende Parkmöglichkeiten in zentralen, benutzerfreundlichen Garagen vorhanden, die gut erreichbar sind. So sind vorher durch Parkplätze im Straßenraum in Anspruch genommene Flächen frei geworden, wodurch sich auch die Bedingungen für die Ver- und Entsorgung der Stadt (Lieferverkehr, Müllabfuhr etc.) deutlich verbessert haben.

4.3.6 Gezielte Innovation: neue Mobilitätsangebote und Technologien

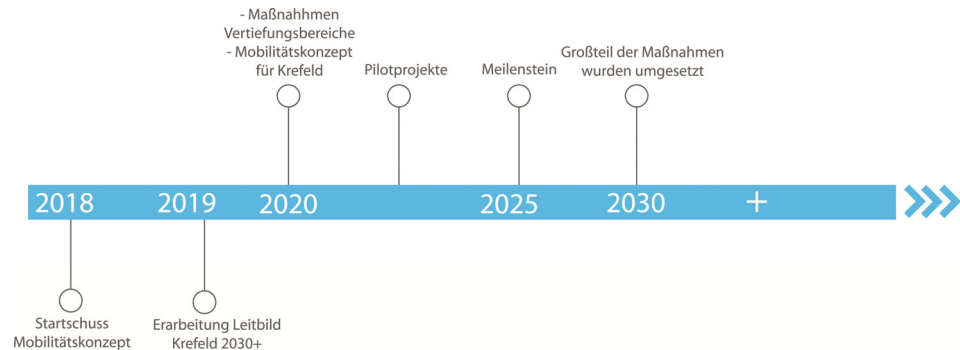
- **Abbildung 20:** Gezielte Innovation: neue Mobilitätsangebote und Technologien (Eigene Darstellung)



Das Mobilitätsangebot in Krefeld ist vielfältig, die verschiedenen Möglichkeiten sind sinnvoll untereinander vernetzt. Die Menschen sind deshalb multi- und intermodal unterwegs und nicht mehr an ein bestimmtes Verkehrsmittel gebunden. Am Bedarf orientierte Mobilitätsformen konnten durch ein Netz von Servicestationen und die Digitalisierung optimal miteinander vernetzt und den Krefelder*innen zugänglich gemacht werden – auch kleine, abgelegene Siedlungsteile und Ziele sind so gut erreichbar. Die vollständige Integration in den ÖPNV spielt dabei eine zentrale Rolle. Car-, Bike- und Rollersharing haben als sinnvolle Ergänzung zu ÖPNV und Radverkehr vielen Krefeldern erstmals die Möglichkeit gegeben, auch ohne eigenes Auto mobil und flexibel zu sein. Mit alternativen Antriebstechnologien und moderner Verkehrssteuerung konnte der verbleibende private Kfz-Verkehr sowie Wirtschaftsverkehr und öffentlicher Verkehr stadtverträglich, verlässlich und effizient organisiert werden. Dabei bleibt Krefeld offen für weitere Innovationen im Mobilitätsbereich und bietet entsprechende Experimentierräume, sei es z. B. bei der fortschreitenden Automatisierung der öffentlich oder privat genutzten Kraftfahrzeuge oder bei der Einführung neuer Technologien im Lieferverkehr. Oberster Maßstab dafür ist die Gewährleistung der Lebensqualität für die Menschen in der Stadt.

4.4 Der Weg in die Zukunft

- **Abbildung 21: Der Weg in die Zukunft (Eigene Darstellung)**



Mit dem Beschluss des Mobilitätskonzeptes im Jahr 2020 (nach einem intensiven Dialog mit der Stadtgesellschaft und auch den wesentlichen Akteur*innen in der Region) erfolgte eine entscheidende Weichenstellung für eine Mobilitäts- und Verkehrswende in Krefeld, um – getragen durch einen breit verankerten Grundkonsens – den notwendigen Transformationsprozess auf den Weg zu bringen. Allein das hätte aber nicht ausgereicht, um die darin formulierten Ziele zu erreichen. Andere Rahmenplanungen insbesondere hinsichtlich einer integrierten Betrachtung von Stadt- und Verkehrsentwicklung waren von ebenso großer Bedeutung, wie etwa die Leitlinien des RegioNetzWerks u. a. zur vernetzten Mobilität und zu einer abgestimmten Siedlungsentwicklung, die als gemeinsame verbindliche Ziele der beteiligten Kommunen verabschiedet wurden. Ähnliches gilt für das parallel zum Mobilitätskonzept erarbeitete Klimaschutzkonzept der Stadt sowie weitere umweltrelevante Rahmenplanungen. Ein integriertes Planungs- und Politikverständnis spielt hierfür ebenso eine entscheidende Rolle wie die Fortführung des mit dem Mobilitätskonzept begonnenen stadtgesellschaftlichen Diskurses.

Die Ziele zur Stärkung des ÖPNV, des Radverkehrs, des Fußverkehrs, des Wirtschaftsverkehrs sowie die notwendigen Maßnahmen hierfür wurden mit den parallel bzw. im Nachgang zum Mobilitätskonzept erarbeiteten Fachplanungen (Nahverkehrsplan, Radverkehrskonzept u.a.) konkretisiert. Die Umsetzung der herausgearbeiteten Schlüsselmaßnahmen wurde mit hoher Priorität vorbereitet.

Erste wichtige Pilotprojekte für die Neuausrichtung der städtischen Mobilitäts- und Verkehrspolitik wurden bereits 2020 in Angriff genommen, mit besonderem Fokus auf eine rasche sichtbare Verbesserung der städtischen Lebensqualität (z. B. Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit besserer Anbindung an Innenstadt für den Fußverkehr, Fortsetzung der Umgestaltung der Wälle, Aufwertung des Marktplatzes in Uerdingen, Umgestaltung und Aufwertung von Ortsdurchfahrten). Das Stadtzentrum hat hierbei eine Vorbildfunktion für die „neue Mobilität“ und zum Sichtbarmachen ihrer Chancen und Potentiale für eine neue Stadtqualität übernommen. So wurde auch die Notwendigkeit besser nachvollziehbar, nach sorgfältiger Abwägung Entscheidungen zum Nachteil

einzelner Interessen zu treffen (z. T. bei der Aufteilung von Verkehrsflächen oder der Beschleunigung des ÖPNV).

Parallel dazu wurde auf die Sanierung und Qualifizierung der bestehenden Infrastruktur (Straße und Schiene), besonderer Wert gelegt, auch im Hinblick auf die Anforderungen der Barrierefreiheit.

Um all dies auf den Weg zu bringen und die notwendige breite Unterstützung hierfür zu erreichen, waren schon bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts wichtige prozessuale Aspekte zu berücksichtigen, die dann auch bei der Umsetzung eine zentrale Rolle spielten. So gelang es, auf der Basis eines gemeinsamen Zukunftsbildes einen breiten politischen Grundkonsens zu den mobilitäts- und verkehrspolitischen Zielen und den damit verbundenen zentralen Maßnahmen zu erreichen, der auch politische Mehrheitswechsel überstehen konnte. Durch einen umfassenden und kontinuierlichen Beteiligungsprozess spiegelt sich dieser Grundkonsens auch in weiten Teilen der Stadtgesellschaft wider, unterstützt durch umfassende Maßnahmen im Bereich Kommunikation. Dabei wurde großer Wert auf realistische Annahmen und Perspektiven gelegt, um falsche Erwartungen und Enttäuschungen zu vermeiden. Die rasche Umsetzung einfacher Maßnahmen, die die positiven Wirkungen der neuen Strategie sichtbar machten, unterstützte die breite gesellschaftliche Akzeptanz.

Eine realistische Finanzplanung ermöglichte den gezielten Einsatz der zur Verfügung stehenden Ressourcen (mit Vorrang für hinsichtlich der Zielerreichung besonders effizienter Maßnahmen) unter geschickter Einbeziehung von Förderprogrammen (Land, Bund, EU). Eine zentrale Bedeutung hat dabei die Bereitstellung der erforderlichen personellen Kapazitäten in der Verwaltung. Dabei wurde die Umsetzung des Mobilitätskonzepts stets als eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe begriffen, unter Einbeziehung der Akteure aus der Wirtschaft und anderer wichtiger gesellschaftlicher Gruppen. Sie alle trugen und tragen dazu bei, was Krefeld heute ist: eine prosperierende, lebendige und lebenswerte Stadt.

Stadt Krefeld

**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

4.5 Zielematrix

Abgeleitet aus dem Leitbild „Krefeld 2030+ - Nachhaltige Mobilität in einer lebenswerten Stadt“ wurden Ziele formuliert, die zur Erreichung der im Leitbild formulierten Vision dienen. Diese sind wie das Leitbild in die sechs Themenfelder „Stadtentwicklung und regionale Kooperation“, „Vernetzt mit der Region: integrierte und attraktive Verkehrsangebote“, „Stadt- und sozialverträgliche Mobilität für alle: Erreichbarkeit von Innenstadt, Stadtteilen und Quartieren“, „Sicher, umwelt- und klimafreundlich unterwegs“, „Sichtbare Lebensqualität: öffentliche Räume als Aushängeschild der Stadt“ und „gezielte Innovation: neue Mobilitätsangebote und Technologien“.



Die Ziele sind ausdifferenziert nach strategischen Zielen / Oberzielen und nach Handlungszielen / Unterzielen. Die strategischen Ziele beschreiben für die Themenfelder die anzustrebenden Zielzustände und die Handlungsziele setzen die strategischen Ziele in planungs- bzw. maßnahmenrelevante Zielsetzungen um.

Der jetzige Stand der Zielematrix dient der Strukturierung, stellt einen Arbeitsstand für die weitere inhaltliche Bearbeitung des Mobilitätskonzepts dar und ist damit nicht als final zu betrachten. Aktuell sind die Ziele ohne quantitative Angaben dargestellt - diese Quantifizierung der Ziele ist jedoch anzustreben (soweit möglich), um messbare Kriterien für die Erfolgskontrolle und für ein späteres Monitoring zu bieten.

In der nachfolgend dargestellten Zielematrix sind die Felder, für die eine Quantifizierung anzustreben wäre, grün hinterlegt dargestellt.

• **Tabelle 2:** Zielmatrix


Die grün hinterlegten Felder markieren die Ziele, für die eine Quantifizierung möglich ist



Themenfelder	Strategische Ziele / Oberziele	Handlungsziele / Unterziele
<p>Stadtentwicklung und regionale Kooperation</p>	<p>Integration von Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung auf kommunaler und regionaler Ebene zur Verkehrsvermeidung und stadt- und umweltverträglichen Gestaltung des Verkehrs</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Intensivierung einer zielorientierten regionalen Zusammenarbeit bei Siedlungs- und Verkehrsentwicklung • Anbindung neuer Quartiere in Stadt und Region an den schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr und an Haupttrassenverbindungen • Stärkung und Ausbau gemischt genutzter Stadtbereiche sowie Attraktivierung (inner)städtischer Wohnlagen zur Reduzierung des Verkehrsaufwands ("Stadt der kurzen Wege") • Entwicklung neuer Wohnquartiere für eine umweltfreundliche Mobilität (Ziele sind z.B. autoarme Quartiere, zentrale Organisation des Parkens, alternative Mobilitätsangebote, an den Bedürfnissen der Nahmobilität orientierte öffentliche Räume) • Integration von Gewerbeflächen und Infrastrukturplanung (Straße, Schiene, Hafen)
<p>Vernetzt mit der Region – integrierte und attraktive Verkehrsangebote</p>	<p>Stärkung des Umweltverbundes sowie Reduzierung und stadtverträgliche Steuerung des Kfz-Verkehrs im Quell- und Zielverkehr zur Entlastung sensibler Stadtbereiche (Innenstadt, Stadtteilzentren, Wohngebiete)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserte Anbindung an den Fernverkehr auf der Schiene • Bessere Anbindung benachbarter Oberzentren/Regionen (inkl. Euregio) im SPNV (RRX, S-Bahn) • Verbesserte Anbindung der Nachbargemeinden durch Straßenbahn und Bus sowie ergänzende stadtgrenzenüberschreitende bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote (Nutzung Digitalisierung) • Stärkung des Radverkehrs als attraktive Alternative im Pendlerverkehr (Einrichtung Radschnellverbindungen) auch für Pedelecs/ E-Bikes • Verbesserung der Vernetzung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (z.B. Mobilitätshubs bzw. -stationen) • Verbesserung des Verkehrsmanagements und der Verkehrslenkung zur stadtverträglichen Führung/ Organisation des (regionalen) privaten Kfz-Verkehrs und des Wirtschaftsverkehrs

Stadt Krefeld

**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019



Themenfelder	Strategische Ziele / Oberziele	Handlungsziele / Unterziele
<p>Mobilität für alle - Erreichbarkeit von Innenstadt, Stadtteilen und Quartieren</p>	<p>Förderung einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität für alle sowie einer optimierten Gesamtfunktionalität ohne Einschränkung von Erreichbarkeiten für den Personen- und Wirtschaftsverkehr</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Deutliche Verbesserung des ÖPNV als zukünftiges Gerüst nachhaltiger Mobilität in Krefeld: Verbesserte Flächenerschließung, Ausweitung Fahrplan, Beschleunigung, Integration digitaler Dienste, sozialverträgliche Tarife etc. Anbindung neuer Quartiere in Stadt und Region an den schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr und an Hauptradverbindungen • Einrichtung von attraktiven, schnellen und sicheren Verbindungen für den Radverkehr zwischen allen Stadtteilen zur Erhöhung der Radverkehrsnutzung • Förderung der Nahmobilität (sicherer und attraktiver Fuß- und Radverkehr) in allen Bestands- und Neubauquartieren • Reduzierung des Parkdrucks im Straßenraum durch Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs in Parkhäuser (Innenstadt) oder Quartiersgaragen • Verbesserung der Organisation und Umweltfreundlichkeit des Wirtschaftsverkehrs • Optimierung von Wegeketten durch Stärkung intermodaler Verknüpfungen und multimodaler Angebote • Erhalt und zielgerichtete Qualifizierung der verkehrlichen (Infra-)Strukturen (u. a. im Hinblick auf veränderte Mobilitätsbedürfnisse, aber auch übergeordnete Rahmenbedingungen wie die Anpassung an den Klimawandel) • Gewährleistung einer barrierefreien Infrastruktur und Förderung einer selbständigen Mobilität von Kindern, Senioren und sonstigen mobilitätseingeschränkten Personen"

Themenfelder	Strategische Ziele / Oberziele	Handlungsziele / Unterziele
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Sicher, umwelt- und klimafreundlich unterwegs</p>	<p>Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit und des subjektiven Verkehrssicherheitsempfindens unter besonderer Beachtung der Bedürfnisse "schwächerer" Verkehrsteilnehmer</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Minimierung der Unfälle insbesondere mit Personenschäden („Vision Zero“) mit besonderem Fokus auf Unfälle mit Beteiligung von Kindern und Radfahrer- und Fußgängerunfälle • Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fuß- und Radverkehrsanlagen (im Längsverkehr und bei der Querung von Straßen) sowie von ÖPNV-Haltestellen • Anpassung der Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr an die Bedürfnisse der schwächeren Verkehrsteilnehmer in sensiblen Bereichen • Verbesserung von Wegeführung und Beleuchtung zum Abbau von Angsträumen • (Weitere) Intensivierung von Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätserziehung
	<p>Verringerung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen und Verbesserung der Umweltqualität</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen zur Reduzierung der verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffbelastungen an Hauptverkehrsstraßen • Reduzierung der Verkehrsleistung des fossil betriebenen Verkehrs zur Minderung des CO₂-Ausstosses • Förderung der Bereitstellung emissionsfreier Mobilitätsangebote und Anreize zu deren Nutzung • Förderung einer gesundheitsorientierten Mobilität • Verbesserung der Umweltqualität sowie Klimaanpassung durch Begrünung der Straßenräume und öffentlichen Räume

Stadt Krefeld

Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld

November 2019

Themenfelder	Strategische Ziele / Oberziele	Handlungsziele / Unterziele
<p>Sichtbare Lebensqualität – öffentliche Räume als Aushängeschild der Stadt</p>	<p>Steigerung der Nutzbarkeit, Attraktivität, Aufenthalts- und Gestaltqualität des öffentlichen Raums und der Straßenräume zur Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung und Neuorganisation des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zur Attraktivierung der Straßenräume • Aufwertung der Innenstadt als Wohnstandort und für Besucher mit der Schaffung autoreduzierter Bereiche • Aufwertung der Stadtteilzentren und Wohnstandorte entlang von Hauptverkehrsstraßen durch städtebauliche Integration des Verkehrs • Verbesserung des Stadtbilds und der Straßenräume mit der Neuorganisation des ruhenden Verkehrs in zentralen Parkierungsanlagen • Stärkung des "Miteinanders" im Verkehr und einer stressfreien Mobilität durch gut organisierte, gemeinsam nutzbare Verkehrsräume • Einbindung der Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs in die Straßenraumorganisation und -gestaltung
<p>Gezielte Innovation – neue Mobilitätsangebote und Technologien</p>	<p>Nutzung der Chancen der digitalen Vernetzung und neuer Verkehrsangebote für verbesserte Mobilität mit weniger umweltbelastenden Kfz-Verkehr</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau bzw. Etablierung von Car- und Bike-/Lastenfahrrad-Sharing • Einsatz von On-Demand-Verkehren zur Verbesserung der Erreichbarkeit in verkehrsschwachen Zeiten und Räumen • Förderung alternativer Antriebstechnologien insbesondere im öffentlichen Verkehr und Wirtschaftsverkehr • Stärkung des Radverkehrs als attraktive Alternative im Pendlerverkehr (Einrichtung Radschnellverbindungen) auch für Pedelecs/ E-Bikes • Bereitstellung von Experimentierräumen für Innovationen im Mobilitätsbereich (unter der Prämisse eines stadt- und umweltverträglichen Verkehrs) • Ausbau/ Optimierung von Verkehrslenkung und (umweltsensitivem) Verkehrsmanagement • Etablierung eines Mobilitätsmanagements mit (digitaler) Information und Beratung der Verkehrsteilnehmenden für eine effiziente und systemübergreifende Nutzung der Verkehrsmittel

Tabellenverzeichnis

• Tabelle 1: Abstimmungs- und Beteiligungstermine in der Stufe 1	3
• Tabelle 2: Zielmatrix	41

Abbildungsverzeichnis

• Abbildung 1: Ablauf Stufe 1 (abgeschlossen) und Stufe 2 (vorläufige Darstellung)	2
• Abbildung 2: Mobilitätskonzept Krefeld	3
• Abbildung 3: Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren	4
• Abbildung 4: Werbung für Auftaktveranstaltung und Online-Beteiligung	6
• Abbildung 5: Auftaktveranstaltung	6
• Abbildung 6: Dialogräume der Online-Beteiligung	7
• Abbildung 7: Ideenwerkstatt	8
• Abbildung 8: Swot-Analyse Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt	13
• Abbildung 9: Swot-Analyse Verkehr in die Region und aus der Region	16
• Abbildung 10: Swot-Analyse Umweltverträglicher Verkehr und Klimaschutz	19
• Abbildung 11: Swot-Analyse Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer	22
• Abbildung 12: Swot-Analyse Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum	25
• Abbildung 13: Swot-Analyse Neue Mobilitätsformen und Technologien	28
• Abbildung 14: Nachhaltige Mobilität in einer lebenswerten Stadt (Eigene Darstellung)	31
• Abbildung 15: Stadtentwicklung und regionale Kooperation (Eigene Darstellung)	32
• Abbildung 16: Vernetzt mit der Region (Eigene Darstellung)	33
• Abbildung 17: Stadt- und sozialverträgliche Mobilität für alle (Eigene Darstellung)	34
• Abbildung 18: Sicher, umwelt- und klimafreundlich unterwegs (Eigene Darstellung)	35
• Abbildung 19: Sichtbare Lebensqualität: öffentliche Räume als Aushängeschild der Stadt (Eigene Darstellung)	36
• Abbildung 20: Gezielte Innovation: neue Mobilitätsangebote und Technologien (Eigene Darstellung)	37
• Abbildung 21: Der Weg in die Zukunft (Eigene Darstellung)	38

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de

Berlin

Schicklerstraße 5-7
D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de