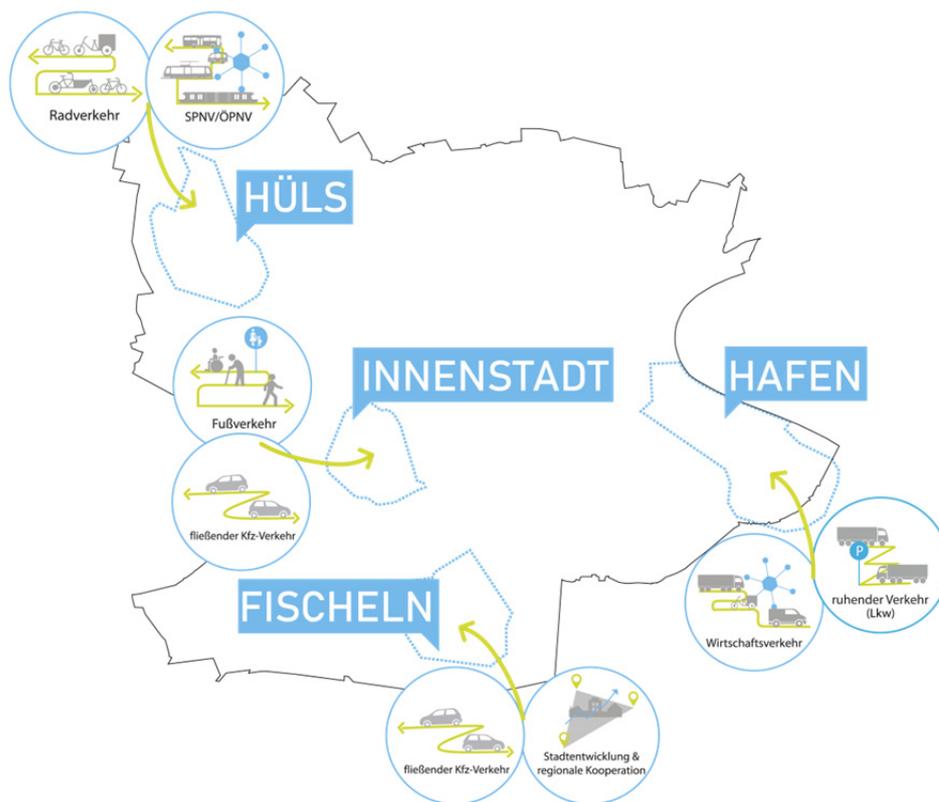


Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld

Konzepte für die Vertiefungsbereiche



März 2021

LK Argus Kassel GmbH

Stadt Krefeld

Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld

Konzepte für die Vertiefungsbereiche

Stand März 2021

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

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Antje Janßen

Dipl.-Ing. Michael Volpert

Franziska Weitzel, M. Sc.

in Zusammenarbeit mit

Burkhard Horn

Mobilität & Verkehr - Strategie &
Planung

IKU GmbH

Öffentlichkeitsbeteiligung

ZebraLog GmbH Co KG

Online-Beteiligung

Kassel, März 2021

Inhalt

0	Vertiefungsbereiche	1
1	Innenstadt	3
1.1	Maßnahmentabelle Innenstadt	4
1.2	Konzeptkarte Innenstadt	17
1.3	Systemschnitte Innenstadt	18
2	Fischeln	24
2.1	Maßnahmentabelle Fischeln	25
2.2	Konzeptkarte Fischeln	30
3	Hüls	31
3.1	Maßnahmentabelle Hüls	32
3.2	Konzeptkarte Hüls	39
4	Hafen	40
4.1	Maßnahmentabelle Hafen	41
4.2	Konzeptkarte Hafen	44

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.

0 Vertiefungsbereiche

Gesamtstädtisch erfolgt die Bearbeitung der Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes

- Stadtentwicklung und Regionale Kooperation,
- Fließender Kfz-Verkehr,
- Wirtschaftsverkehr,
- Ruhender Verkehr,
- SPNV / ÖPNV,
- Radverkehr,
- Fußverkehr und
- übergeordnete Themen

auf strategisch-konzeptioneller Ebene.

Die für die gesamtstädtischen Handlungsfelder entwickelten Strategien sollen in Vertiefungsbereichen exemplarisch weiter ausgearbeitet werden.

Folgende Vertiefungsbereiche wurden ausgewählt:

- Innenstadt
- Fischeln
- Hüls
- Hafen

In den ausgewählten Vertiefungsbereichen erfolgt die teilräumliche Konkretisierung von jeweils zwei der sieben verkehrsmittelbezogenen Handlungsfelder des gesamtstädtischen Maßnahmenkonzeptes.

Die Handlungsfelder wurden so ausgewählt, dass in den Vertiefungsbereichen erkannte Problemstellungen und bereits erkennbare mögliche Handlungsansätze berücksichtigt werden.

Die in den Vertiefungsbereichen aufgezeigten Lösungsvorschläge sind beispielhaft auf den konkreten Raum angewandt, sollen jedoch auch auf andere Bereiche in Krefeld mit vergleichbaren Problemstellungen übertragbar sein.

Stadt Krefeld

**Integriertes
Mobilitätskonzept**

Vertiefungsbereiche

März 2021

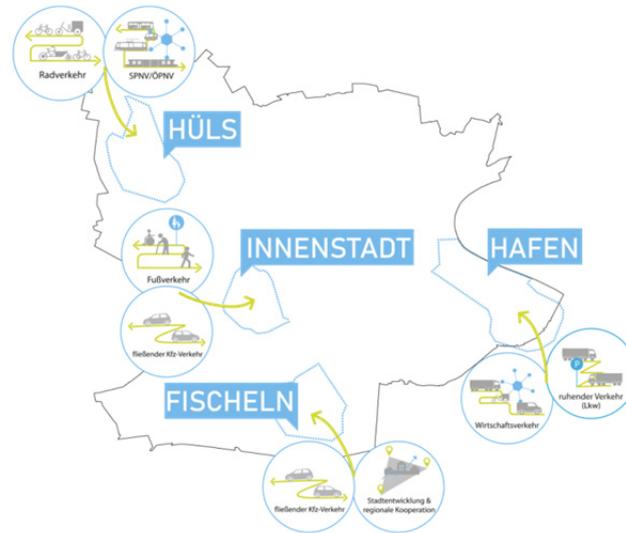
Stadt Krefeld

**Integriertes
Mobilitätskonzept**

Vertiefungsbereiche

März 2021

● **Abbildung 1:** Vertiefungsbereiche und Handlungsfelder



Im Vertiefungsbereich **Innenstadt** werden die Handlungsfelder *fließender Kfz-Verkehr* und *Fußverkehr* bearbeitet, um geeignete Konzepte für eine autoreduzierten Innenstadt mit einer Neuorganisation des Straßennetzes zu entwickeln. Weiterhin stehen Vorschläge zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr und damit der besseren Gestaltung des öffentlichen Raums im Fokus.

Im Vertiefungsbereich **Fischeln** werden die Handlungsfelder *Stadterweiterung und regionale Kooperation* sowie *fließender Kfz-Verkehr* bearbeitet, um Ansätze einer integrierten Siedlungs- und Mobilitätsplanung für die anstehenden Siedlungsflächenerweiterungen sowie Lösungen für die verkehrsbelasteten Hauptachsen durch Fischeln zu entwickeln.

Im Vertiefungsbereich **Hüls** werden die Handlungsfelder *SPNV / ÖPNV* und *Radverkehr* bearbeitet, um Maßnahmenvorschläge für die vorhandenen Angebotslücken im ÖPNV aufzuzeigen und eine verbesserte Radverkehrsführung mit einer beispielhaften Ausdifferenzierung von Fietsen- und Direkttrouten zu erarbeiten.

Im Vertiefungsbereich **Hafen** werden die Handlungsfelder *Wirtschaftsverkehr* und *Ruhender Verkehr (Lkw)* bearbeitet, um Lösungen für die festgestellten Probleme durch vorhandene Lkw-Verkehre einschließlich Lkw-Parken zu entwickeln.

In den nachfolgenden Kapiteln werden für jeden Vertiefungsbereich nach einer kurzen Einleitung in tabellarischen und kartographischen Darstellungen die entwickelten Konzepte und Maßnahmen dargestellt und erläutert.

1 Innenstadt

Im Vertiefungsbereich Innenstadt erfolgt eine Konkretisierung der gesamtstädtischen Maßnahmenkonzepte zu den Handlungsfeldern

- fließender Kfz-Verkehr und
- Fußverkehr.

Da die für den Innenstadtbereich nötige Neuorganisation der Straßenräume jedoch Auswirkungen auf alle Verkehrsarten hat, wird im Vertiefungsbereich Innenstadt auch der ruhende Verkehr, der ÖPNV und der Radverkehr in der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt.

Alle Handlungsfelder zeigen auf gesamtstädtischer Ebene bereits Strategien und Maßnahmen auf, die auf den Vertiefungsbereich Innenstadt angewandt und mit den nachfolgenden Maßnahmen weiter konkretisiert werden.

In der nachfolgenden **Tabelle** sind die Maßnahmen tabellarisch dargestellt.

Weiterhin sind die Maßnahmen in der **Konzeptkarte** zum Vertiefungsbereich Innenstadt räumlich verortet.

Aufgrund der Komplexität in der Neuorganisation der 4 Wälle wurden zur Verdeutlichung ergänzend **schematische Straßenschnitte** ausgearbeitet, die die Verkehrsführung und die Raumaufteilung darstellen.

Stadt Krefeld

Integriertes

Mobilitätskonzept

Vertiefungsbereiche

März 2021

1.1 Maßnahmentabelle Innenstadt

- **Tabelle 1:** Maßnahmen in den Vertiefungsbereichen – Vertiefungsbereich Innenstadt (Fußverkehr und MIV)

Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
1	Vorrangbereiche für den Umweltverbund	Festlegung von Vorrangbereichen für den Umweltverbund <i>Bereich zwischen den Ringen und den 4 Wällen</i> <ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeit ≤ 30 km/h (Tempo 30 Zone / Verkehrsberuhigter Geschäftsbe- reich / Verkehrsberuhigter Bereich) - Erschließungsstraßen 30 km/h und bevorrechtigte Führung des ÖPNVs auf ÖPNV-Hauptachsen - Kein Durchgangsverkehr in den Bereichen zwischen den Erschließungsstraßen: organisatorische und bauliche Maßnahmen zur Vermeidung - Durchführung von Fußverkehrschecks - Weiterführende detaillierte Konzepte zur Förderung und Verbesserung der Nahmobilität durch Erstellung von kleinräumigen Nahmobilitätskonzepten - Sukzessive Umgestaltung entsprechend der Vorgaben nach RASt, EFA, EAÖ und HBVA (nicht nach Mindestwerten) - Aufwertung der städtischen Plätze und öffentlichen Freiräume bezogen auf die Aufenthaltsqualität unter Berücksichtigung der gesamtstädtisch formulierten Ge- staltungsleitlinien für den öffentlichen Raum (siehe HF 7 HK 3 im gesamtstädti- schen Konzept) - Neugestaltung der Beschilderung für Fußgänger. Auffällige einheitliche Beschild- erung mit Gehzeitangabe zu wichtigen Zielen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
2	Vorrangbereiche für die Nahmobilität	<p data-bbox="873 311 1848 343">Festlegung von Vorrangbereichen für die Nahmobilität (Förderung Fuß- und Radverkehr)</p> <p data-bbox="873 351 1848 383"><i>Bereich zwischen den 4 Wällen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="907 399 1848 470">- Geschwindigkeit < 30 km/h (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich / Verkehrsberuhigter Bereich / Fußgängerzone) <li data-bbox="907 478 1848 550">- Zufahrtsbeschränkungen für den MIV (Zufahrt Parkhäuser frei), Bewohner / Anlieger frei <li data-bbox="907 558 1848 590">- Lieferverkehr frei (zeitlich beschränkt) <li data-bbox="907 598 1848 630">- Ausweisung von markierten Ladezonen innerhalb der Wälle (zeitlich beschränkt) <li data-bbox="907 638 1848 670">- Durchführung von Fußverkehrschecks <li data-bbox="907 678 1848 750">- Weiterführende detaillierte Konzepte zur Förderung und Verbesserung der Nahmobilität durch Erstellung von kleinräumigen Nahmobilitätskonzepten <li data-bbox="907 758 1848 829">- Sukzessive fußgängerfreundliche Umgestaltung der Straßenräume entsprechend der Vorgaben nach EFA, HBVA und EAÖ (nicht nach Mindestwerten) <li data-bbox="907 837 1848 949">- Herstellung von multifunktionalen Straßenräumen, die eine aktive, nicht motorisierte Individualmobilität fördern und eine kindergerechte sowie barrierefreie Gestaltung beinhalten <li data-bbox="907 957 1848 1069">- Aufwertung der städtischen Plätze und öffentlichen Freiräume bezogen auf die Aufenthaltsqualität unter Berücksichtigung der gesamtstädtisch formulierten Gestaltungsleitlinien für den öffentlichen Raum (HF7 HK3 im gesamtstädtischen Konzept) <li data-bbox="907 1077 1848 1149">- Neugestaltung der Beschilderung für Fußgänger. Auffällige einheitliche Beschilderung mit Gehzeitangabe zu wichtigen Zielen <li data-bbox="907 1157 1848 1228">- Sofortige Aufhebung von Gehwegparken im Zuge des Abbaus von Parken im öffentlichen Raum (Ausweisung von Park- und Halteverboten) <li data-bbox="907 1236 1848 1348">- Einrichtung von Radverkehrsachsen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung durch den Vorrangbereich Nahmobilität; Ausgestaltung als Fahrradstraßen (nicht in Bereichen mit ÖPNV) oder gleichberechtigte Regelung für den Fuß- und Radverkehr

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Mobilitätskonzept**

Maßnahmen im
 Vertiefungsbereich
 Innenstadt

März 2021

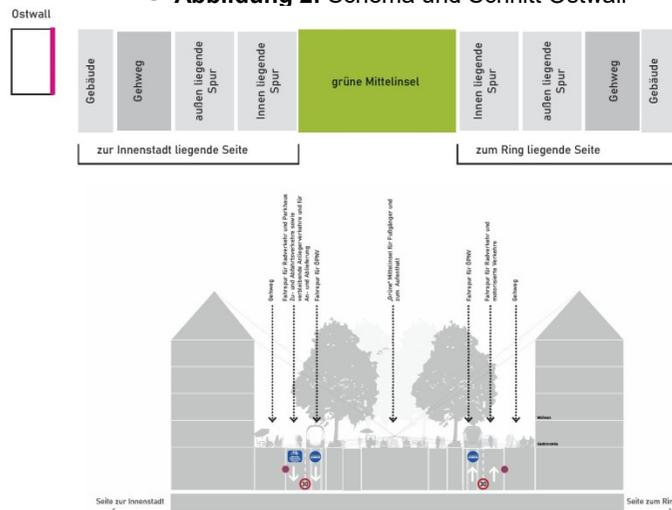
Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Stadt Krefeld
3	Neuorganisation der 4 Wälle	<p data-bbox="873 327 1646 359">Umgestaltung und Neuorganisation der 4 Wälle zu „Grünen Wällen“</p> <p data-bbox="873 391 1041 422">Grundsätzlich</p> <p data-bbox="873 454 1825 686"><i>Einrichtung eines Einrichtungsverkehrs für den individuellen Kfz-Verkehr mit Einbahnstraßenregelungen (Entgegen des Uhrzeigersinns) auf den äußeren (zu den Ringen liegenden) Fahrspuren. Die innenliegenden Fahrspuren sollen dem Umweltverbund dienen. Ausnahmen sollen für Anliegerverkehre und in Einzelfällen zur Sicherstellung der Erreichbarkeit (Zu- und Abfahrtsverkehre) der bestehenden Parkhäuser auf möglichst kurzem Anfahrtsweg dienen.</i></p> <ul data-bbox="918 718 1825 1388" style="list-style-type: none"> - Ziel: Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV, Verbesserung der Aufenthaltsqualität - Aufwertung der 4 Wälle zu „Grünen Wällen“ mit qualifizierten, durchgehenden Anlagen für den Fuß- und Radverkehr - Führung des schnellen Radverkehrs auf der Fahrbahn; in den Grünbereichen ggf. Freigabe für den Radverkehr im Schrittempo - Aufwertung durch Bepflanzung und (konsumfreie) Sitzgelegenheiten - Minimierung der Querungsstellen über die Wälle (Reduzierung von heute 19 auf 4 Querungsstellen (ohne Nordwall)) - Gestaltung der Wallquerungen zur Bevorrechtigung des querenden Fußverkehrs auf den Wällen - Beschränkung auf Tempo ≤30 km/h - Abbau der Parkplätze an den Wällen / Nutzung des freiwerdenden Raums für Gehwegverbreiterung und Gastronomie - Verbot von Fahrbahnrandparken / Absolutes Halteverbot auf beiden Fahrbahnseiten / zeitweise Lieferhalten in markierten Bereichen - Fahrbahnen für den ÖPNV müssen eine Breite von 3,5 Metern aufweisen 	<p data-bbox="1926 247 2161 359">Integriertes Mobilitätskonzept</p> <p data-bbox="1926 383 2161 494">Maßnahmen im Vertiefungsbereich Innenstadt</p> <p data-bbox="2016 582 2161 614">März 2021</p>

Neben den Erläuterungen in dieser Tabelle wurden zu den Wällen auch exemplarische Schnitte sowie eine Detailskizze erstellt, die separat zur Verfügung stehen. Den Beschreibungen der einzelnen Wälle in der Tabelle sind jeweils die Schnitte (stark verkleinert) sowie eine Schema-Zeichnung zur Verdeutlichung der Fahrspurbezeichnungen hinzugefügt.

Nr. Maßnahme

Maßnahmenbeschreibung

● **Abbildung 2: Schema und Schnitt Ostwall**



● **Abbildung 3: Kap-Haltestelle Kassel Querallee**



Ostwall (zw. Südwall und Neue Linner Straße): → siehe auch Schnitt Ostwall sowie Schema links zur Zuordnung der Fahrspuren

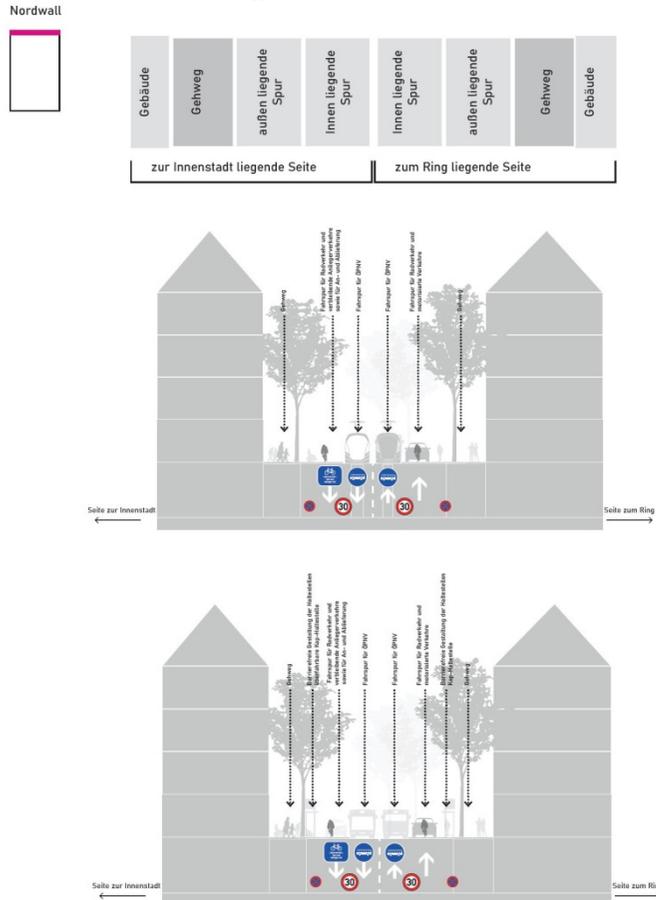
- Die **beiden inneren Fahrspuren an der „Grünen“ Mittelinsel** (mit Verlauf der Straßenbahnschienen) sollen für den Öffentlichen Verkehr genutzt werden (Bus und Straßenbahn): die Fahrspurbreite soll mindestens 3,50 m betragen
- Die **äußere Fahrspur zur Innenstadt** (Nord-Süd-Richtung) soll für Radverkehr und für die Anliegerverkehre, für Ver- und Entsorgungsverkehre (Müll, Räumungsdienste, etc. ...) sowie für die Lieferverkehre und Taxen / On-Demand Verkehre und zur Erschließung der Parkhäuser Behnisch Haus und Galeria Kaufhof nutzbar sein, ansonsten soll jedoch ein Durchfahrtsverbot für den MIV gelten.
- Die **äußere Fahrspur zum Ring** (Süd-Nord-Richtung) soll dem verbleibenden motorisierten Verkehr und Radverkehr dienen.
- Die Haltestelle Dreikönigenstraße soll in beide Fahrtrichtungen ähnlich Beispielbild (Abbildung 3: Haltestelle Kassel Querallee) als befahrbare Kap-Haltestelle ausgebildet werden. Somit wird auch die Barrierefreiheit der Haltestellen hergestellt.
- Im Bereich der Haltestelle Rheinstraße (von der Neuen Linner Straße bis zur Rheinstraße) soll keine Durchfahrt für den MIV möglich sein. Der MIV soll über die Neue Linner Straße und die Elisabethenstraße geführt werden.

Ostwall Abschnitt zwischen Rheinstraße und Nordwall: Prüfung, ob der Straßenraum entsprechend des Schemas der Grünen Mittelinsel und der Gleise auf der Fahrbahn hergestellt werden kann, um eine möglichst einheitliche Gestaltung des Ostwalls, Westwalls und Südwalls herzustellen.

Nr. Maßnahme

Maßnahmenbeschreibung

● **Abbildung 4: Schema und Schnitte Nordwall**



Nordwall (zw. Ostwall und Friedrichsplatz): → siehe auch Schnitt Nordwall zw. Ostwall und Friedrichsplatz sowie Schema nächste Seite zur Zuordnung der Fahrspuren

- Die **beiden inneren Fahrspuren** (mit Verlauf der Straßenbahnschienen) sollen für den Öffentlichen Verkehr genutzt werden (Bus und Straßenbahn): die Fahrspurbreite soll mindestens 3,50 m betragen
- Die **äußere Fahrspur zur Innenstadt** (West-Ost-Richtung) soll für Radverkehr und für die verbleibenden Anliegerverkehre, für Ver- und Entsorgungsverkehre (Müll, Räumungsdienste, etc...) sowie für die Lieferverkehre und Taxen/On Demand Verkehre nutzbar sein, ansonsten soll jedoch ein Verbot für den MIV gelten.
- Die **äußere Fahrspur zum Ring** (Ost-West-Richtung) soll dem verbleibenden motorisierten Verkehr und dem Radverkehr dienen.
- Im Abschnitt wird zukünftig keine Haltestelle mehr liegen, die Haltestelle stadtauswärts kurz vor dem Friedrichsplatz wird in die Sternstraße verlegt (dort liegt bereits die Haltestelle stadteinwärts), die Haltestelle für den Bus 057 in den westlichen Abschnitt des Nordwalls (laufende Planung)

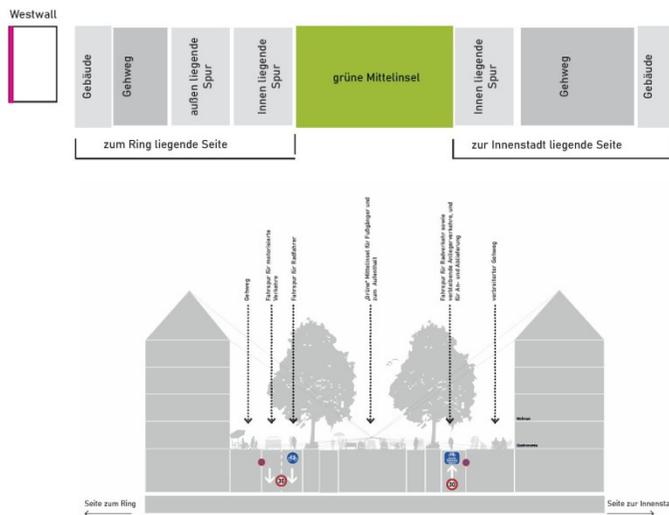
Nordwall (zw. Friedrichsplatz und Westwall): → siehe auch Schnitt Nordwall zw. Friedrichsplatz und Westwall sowie Schema links oben zur Zuordnung der Fahrspuren

- Die **beiden inneren Fahrspuren** sollen für den Öffentlichen Verkehr genutzt werden (Bus).
- Die **äußere Fahrspur zur Innenstadt** (West-Ost-Richtung) soll für Radverkehr, und für die verbleibenden Anliegerverkehre, für Ver- und Entsorgungsverkehre (Müll, Räumungsdienste, etc...) sowie für die Lieferverkehre und Taxen/On Demand Verkehre nutzbar sein, ansonsten soll jedoch ein Verbot für den MIV gelten.

Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
-----	----------	-----------------------

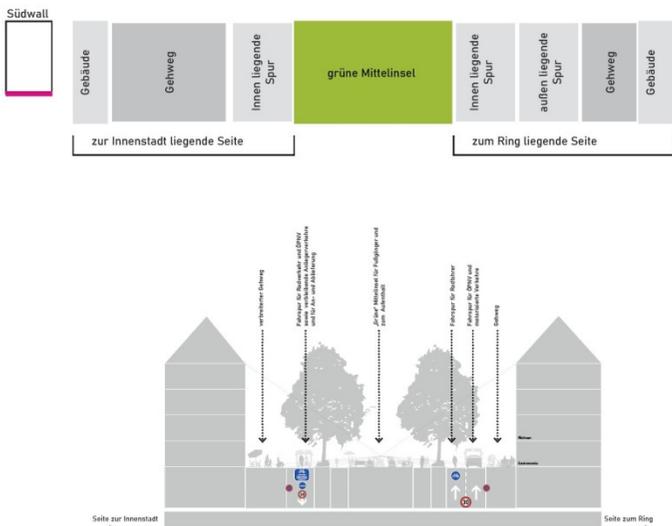
- Die **äußere Fahrspur zum Ring** (Ost-West-Richtung) soll dem verbleibenden motorisierten Verkehr und dem Radverkehr dienen.
- Die in diesen Bereich verlegte Bushaltestelle Friedrichsplatz (laufende Planung) soll als befahrbare Kap-Haltestelle gestaltet werden (siehe Abbildung 2: Haltestelle Querallee Kassel)

● **Abbildung 5:** Schema und Schnitt Westwall



Westwall (zw. Südwall u. Kaiser-Wilhelm-Museum): → siehe auch Schnitt Westwall sowie Schema links zur Zuordnung der Fahrspuren

- Vor dem Kaiser-Wilhelm-Museum soll **in beide Fahrrichtungen** keine Durchfahrt mit motorisierten Verkehrsmitteln möglich sein, so dass sich der Bereich zu einem städtischen Platz mit hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität entwickeln kann.
- Die äußere Fahrspur auf der **Innenstadtseite** (Süd-Nord-Richtung) wird eingezogen, der Gehweg um diese verbreitert
- Die verbleibende (innere) Fahrspur auf der **Innenstadtseite** soll für den Radverkehr und für die Anliegerverkehre, für Ver- und Entsorgungsverkehre (Müll, Räumungsdienste, etc...) sowie für die Lieferverkehre und Taxen/On Demand Verkehre nutzbar sein, ansonsten soll jedoch ein Verbot für den MIV gelten.
- Zwischen St.-Anton-Straße und Nordwall soll die Fahrspur auf der Innenstadtseite auch als Parkhauszu- und Abfahrt nutzbar sein.
- Auf der **Ringseite** (Nord-Süd-Richtung) soll **die innere Fahrspur an der „Grünen“ Mittelinsel** dem Radverkehr vorbehalten sein.
- Die **äußere Fahrspur zum Ring** soll dem verbleibenden motorisierten Verkehr dienen.

Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
	<p>● Abbildung 6: Schema und Schnitt Südwall</p> 	<p>Südwall (zw. Westwall und Hochstraße): → <u>siehe auch Schnitt Südwall sowie Schema links zur Zuordnung der Fahrspuren</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die äußere Fahrspur auf der Innenstadtseite (Ost-West-Richtung) wird eingezogen, der Gehweg um diese verbreitert. - Die verbleibende (innere) Fahrspur auf der Innenstadtseite soll für den Bus-Verkehr und Radverkehr, für die verbleibenden Anliegerverkehre, für Ver- und Entsorgungsverkehre (Müll, Räumungsdienste, etc...) sowie für die Lieferverkehre und Taxen/On Demand Verkehre nutzbar sein, ansonsten soll jedoch ein Verbot für den MIV gelten. - Auf der Ringseite (West-Ost-Richtung) soll die innere Fahrspur an der „Grünen“ Mittelinsel dem Radverkehr vorbehalten sein. - Die äußere Fahrspur zum Ring soll für den Bus-Verkehr und für motorisierte Verkehre dienen - Querungsstelle Südwall Bereich Hochstraße – Neusser Straße: Abbau der Fußgängerschutzanlage (Ampeln) Stärkung der Nord-Süd-Beziehungen des Fußverkehrs durch gestalterische Maßnahmen wie bspw. Gestaltung nach Shared Space / Begegnungszonen Prinzip oder durch die Schaffung eines Fußgängerüberwegs / Niveauangleichung der Straße / ...
4	<p>Maßnahmen zur Gewährleistung eines störungsfreien ÖPNV-Betriebs auf wichtigen ÖPNV-Hauptachsen im Vorrangbereich für den Umweltverbund</p>	<p>Zur Sicherstellung der Attraktivität des ÖPNV sollen im definierten Vorrangbereich für den Umweltverbund auf wichtigen ÖPNV-Achsen (insbesondere Straßenbahn) Maßnahmen zur Gewährleistung eines störungsfreien ÖPNV-Betriebs entwickelt werden (z.B. Kaphaltstellen, Vorrangschaltungen an LSA, eigene Gleiskörper, Unterbindung von Linksabbiegern). Eine bevorrechtigte und behinderungsfreie Führung des ÖPNVs soll insbesondere in der St.-Anton-Straße zwischen Westwall und Ring, in der Sternstraße zwischen Friedrichsplatz und Ring, sowie in den Straßen am Hauptbahnhof und in der Hansastraße</p>

Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
		<p>sichergestellt werden. Einzelne dieser Maßnahmen sollten auch in den Straßen mit Busführung geprüft werden.</p>
5	Umgestaltung der Straßenräume	<p>Bauliche Umgestaltung der Straßenräume unter Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer*innen und der Anforderungen des ÖPNV.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umgestaltung des Hauptbahnhofs (Nordseite): Durch die 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 Radverkehr erzielt werden. Hierfür ist abseits der ÖPNV-Führung eine Gestaltung nach dem Shared Space-Prinzip 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. - St. Anton-Straße: 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 Durchgangs-

Stadt Krefeld
**Integriertes
Mobilitätskonzept**

Maßnahmen im
Vertiefungsbereich
Innenstadt

März 2021

Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
	<p>● Abbildung 7: Beispiel Bahnhofstraße Cottbus</p> 	<p>verkehr zu befreien und die Querbarkeit zu verbessern.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Langfristig wird empfohlen den gesamten Straßenraum neu zu gestalten. 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) sollen 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. <p>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.</p> <p>Siehe Abbildung 7: Beispiel Bahnhofstraße Cottbus. (Link zu weiterführenden Informationen: https://docplayer.org/53809335-Bahnhofstrasse-cottbus.html)</p>
6	<p>Optimierung des Parkraummanagements</p> <p>Bereich zwischen den Ringen und den Wällen</p> <p>Vorrangbereiche für den Umweltverbund</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Gebührenpflichtiges Parken im gesamten Bereich zwischen den Ringen und den Wällen - Ausweisung von Bewohnerparkzonen entsprechend des Parkraumkonzepts (jedoch beschränkt auf einen Parkausweis pro Haushalt) - Sukzessive Reduzierung der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum - Ausweisung von farblich markierten Flächen für den Lieferverkehr (Be- und Entladezonen)

Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
7	Optimierung des Parkraummanagements Bereich auf den Wällen und zwischen den Wällen Vorrangbereiche für die Nahmobilität	<ul style="list-style-type: none"> - Errichtung von Quartiersgaragen im Rahmen städtebaulicher Nachverdichtungsmaßnahmen - Prüfung des Neubaus von Parkhäusern im Norden der Innenstadt (entsprechend der Qualitätskriterien - siehe Gesamtstädtisches Konzept ruhender Verkehr). Aktuell besteht im südlichen und im zentralen Bereich der Innenstadt eine gute Abdeckung an Parkhäusern. Erschließungslücken sind im Norden der Innenstadt nahe der Ringe festzustellen. Es ist zu prüfen, wie hoch die Nachfrage nach Parkraum im Rahmen der Maßnahme zur sukzessiven Reduzierung von Stellplätzen im öffentlichen Raum ist. Das Ziel der Reduzierung des ruhenden sowie fließenden Kfz-Verkehrs im Innenstadtbereich sollte hierbei zusätzlich berücksichtigt werden. Ein 1:1 Ausgleich von Parkraumangebot ist hierbei nicht zielführend. Gleichzeitig muss insbesondere die Verlagerungswirkung durch die Anordnung von absolutem Halteverbot an den Ringen und die dadurch entstehende Nachfrage nach Stellplätzen in diesem Bereich berücksichtigt werden, auch um ein Ausgleichsangebot für die Bewohner zu schaffen. Ausnahmen sind als Sonderparkflächen für gehbehinderte Menschen sowie Menschen mit Schwerbehindertenausweis herzustellen. - Auf den Wällen kein Straßenrandparken zulassen – Absolutes Halteverbot. - Innerhalb der Wälle kein Parken im öffentlichen Raum. Nur Be- und Entladen ermöglichen. Rückbau vorhandener Straßenrandparkflächen (inklusive der Königstraße im Bereich der Überdachungen) - Schaffung von deutlich markierten Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr - Beschäftigten- und Bewohnerparken in Parkhäuser verlagern (Kooperation zwischen Parkhäusern und Stadt) - Schaffung von Quartiersgaragen im Zusammenhang mit städtebaulichen Nachverdichtungsmaßnahmen (Siehe hierzu auch Maßnahme 13)

Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
8	Optimierung der Leistungsfähigkeit der Ringe	<ul style="list-style-type: none"> - Ausnahmen sind als Sonderparkflächen für gehbehinderte Menschen sowie Menschen mit Schwerbehindertenausweis herzustellen. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> - Auf den Ringen Verbot von Fahrbahnrandparken anordnen. Prüfen in welchen Bereichen Parkierungsbuchten notwendig sind sowie Bereiche für den Lieferverkehr. Hierfür sollen markierte Ladezonen ausgewiesen werden. Ansonsten soll auf den Ringen ein absolutes Halteverbot dazu dienen, die Leistungsfähigkeit der Ringe zu verbessern und den Verkehrsfluss zu fördern. Konsequente Ahndung und Abschleppen von Falschparkern. - Im Zusammenhang mit der Überarbeitung der Planung für die Philadelphia Straße soll Fahrbahnrandparken verboten werden, um die Leistungsfähigkeit zu gewährleisten. - Be- und Entladen nur für Wirtschaftsverkehr (Schaffung von farblich markierten Be- und Entladezonen) - Ausnahmen sind als Sonderparkflächen für gehbehinderte Menschen sowie Menschen mit Schwerbehindertenausweis herzustellen, soweit möglich nicht auf der Fahrbahn.
9	Absolutes Halteverbot und Verbot von Fahrbahnrandparken ausweisen	<ul style="list-style-type: none"> - Absolutes Halteverbot am Ostwall. Keine Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum - Absolutes Halteverbot auf der St.-Anton-Straße - Be- und Entladen nur für Wirtschaftsverkehr (Schaffung von farblich markierten Be- und Entladezonen) - Ausnahmen sind als Sonderparkflächen für gehbehinderte Menschen sowie Menschen mit Schwerbehindertenausweis herzustellen, soweit möglich nicht auf der Fahrbahn.

Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
10	Leitung zur Erschließung der Parkhäuser verbessern	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsvermeidende und direkte Leitung zu den Parkhäusern im Innenstadtbereich - Zufahrtsbeschränkungen innerhalb der Wälle. MIV nur bis Parkhäuser frei. - Parkleitsystem - Beschilderung „Parkring“ → direkte Zufahrten
11	Aufwertung der Königstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Abbau der Stell- und Parkplätze im Bereich der Überdachungen der Königstraße. Verbreiterung der Gehwege und Raum für Außenbereiche und Gastronomie. Aufstocken der Radabstellmöglichkeiten und Sitzgelegenheiten.
12	Aufwertung städtischer Parkhäuser	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung der vorhandenen Parkhäuser entsprechend der formulierten Qualitätsstandards - Nutzungsregelung der Parkhäuser für Bewohnerparken - Kombination von Quartiersgaragen mit Abstellmöglichkeiten für Innenstadtbesucher. Schaffung von sicheren Radabstellanlagen.
13	Umsetzungskonzept für Quartiersgaragen entwickeln	<ul style="list-style-type: none"> - Ausarbeitung eines umsetzungsorientierten Quartiersgaragen-Konzepts mit Aussagen zur Verortung, Kapazität und Bewohnereinzugsbereich sowie Beinhaltung eines möglichen Umsetzungsplans. Ziel ist es einen Teil des wegfallenden Bewohnerparkens im öffentlichen Raum zu kompensieren und Alternativangebote zu schaffen. Die Quartiersgaragen sollen insbesondere im Rahmen von Nachverdichtungsmaßnahmen entstehen. Grundlegendes Ziel, das bei der Konzeption berücksichtigt werden soll ist jedoch, dass der fließende und ruhende Verkehr im Innenstadtbereich reduziert werden soll. Ein 1:1 Ausgleich ist zur Zielerreichung nicht sinnvoll. Mit dem Konzept sollen auch soziale Fragestellungen – bezogen auf zumutbare Kosten auch für finanziell schwache Bewohner – sowie die Finanzierung der Quartiersgaragen beantwortet werden.

Stadt Krefeld
**Integriertes
Mobilitätskonzept**

Maßnahmen im
Vertiefungsbereich
Innenstadt

März 2021

Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
14	Differenzierte Stellplatzsatzung für den Vertiefungsbereich der Innenstadt erstellen	<ul style="list-style-type: none"> - Wie bereits im gesamtstädtischen Konzept beschrieben soll für Krefeld eine Stellplatzsatzung ausgearbeitet werden, die für unterschiedliche Teilbereiche differenzierte Vorgaben zum Stellplatznachweis festlegt. Insbesondere im Innenstadtbereich sollte ein deutlich geringerer Stellplatzschlüssel gelten bzw. die zwingende Herstellung von Parkplätzen entfallen, da durch das bereits vorhandene gute ÖPNV-Angebot eine Herstellung von Parkplätzen hinterfragt werden muss. Festgelegt werden sollten geeignete Kompensationsmaßnahmen und Stellplatzäquivalente, die die mögliche Minderung beschreiben. - Kompensationsmaßnahmen können beispielsweise die Schaffung von Quartiersgaragen, Lademöglichkeiten für E-Mobilität, Car- und Bike-Sharing Angebote, zusätzliche Radabstellanlagen sowie Maßnahmen zur ÖPNV-Förderung (z.B. Mietertickets) und Parkraummanagement sein. - Gleichzeitig sollten mit der Stellplatzsatzung auch Vorgaben für die Herstellung von Radabstellanlagen formuliert werden, welche insbesondere für den Innenstadtbereich sinnvoll sind. Des Weiteren kann geregelt werden, welche weiteren Ausgleichsmaßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität geschaffen werden sollten.

Stadt Krefeld
**Integriertes
Mobilitätskonzept**

Maßnahmen im
Vertiefungsbereich
Innenstadt

März 2021

Stadt Krefeld Mobilitätskonzept

Konzeptkarte

Vertiefungsbereich Innenstadt

Bestand und vorhandene Planung

Bestandsgebäude



Krefelder Promenade (bestehende Planung)



Car-Sharing Standorte (Bestand)



Haltestellen (Bestand)



Haltestellen (bestehende Planung)



Parkhäuser (Bestand)



Konzept Schwerpunkt fließender Kfz Verkehr und Fußverkehr

Erschließung

Leistungsoptimierung der Ringe durch Anordnung von absolutem Halteverbot/ Verbot von Fahrbahnparkieren und Einrichtung von Be- und Entladezonen für den Wirtschaftsverkehr (abseits der Fahrbahn)



Erschließungsstraßen MV/Rad/ÖV
Pfeilrichtung = Fahrtrichtung



Erschließung nur für ÖV/Rad
An- und Ablieferung/Anlieger/



Erschließung Parkhäuser
(MIV bis Parkhaus frei)



Vorrangbereiche

Vorrangbereich für den Umweltverbund
Geschwindigkeit ≤ 30 km/h
Maßnahmen zur Durchfahrtsbeschränkungen zwischen den Erschließungsstraßen



Vorrangbereich Nahmobilität:
Zufahrtsbeschränkungen für motorisierten Individualverkehr - bis Parkhäuser und Lieferverkehr sowie Anlieger frei



Neuorganisation der 4 Wälle

Äußere Spur: Parkring, Einbahnstraßenregelung
Pfeilrichtung = Fahrtrichtung
(entgegen des Uhrzeigersinns)
Geschwindigkeitsbegrenzung ≤ 30km/h



Innere Spur: Umweltverbund



Ausnahmen

zur Erschließung der Parkhäuser und für An- und Ablieferung, Anlieger

Förderung des Umweltverbunds

Bereiche zur Gewährleistung eines störungsfreien ÖPNV-Betriebs



Förderung der Nahmobilität

Umgestaltung der Straßenräume entsprechend Maßnahmenbeschreibung



Umgestaltung Königstraße



Umgestaltung der Querungsstelle zur Stärkung des Nord-Süd verkehrenden Fußverkehrs



Parkraummanagement

Vorrangbereich Umweltverbund

- Bewohnerparken (pro Haushalt 1 Parkausweis)
- Gebührenpflichtiges Parken
- Sukzessive Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Raum
- Schaffung von Quartiersgaragen im Rahmen von Nachverdichtungsmaßnahmen
- Ausweisung gut markierter Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr

Vorrangbereich Nahmobilität

- Kein Parken im öffentlichen Raum
- Rückbau vorhandener Straßenrandparkflächen
- Wirtschaftsverkehr (zeitlich beschränkt) frei
- Ausweisung gut markierter Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr
- Bewohnerparken in Parkhäusern (pro Haushalt 1 Parkausweis)
- Schaffung von Quartiersgaragen im Rahmen von Nachverdichtungsmaßnahmen

Absolutes Halteverbot / Verbot von Fahrbahnparkieren

- auf den Ringen und Philadelphiastraße, Blumenthalstraße
- am Ostwall
- St. Anton-Straße

Direkte Erschließung der Parkhäuser vom "Parking" aus, Führung durch Beschilderung

Zufahrt Abfahrt

Prüfung Neubau und Standort Parkhäuser entsprechend Maßnahmenbeschreibung Nr. 5 (im nördlichen Bereich der Innenstadt)

Multimodale Angebote

Mobilstation Größe S



Mobilstation Größe M



Mobilstation Größe L



Maßnahmennummerierung

Maßnahmennummerierung siehe Maßnahmentabelle



Meter 125 250 375 500



Stand

März 2021

Datengrundlage

Stadt Krefeld

Kartengrundlage

Stadt Krefeld

Deutschland - Zero - Version 2.0

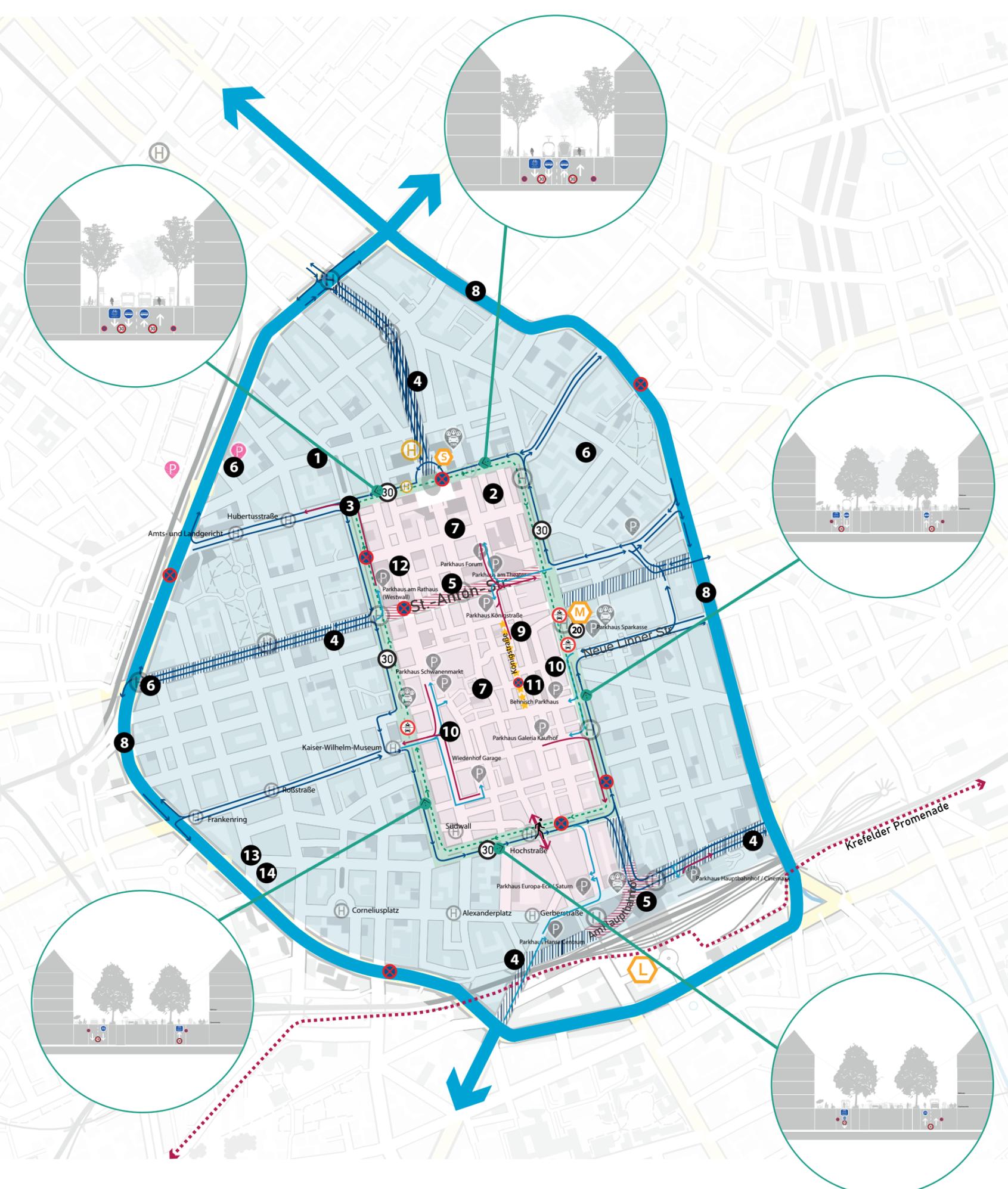
LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

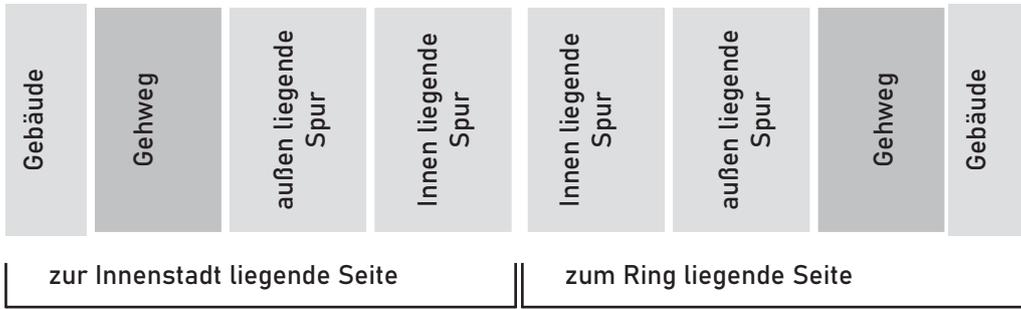
Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89

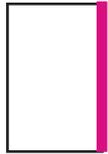
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Nordwall



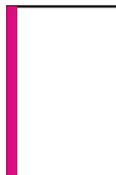
Ostwall



Südwall

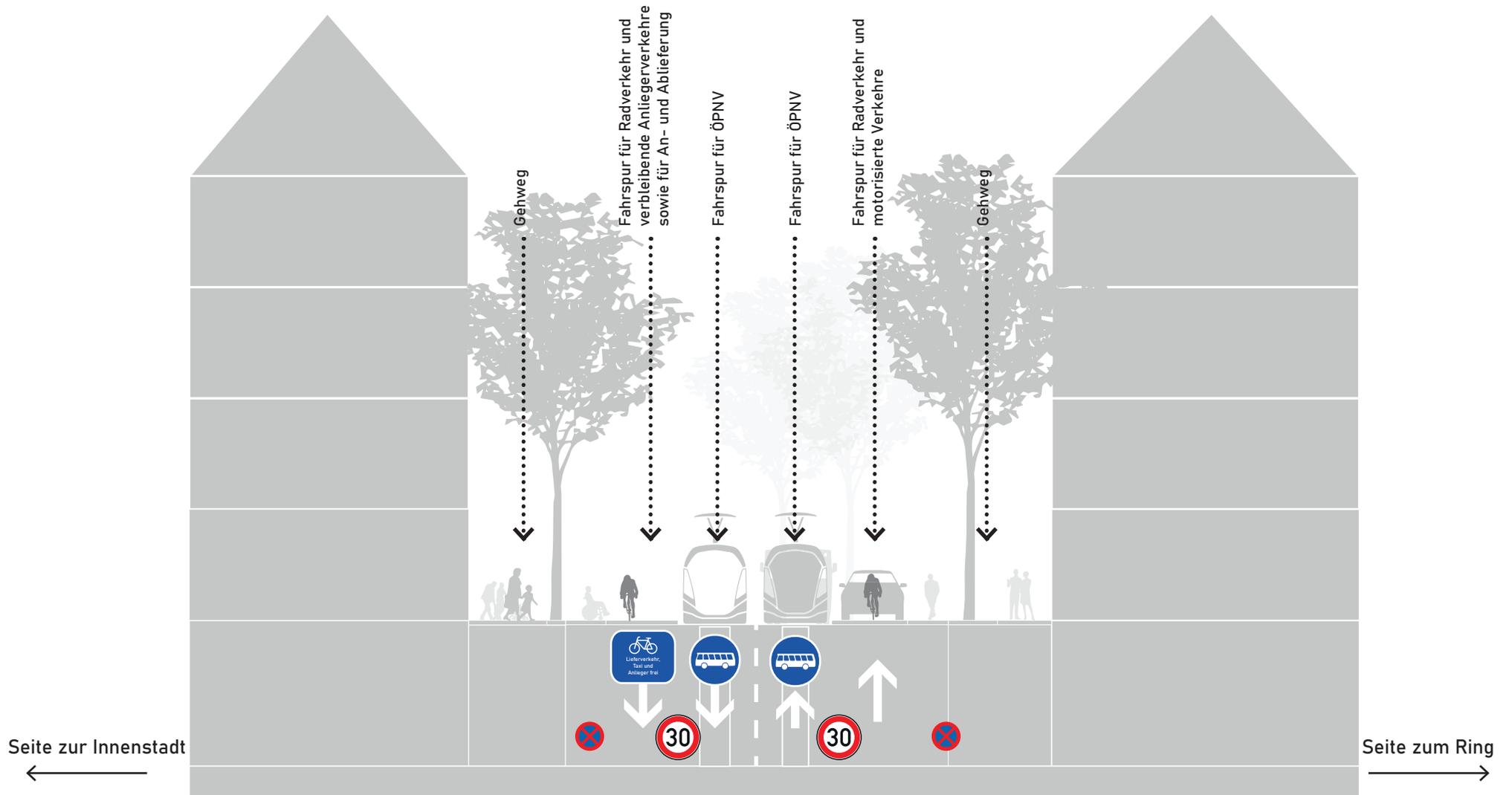


Westwall



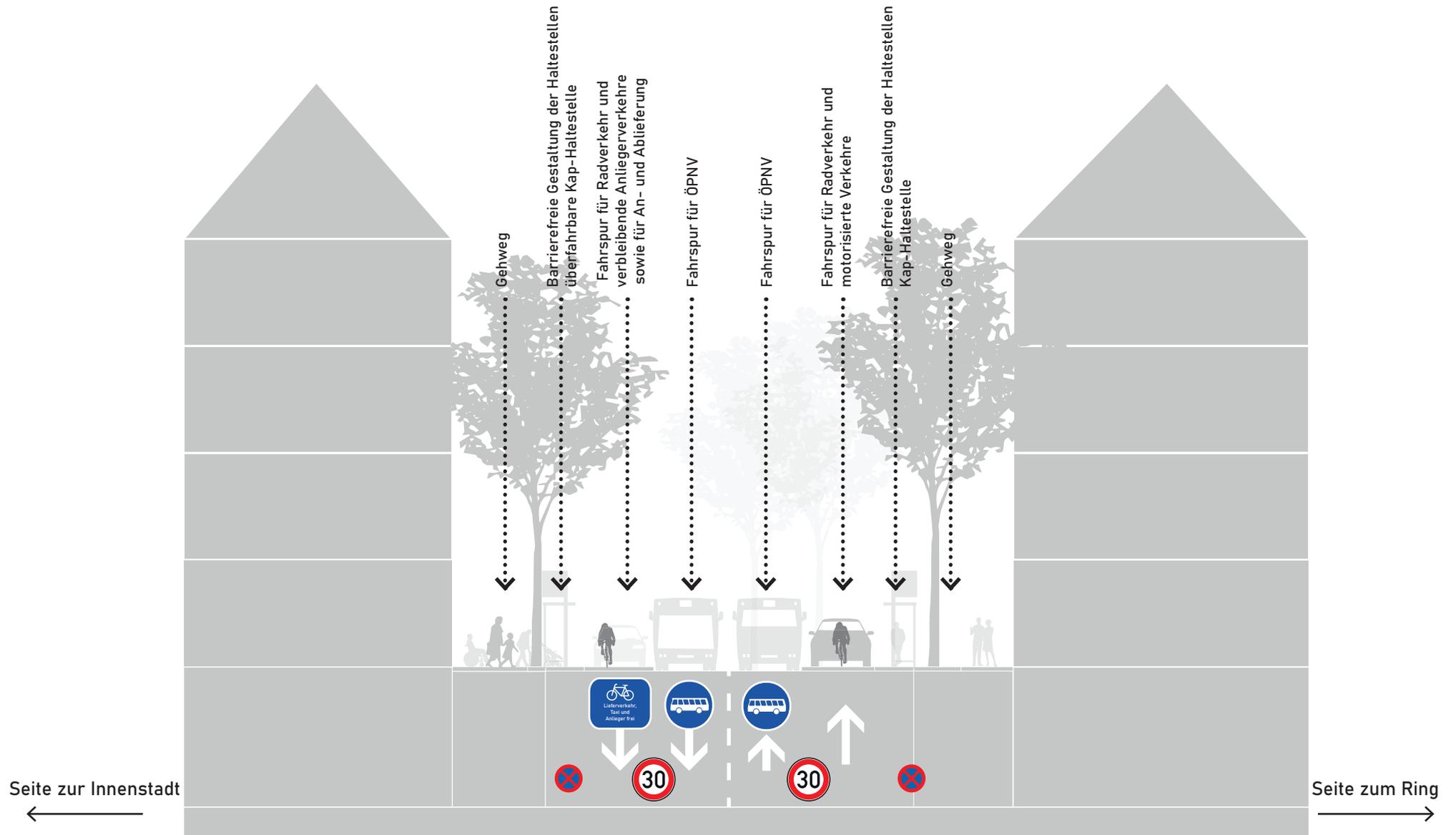
Schnitt Nordwall
zwischen Ostwall und Friedrichsplatz
Blick in Richtung Friedrichsplatz

- Absolutes Halteverbot
- markierte Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr
- Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h



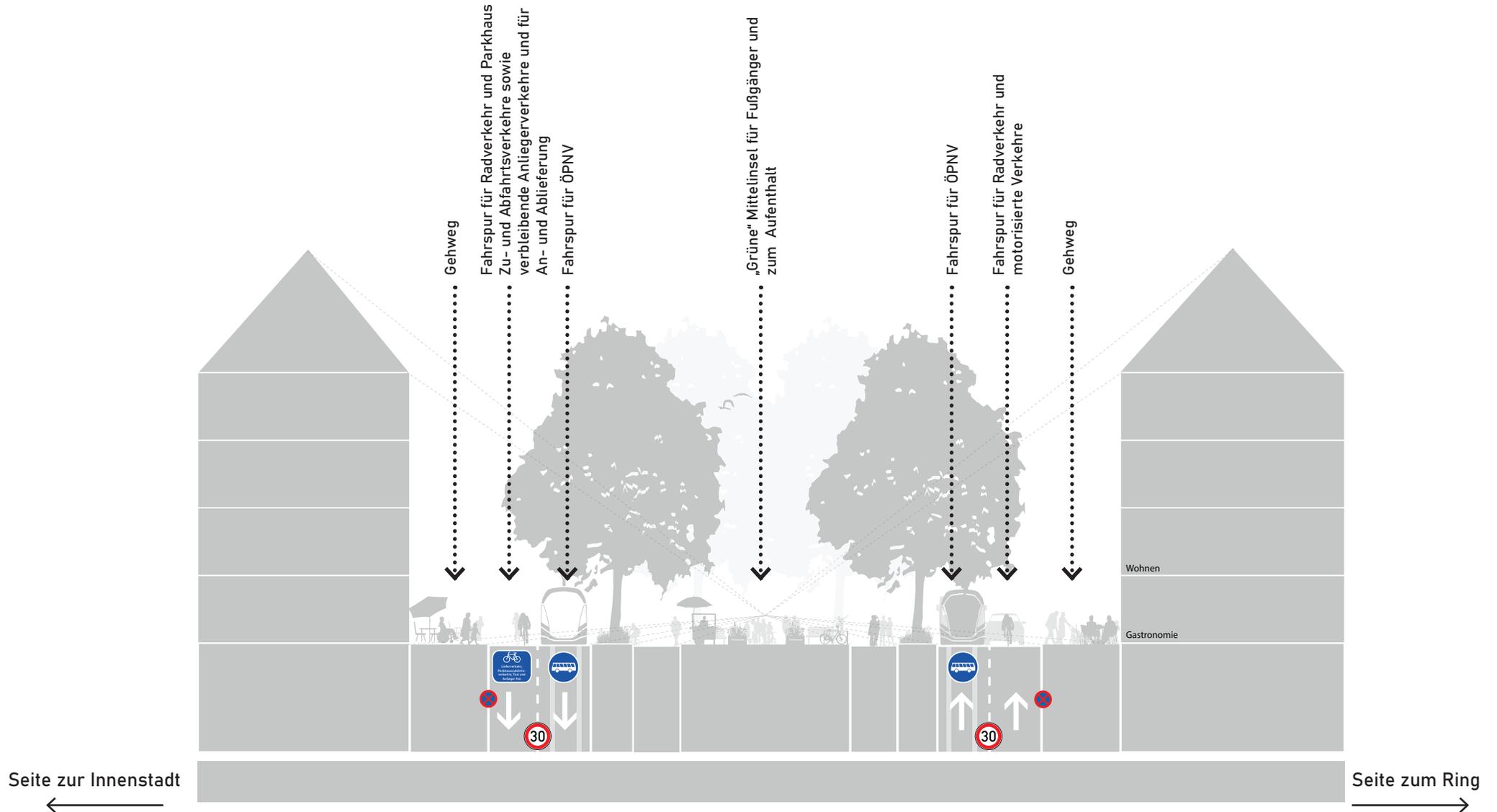
Schnitt Nordwall zwischen Friedrichsplatz und Westwall Blick in Richtung Westwall

- Absolutes Halteverbot
- markierte Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr
- Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h



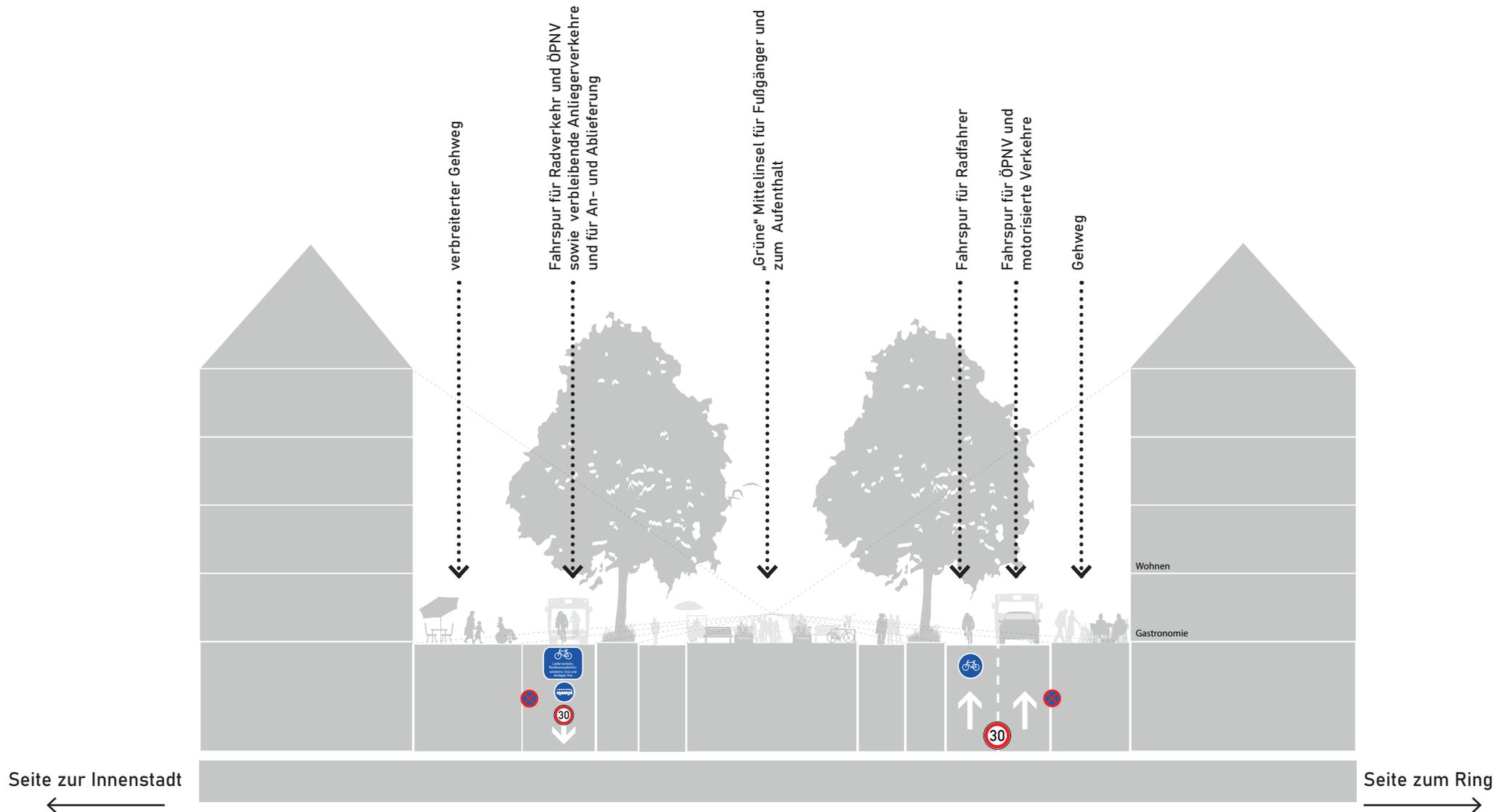
Schnitt Ostwall
zwischen Dreikönigenstraße und Neue Linner Straße
Blick in Richtung Rheinstraße

- Absolutes Halteverbot
- markierte Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr
- Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h



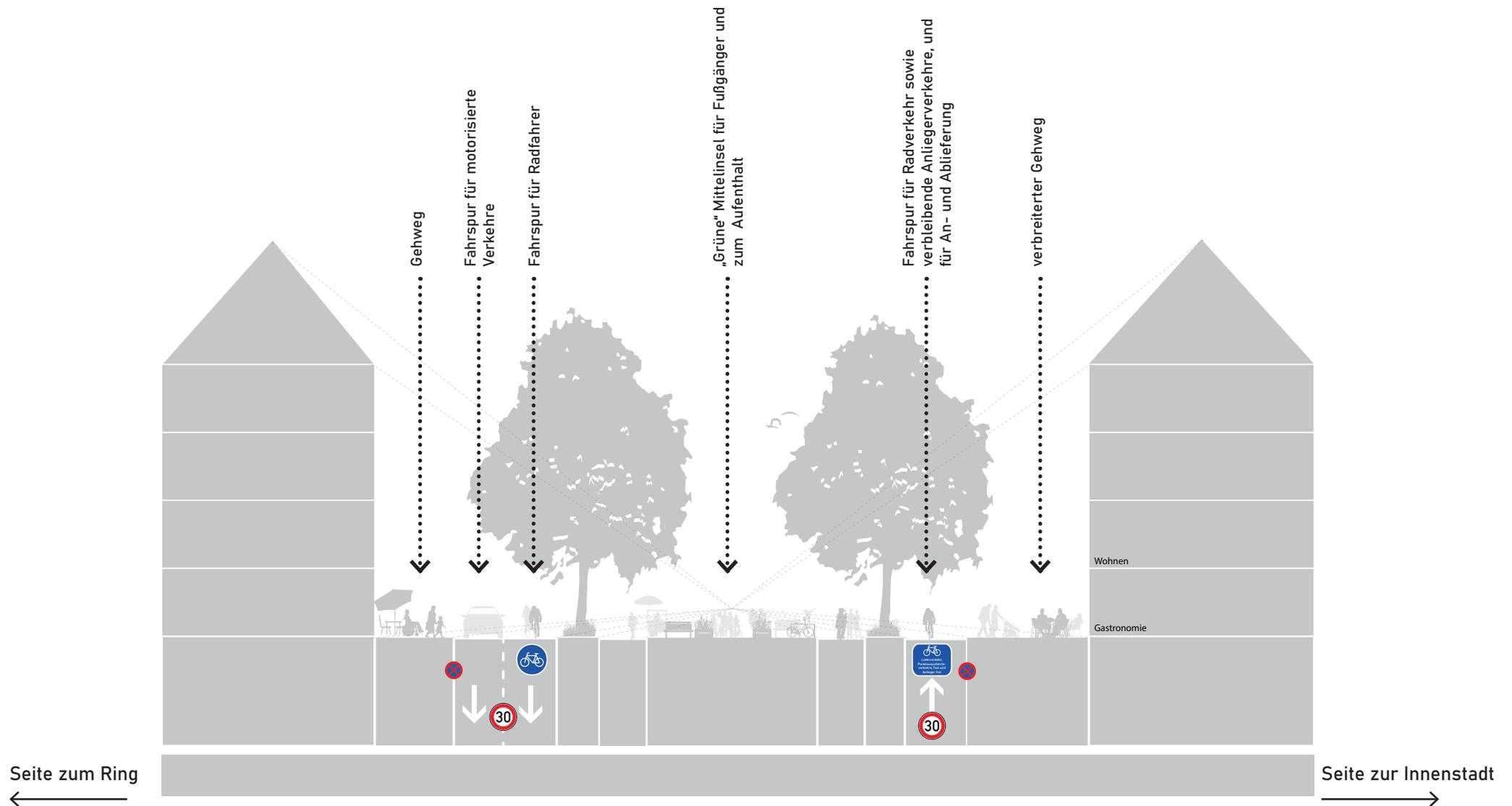
Schnitt Südwall zwischen Westwall und Hochstraße Blick in Richtung Hochstraße

- Absolutes Halteverbot
- markierte Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr
- Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h



Schnitt Westwall
zwischen Südwall und Kaiser-Wilhelm-Museum
Blick in Richtung Kaiser-Wilhelm-Museum

- Absolutes Halteverbot
- markierte Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr
- Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h



Stadt Krefeld

Integriertes

Mobilitätskonzept

Vertiefungsbereiche

März 2021

2 Fischeln

Im Vertiefungsbereich Fischeln erfolgt eine Konkretisierung der gesamtstädtischen Maßnahmenkonzepte zu den Handlungsfeldern

- Stadtentwicklung und regionale Kooperation und
- fließender Kfz-Verkehr.

Da im Zusammenhang mit der weiteren Siedlungsentwicklung sich auch Anforderungen an weitere Verkehrsarten ergeben, wird im Vertiefungsbereich Fischeln auch der ÖPNV und Aspekte der übergeordneten Maßnahmen (Einrichtung von Mobilstationen) in der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt.

Die Handlungsfelder definieren auf gesamtstädtischer Ebene Anforderungen an weitere (nachfolgende) Planungen (z.B. die Konkretisierung der Siedlungserweiterungen, Fortschreibung des Nahverkehrsplans). Im Vertiefungsbereich Fischeln werden auf Basis der gesamtstädtischen Maßnahmenkonzepte beispielhaft konkrete Maßnahmen entwickelt, deren Prüfung und weitere Ausformulierung in den nachlaufenden Planungen erfolgt.

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Schienennetz und Straßen) und die geplanten Siedlungserweiterungen haben lange Planungs- und Realisierungszeit und weisen enge Wirkungszusammenhänge und Abhängigkeiten auf. Aufgrund dessen wird für den Vertiefungsbereich Fischeln ein gestuftes Umsetzungskonzept (in kurzfristig und mittel- bzw. langfristig zu realisierende Maßnahmen) empfohlen, in dem ein koordiniertes Vorgehen bei der Maßnahmenumsetzung dargestellt wird.

In der nachfolgenden **Tabelle** sind die Maßnahmen tabellarisch dargestellt.

Weiterhin sind sie in der **Konzeptkarte** zum Vertiefungsbereich Fischeln räumlich verortet.

2.1 Maßnahmentabelle Fischeln

- **Tabelle 2:** Maßnahmen in den Vertiefungsbereichen – Vertiefungsbereich Fischeln (Stadtentwicklung und regionale Kooperation und fließender Kfz-Verkehr)

Nr.	Maßnahme (Kurzfristig)	Maßnahmenbeschreibung
1	Umbau Kölner Straße und des Kreuzungsbereichs Kölner Straße / Hafelsstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Umbau der Kölner Straße zwischen Rathaus und Eichhornstraße und des Knotens Kölner Straße / Hafelsstraße mit Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr - Anlage barrierefreier Haltestellen (vom Radverkehr überfahrbare Kaps) - Ausweisung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich / Tempo 20-Zone - Parkverbotzone (nur Lieferverkehr und Kurzparken zeitweise frei) - Markierung von Radfahrstreifen - Verbreiterung der Gehwege



● **Abbildung 8:** Kaphaltestelle
 Bsp: Berlin Kastanienallee

Nr.	Maßnahme (Kurzfristig)	Maßnahmenbeschreibung
2	Anordnung T 30 auf Straßen des Vorbehaltensnetzes	<p>Anordnung von Tempo 30 auf folgenden Straßen (tlw. schon vorhanden):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Straßenzuges Anrather Straße – Marienstraße – Hafelsstraße - Willicher Straße - Kölner Straße (nördlich Rathaus Fischeln und südlich Eichhornstraße) - Eichhornstraße - Herausnahme der Erkelenzer Straße und des Straßenzuges Dohmenstraße – Budericher Weg aus dem Vorbehaltensnetz (dann Vorrangbereich Umweltverbund)
3	Vorrangbereich Umweltverbund	<p>Neuorganisation der Straßen im definierten Vorrangbereich für den Umweltverbund (zwischen Anrather Straße/Hafelsstraße, K-Bahn, Kütterwegs, Willicher Straße, Siedlungsbereich nord-westlich der Willicher Straße):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeit <= 30 km/h - ggf. Fahrradstraßen oder –zonen - Anordnung Lkw-Fahrverbote
4	Verbesserung der Angebotsqualität im ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Taktfrequenz der Linie 076 / K-Bahn auf 10 Minuten - Erhöhung der Taktfrequenz der Linie 041 auf 7,5 Minuten - Erhöhung bzw. Vereinheitlichung der Taktfrequenz der Buslinien auf 30 Minuten <p>(s. gesamtstädtisches Handlungsfeld 5 SPNV/ÖPNV)</p>

Stadt Krefeld
**Integriertes
Mobilitätskonzept**

Maßnahmen im
Vertiefungsbereich
Fischeln

März 2021

Nr.	Maßnahme (Kurzfristig)	Maßnahmenbeschreibung
5	Siedlungserweiterung prioritär in ÖPNV-erschlossenen Bereichen	<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung der heute schon schienenmäßig erschlossenen Siedlungserweiterungen Fischeln-Plankerheide und Fischeln Ost als autoarme, nahmobilitätsstarke Siedlungen mit guter ÖPNV-Anbindung - Einrichtung von Mobilitätsstationen der Kategorie S - Schaffung qualitätsvoller baulicher Dichten an den bestehenden Haltepunkten des Schienenverkehrs (z.B. Grundend – s. städtebaulichen Rahmenplan Fischeln, Haltepunkt Fischeln) <p>(s. gesamtstädtisches Handlungsfeld 1 Stadtentwicklung und regionale Kooperation)</p>
6	Ausbau des Straßenbahnnetzes (1. Stufe)	<p>Verlängerung der Straßenbahn über den Haltepunkt Grundend hinaus, zunächst bis zur Kölner Straße (weitere Straßenbahn-Erschließung des Siedlungsgebietes Plankerheide)</p> <p>(s. gesamtstädtisches Handlungsfeld 5 SPNV/ÖPNV)</p>
7	Einrichtung P&R, P&B und Mobilstationen (Größe M und S) und Implementierung eines Fahrrad-Verleihsystems	<p>Einrichtung von Mobilstationen am Bahnhof Grundend (Größe M), an der Kölner Straße Nord (Rathaus Fischeln), Mitte / Eichhornstraße (Größe S) und in den Siedlungsbereichen</p> <p>Implementierung eines stationsbasierten Fahrradverleihsystems (ggf. integriert in gesamtstädtisches System), mit dem die Wohnstandorte und die Mobilstationen mit den Zielen in Fischeln verbunden werden</p> <p>(s. gesamtstädtisches Handlungsfeld 8 übergeordnete Maßnahmen)</p>
8	Verbesserung der Buserschließung	<p>Einrichtung eines Bus-on-Demand-Verkehrs für Fischeln, mit dem die P&R-Plätze und Haltepunkte der K-Bahn und Straßenbahn (feste Haltestellen mit festen Abfahrtszeiten) mit Zielen in der Ortslage Fischeln (virtuelle Haltestellen) verbunden werden</p> <p>(s. gesamtstädtisches Handlungsfeld 5 SPNV/ÖPNV)</p>

Stadt Krefeld
**Integriertes
Mobilitätskonzept**

Maßnahmen im
Vertiefungsbereich
Fischeln

März 2021

Nr.	Maßnahme (Kurzfristig)	Maßnahmenbeschreibung
9	Realisierung der Radschnellverbindung nach Meerbusch/Düsseldorf	<p>Realisierung der Radschnellverbindung nach Meerbusch/Düsseldorf, Verlauf parallel zur K-Bahn-Trasse</p> <p>(s. gesamtstädtisches Handlungsfeld 6 Radverkehr)</p>
10	Süd-West-Umgehung Fischeln	<p>Realisierung der Süd-West-Umgehung Fischeln zwischen Kölner Straße und Anrather Straße</p> <p>Zeitgleich Abstufung der entlasteten Straßen (in nachgeordnetes Vorbehaltsnetz) und Umorganisation (Um- und Rückbau):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abstufung des Straßenzuges Anrather Straße – Marienstraße – Hafelsstraße - Abstufung der Willicher Straße - Abstufung der Kölner Straße zwischen Rathaus Fischeln und Am Germannshof - Abstufung der Eichhornstraße <p>(s. gesamtstädtisches Handlungsfeld 2 Kfz-Verkehr)</p> <p>Nach Realisierung der Süd-West-Umgehung: Einrichtung von Mobilstationen (Größe M) an der Anrather Straße, Willicher Straße, Kölner Straße Süd – Willicher Straße und Kölner Straße im Zusammenhang mit der Entwicklung des interkommunalen Gewerbegebiets</p>
11	Umorganisation der Anbindung der Kölner Straße an die Süd-West-Umgehung	<p>Umbau des Anschlusses Kölner Straße mit nachgeordneter Anbindung der Kölner Straße an die Süd-West-Umgehung (Abkröpfen)</p>

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Mobilitätskonzept**

Maßnahmen im
 Vertiefungsbereich
 Fischeln

März 2021

Nr.	Maßnahme (mittel- bis langfristig)	Maßnahmenbeschreibung
12	Schaffung qualitätsvoller baulicher Dichte an Haltepunkten	Qualitätsvolle bauliche Verdichtung an den neu zu schaffenden Haltepunkten des Schienenverkehrs (neuer Haltepunkt Fischeln Süd-Ost und Hafelsstraße)
13	Umsetzung der geplanten Siedlungsgebiete (nach FNP)	<p>Umsetzung entsprechend der Vorgaben des Handlungsfeldes Stadtentwicklung und regionale Kooperation. Koordinierte Entwicklung von Siedlungsstruktur und Verkehrsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weitere Umsetzung der geplanten Siedlungsgebiete als autoarme, nahmobilitätsstarke Siedlungen mit guter ÖPNV-Anbindung (Schiene/ on-Demand-Verkehre) - Langfristig Realisierung der weiteren Siedlungserweiterungen (Fischeln Süd-West) koordiniert mit dem Ausbau der Infrastruktur (Straßenbahnverlängerung, Süd-West-Umgehung Fischeln)
14	Ausbau des Straßenbahnnetzes (2. Stufe)	<p>Prüfung der stufenweisen Verlängerung der Straßenbahn Linie 041</p> <ul style="list-style-type: none"> - bis zur Willicher Straße (Anbindung interkommunales Gewerbegebiet), - bis zur Anrather Straße (Anbindung Fischeln Süd-West) - bis zur Oberschlesienstraße (Anbindung Gewerbefläche Fichtenhain / Verknüpfung zur Linie 042 (Verlängerung nach Willich)
15	Zusätzlicher Haltepunkte der Linie 076 (K-Bahn) / Einrichtung von Mobilstationen (Größe M)	<p>Einrichtung weiterer Haltepunkte der Linie 076 (K-Bahn):</p> <ul style="list-style-type: none"> - im Bereich nördlich der A 44 (Goldsee) zur Schienenanbindung der Gewerbefläche / interkommunales Gewerbegebiet und zur Entlastung des Haltepunktes Grundend bzw. des dortigen P&R-Platzes - an der Hafelsstraße (mit P&R)

Stadt Krefeld Mobilitätskonzept

Konzeptkarte

Vertiefungsbereich Fischeln

Bestand und vorhandene Planung

- Bestandsgebäude
- Gewässer
- Öffentliche "Grünräume"
- Kleingartenanlagen
- Neubau Straßennetzergänzung nach FNP

Maßnahmenummerierung

Maßnahmenummerierung siehe Maßnahmentabelle

Konzept Schwerpunkt fließender Kfz-Verkehr

Vorbehaltensnetz mit Geschwindigkeiten

- Übergeordnetes Vorbehaltensnetz $\geq 50\text{km/h}$
- Nachgeordnetes Vorbehaltensnetz $\leq 50\text{km/h}$
- Keine direkte Anbindung

Vorrangbereiche

- Vorrangbereich für den Umweltverbund Geschwindigkeit $\leq 30\text{ km/h}$
- Umbau des Kreuzungsbereichs und der Kölner Straße / Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr
- Tempo 30

Funktionsänderungen

- Abstufung Anräther Straße (L384) in nachgeordnetes Vorbehaltensnetz / Anordnung T 30 (tlw. schon vorhanden)
- Abstufung Willicher Straße (L443) in nachgeordnetes Vorbehaltensnetz / Anordnung T 30 (tlw. schon vorhanden)
- Abstufung Kölnerstraße innachgeordnetes Vorbehaltensnetz / Anordnung T 30 (tlw. schon vorhanden)
- Abstufung Eichhornstraße (K6) nachgeordnetes Vorbehaltensnetz / Anordnung T 30

Herausnahme der Erkelenzer Straße und des Straßenzuges Dohnenstraße – Büldeicher Weg aus dem Vorbehaltensnetz (dann Vorrangbereich Umweltverbund)

- Haltestellen
- P+R Anlagen
- bestehende beschildderte Radrouten
- Siedlungserweiterungsflächen nach FNP
- Gewerbeerweiterungsflächen nach FNP

Konzept Schwerpunkt Stadtentwicklung und regionale Kooperation

qualitätsvolle bauliche Verdichtung

Straßenbahn | U-Bahn (K-Bahn) | Bus

- Straßenbahn 7,5 Minuten-Takt
- Angebotsverbesserung U-Bahn (K-Bahn) - nach Düsseldorf mit Anbindung über Düsseldorf Norden
- Busliniennetz: einheitlicher 15/30 Minuten-Takt
- Straßenbahnnetzweiterung (Schritt 1)
- Straßenbahnnetzweiterung (Schritt 2)
- Weitere Straßenbahnnetzweiterungen
- Neuer U-Bahn Haltepunkt

Multimodale Angebote

- Mobilstation Größe S
- Mobilstation Größe M
- Einrichtung weiterer P+R Anlagen
- Einrichtung P+B Anlagen
- Bus on Demand

Radverbindungen

- Geplante Rad(schnell)verbindung nach Meerbusch/Düsseldorf
- Korridore Vorrangrouten mit Fietsrouten und Direkt Routen

Meter 125 250 375 500

Stand März 2021

Datengrundlage Stadt Krefeld

Kartengrundlage Stadt Krefeld

Deutschland - Zero - Version 2.0

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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

3 HÜLS

Im Vertiefungsbereich HÜLS erfolgt eine Konkretisierung der gesamtstädtischen Maßnahmenkonzepte zu den Handlungsfeldern

- SPNV/ ÖPNV und
- Radverkehr.

Beide Handlungsfelder definieren auf gesamtstädtischer Ebene Anforderungen an weitere (nachfolgende) Planungen, explizit die Fortschreibung des Nahverkehrsplans und die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes.

Im Vertiefungsbereich werden auf Basis der gesamtstädtischen Maßnahmenkonzepte beispielhaft konkrete Maßnahmen entwickelt, deren weitere Ausformulierung in den nachlaufenden Planungen erfolgt.

In der nachfolgenden **Tabelle** sind die Maßnahmen tabellarisch dargestellt.

Weiterhin sind die Maßnahmen in der **Konzeptkarte** zum Vertiefungsbereich HÜLS räumlich verortet.

Stadt Krefeld

Integriertes

Mobilitätskonzept

Vertiefungsbereiche

März 2021

3.1 Maßnahmentabelle Hüls

- **Tabelle 3:** Maßnahmen in den Vertiefungsbereichen – Vertiefungsbereich Hüls (ÖPNV und Radverkehr)

Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
1	Verlängerung der Straßenbahnlinie 044 von Betriebshof bis Kempener Straße Höhe Leidener Straße sowie Prüfung Weiterführung im Zuge Siedlungsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> - Verlängerung der Straßenbahnlinie ab Betriebshof mit Führung im Zweirichtungsverkehr über Krefelder Straße/ Auf dem Graben / Schulstraße / Kempener Straße - Neuordnung der Straßenräume unter Beibehaltung des Einrichtungsverkehrs für den Kfz-Verkehr (Krefelder Straße) und Verbesserung der bestehenden bzw. Einrichtung von Radverkehrsanlagen (Krefelder Straße/ Auf dem Graben/ Schulstraße/ Kempener Straße) - Einrichtung einer Endhaltestelle in der Kempener Straße im Bereich Leidener Straße mit multimodalen Angeboten (Verknüpfung mit Bus, Mobilstation) - mit Entwicklung der Wohnbaufläche Hüls-Südwest sowie des Gewerbegebietes Mühlenfeld mittel- bis langfristig Prüfung Weiterführung Straßenbahnstrecke in den Entwicklungsbereich
2	Einrichtung eines Bus-on-Demand für Hüls als Ersatz für den bestehenden Ringbus	<p>Prüfung der Einrichtung eines Bus-on-Demand für Hüls</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einführung Bus-on-Demand-Angebot in Hüls in Weiterentwicklung von „mein SWCAR“ mit der Hauptfunktion (prioritäre Funktion) Zubringerverkehr zur Straßenbahn als Ersatz für den bestehenden Ringbus - linienunabhängiger Bedarfsverkehr mit Fahrtangeboten zu jeder Straßenbahnabfahrt bzw. zu jeder Straßenbahnankunft von bzw. zu virtuellen Haltestellen im ge-

März 2021

Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
	<p>● Abbildung 9: Mein SWCAR</p> 	<p>samtan Siedlungsbereich von Hüls</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verknüpfungspunkt zwischen dem Bus-on-Demand und der Straßenbahnlinie 044 ist bis zur Umsetzung der Straßenbahnverlängerung die Haltestelle Steeger Dyk - bei Umsetzung der Straßenbahnverlängerung ist ein zentraler Verknüpfungspunkt im Bereich des westlichen Eingangs zum Hülser Marktes / Schulstraße anzustreben - weitere Verknüpfungspunkte, z.B. an der neuen Endhaltestelle der Linie 044 sind abhängig von der Anzahl der verfügbaren Bus-on-Demand - Fahrzeuge - weitere Fahrtmöglichkeiten von und zu jeder virtuellen Haltestelle in Hüls sollen - ebenfalls in Abhängigkeit der Anzahl der verfügbaren Bus-on-Demand - Fahrzeuge - in einer zweiten Entwicklungsstufe angeboten werden
3	<p>Verknüpfung der Regionalbuslinien am Endpunkt der verlängerten Straßenbahn</p>	<p>Verknüpfung Regionalbus / Straßenbahn</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verknüpfung der Linie 069 sowie ggf. der Linien 076, 077 und 079 mit der Straßenbahn 044 am neuen Endpunkt des verlängerten Straßenbahnnetzes Kempenner Straße Höhe Leidener Straße mit Systemumstieg auf die Tram; - für die Verknüpfung der Linien 076, 077 und 079 mit der Tram 044 am neuen Endpunkt des verlängerten Straßenbahnnetzes ist eine Änderung der Linienführung erforderlich; alternativ ist für diese Linien eine Verknüpfung am Hülser Markt oder Bahnhof Hüls zu prüfen (mit Wendepunkt der Linien z.B. am Bahnhof Hüls) - Aufhebung des Parallelverkehrs Regionalverkehrslinien / Straßenbahn ab Kempenner Straße / Leidener Straße bzw. Hülser Markt in Richtung Hauptbahnhof Krefeld

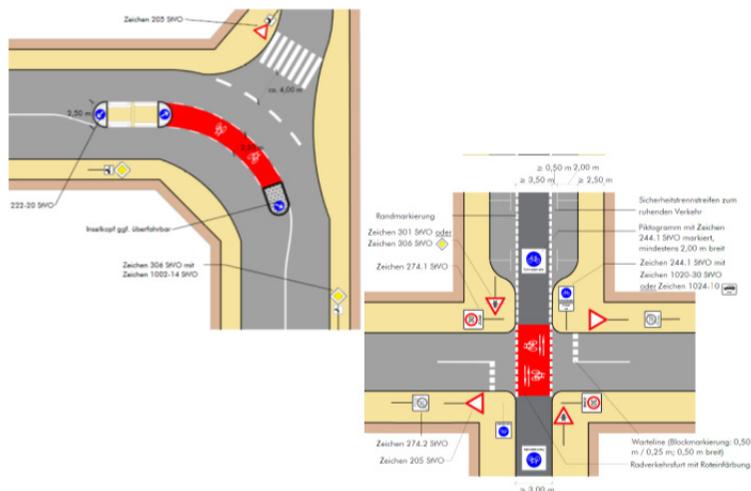
Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
4	<p>Einrichtung Mobilstationen (Größe S)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Abbildung 10: mögliche Module einer Mobilstation nach Gestaltungsleitfaden NRW 	<p>Einrichtung von Mobilstationen (Größe S) nach NRW-Standards (siehe auch Handlungsfeld übergeordnete Maßnahmen im gesamtstädtischen Konzept)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobilstation an der heutigen Umstiegshaltestelle Straßenbahn/ Bus (Steeger Dyk) mit Ergänzung durch Fahrradabstellanlagen, Fahrradboxen (DeinRadschloss) und Bike Sharing (bei Implementierung) - Mobilstation im Bereich westlicher Ausgang Hülsener Markt / Schulstraße: Verknüpfung Ringbus bzw. Bus-on-Demand / verlängerte Straßenbahnlinie mit weiteren Angeboten (Fahrradabstellanlagen, Fahrradboxen, B+R, Bike-Sharing inkl. Lastenrad, ggf. Car-Sharing ...) - Mobilstation an der (ggf. vorläufigen) Endhaltestelle der Straßenbahnverlängerung: Verknüpfung Ringbus bzw. Bus-on-Demand / Straßenbahngängigkeit sowie Verknüpfung mit Regionalverkehrslinien (Umstieg von Regionalbussen auf die Straßenbahn) und weitere Angebote (Fahrradabstellanlagen, Fahrradboxen, B+R, P+R, Bike-Sharing, Car-Sharing ...) - Prüfung weiterer Mobilstationen im Norden und Osten des Siedlungsbereichs mit Bike-Sharing inkl. Lastenrad und Carsharing-Angeboten

Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
5	<p>Einrichtung einer Fietsenroute zur Verbesserung der Radverkehrsanbindung von Hüls an die Kernstadt abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Abbildung 11: bestehende Radverkehrsführungen auf der Fietsenroute (links) und Vorschlag für zukünftige Ausweisung im Bereich Konventstraße / Hülser Markt Ost (rechts) 	<p>Einrichtung einer Fietsenroute (zügig + sicher) abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes im Rad-Vorrangrouten-Korridor Kernstadt - Hüls entsprechend gesamtstädtischem Konzept</p> <ul style="list-style-type: none"> - durchgehende und möglichst bevorrechtigte Führung des Radverkehrs entlang Inrather Straße / Bruckersche Straße / Jerusalemstraße / Kreuzstraße / Hülser Markt / Konventstraße / Klever Straße bis Tönnisberger Straße - Integration der bestehenden Fahrradstraßen in der Klever Straße und Kreuzstraße und Qualifizierung (einheitlicher Qualitätsstandard für Fahrradstraßen) - Ausgestaltung der weiteren Streckenabschnitte überwiegend als Fahrradstraße - Ausweisung der Streckenführung über Konventstraße / Hülser Markt zwischen Klever Straße im Norden und Kreuzstraße im Süden als gemeinsamer Geh- und Radweg, Lieferverkehr frei (heute Fußgängerzone mit Radfahrer frei)
6	<p>Einrichtung Fahrradstraßen</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Abbildung 12: Fahrradstraße in Kassel 	<p>Einrichtung Fahrradstraßen unter Berücksichtigung von einheitlichen Qualitätsstandards (siehe gesamtstädtisches Handlungskonzept, Erarbeitung im Zuge Radverkehrskonzept)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlängerung der bestehenden Fahrradstraße in der Klever Straße von Boomdyk bis Tönnisbergerstraße: die Führung der regionalen Buslinien 076, 077, 079 ab Cyriakusstraße auf der z.T. bereits bestehenden, z.T. verlängerten Fahrradstraße (zw. Boomdyk und Tönnisbergerstraße) ist straßenverkehrsrechtlich möglich und wird aufgrund der geringen Fahrtenanzahl (in der Summe max 1 Fahrt pro Stunde) nur in nördliche Richtung auf einer Gesamtlänge von 480m (neue Fahrradstraße 350m) als verträglich bewertet



Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
	<p>● Abbildung 13: Fahrradstraße in Münster nach neuem Qualitätsstandard Fahrradstraße 2.0 (Visualisierung)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung einer Fahrradstraße in der Kreuzstraße zwischen Rektoratsstraße und Auf dem Graben als Lückenschluss zur bestehenden Fahrradstraße südlich von Auf dem Graben - Einrichtung einer Fahrradstraße in der Jerusalemstraße zw. Kreuzstraße und Bruckersche Straße (Lückenschluss zur Bruckerschen Straße) - Einrichtung einer Fahrradstraße in der Bruckerschen Straße / Inrather Straße (bereits im Oktober 2020 erfolgt)
7	<p>Einrichtung Direktroute(n) auf den Hauptverkehrsstraßen</p> <p>● Abbildung 14: sichere Radverkehrsanlage an einer Hauptverkehrsstraße in Osnabrück</p> 	<p>Einrichtung von Direkt Routen in den Rad-Vorrangrouten-Korridoren Kernstadt - Hüls und Hüls - Kempen entsprechend gesamtstädtischem Konzept als durchgehende direkte Radroutenführungen auf komfortablen und sicheren Radverkehrsanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Krefelder Straße zw. Hülser Straße und Einmündung Auf dem Graben) - Auf dem Graben zw. Krefelder Straße und Schulstraße - Schulstraße zw. Auf dem Graben und Kempener Straße - Kempener Straße zwischen Schulstraße und B 509

Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
8	Verbesserung bestehender Radverkehrsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> - Qualifizierung der Radverkehrsanlagen in der Krefelder Straße und Kempener Straße im Zuge des Umbaus zur Integration der verlängerten Straßenbahntrasse (Linie 044) - Entwicklung von Lösungen für den Baumbestand entlang von Radwegen; Verbesserung der Qualitätssicherung und Wartung der Radwege
9	Neueinrichtung von Radverkehrsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> - Ergänzung von Radverkehrsanlagen im Neuen Graben und in der Schulstraße zur Umsetzung der Direktroute im Zuge des Umbaus zur Integration der verlängerten Straßenbahntrasse (Linie 044)
10	Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten <ul style="list-style-type: none"> ● Abbildung 15: Musterlösungen (Hessen) für eine Querungshilfe bei abknickender Vorfahrt und für bevorrechtigte Führung der Fahrradstraße 	<ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung eines sicheren Übergangs von / zur Fahrradstraße an der Einmündung Klever Straße / Tönnisberger Straße (z.B. Fahrradschleuse) (siehe Abbildung 15 Musterlösung Hessen für eine Querungshilfe an abknickender Vorfahrt) - bevorrechtigte Führung des Radverkehrs in der Klever Straße (siehe Abbildung 15 Musterlösung Hessen für eine bevorrechtigte Führung der Fahrradstraße an einer Kreuzung) - Verbesserung der Überquerbarkeit am Knoten Kreuzstraße / Auf dem Graben - Verbesserung der Überquerbarkeit am Knoten Bruckersche Straße / Steeger Dyk - Verbesserung der Radverkehrsführung am Knoten Kempener Straße/ Tönnisberger Straße / Hülsener Markt / Schulstraße (Gewährleistung aller Fahrtrichtungen, direkte Abbiegemöglichkeiten)



Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
11	Verknüpfung der Rad-Vorrangrouten in Hüls mit den nachgeordneten Fahrradnetz (Neben- und Freizeitrou-ten) sowie regionalen und touristischen Rad-Routen	<ul style="list-style-type: none"> - Verknüpfung der Fietsenroute Hüls - Innenstadt mit dem äußeren Ring der Grünverbindungen „Krefeld macht die Runde“ im Bereich Bruckersche Straße / Plan-kerdyk - An- und Einbindung von Hüls an das Radwegenetz Niederrhein und an das Kno-tenpunktsystem
12	Systematische Weiterentwicklung und Verbesserung des Fahrradparkens in Hüls	<p>Entsprechend den Grundsätzen für ein Fahrradparkkonzept als Bestandteil der gesamt-städtischen Maßnahmen Konkretisierung für Hüls mit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Definition von Anforderungen an das Fahrradparken (Standorte und Gestaltung) - Ergänzung des Angebotes an Fahrradabstellanlagen im Stadtteilzentrum (u.a. im Zuge Ausbau Mobilstationen) - Verbesserung des Angebots von Fahrradabstellanlagen an Schulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, öffentlichen Gebäuden und an Unternehmensstandorten - Ergänzung und Qualifizierung der Fahrradabstellanlagen an SPNV / ÖPNV-Haltestellen (u.a. im Zuge Ausbau Mobilstationen)

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Mobilitätskonzept**

Maßnahmen im
 Vertiefungsbereich
 Hüls

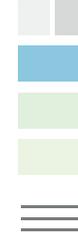
März 2021

Stadt Krefeld Mobilitätskonzept

Konzeptkarte Vertiefungsbereich Hüls

Bestand und vorhandene Planung

- Bestandsgebäude
- Gewässer
- Öffentliche "Grünräume"
- Kleingartenanlagen
- Siedlungs- und Gewerbebeerweiterungsflächen nach Flächennutzungsplan (FNP)



- Straßenbahn (15 Min Takt)
- Buslinien
- Liniennummer
- Fahrradboxen
- Fahrradstraßen
- Grüngürtel "Krefeld macht die Runde"



Konzept Hüls

Maßnahmenummerierung siehe Maßnahmentabelle



Konzept Schwerpunkt ÖPNV

- Straßenbahnnetzergänzung
- Prüfung Verlängerung im Zuge Siedlungsentwicklung
- Bus-on-Demand als Ersatz für den bestehenden Ringbus (Zubringer Straßenbahn)
- mögliche Erweiterung des On Demand Angebots
- Mobilstationen Größe S
- Einrichtung von P+R Anlagen
- Verknüpfung Regionalbuslinie mit Straßenbahn



Konzept Schwerpunkt Radverkehr

- Einrichtung einer Fietsenroute mit durchgehender möglichst bevorrechtigter oder gleichberechtigter Führung des Radverkehrs
- Einrichtung einer Direktroute mit Qualifizierung der bestehenden Radverkehrsanlagen (mind. ERA-Standard)
- Ergänzungnetz auf Stadtteilebene mit Stadtteilverbindungen und Freizeitrouten
- Einrichtung Fahrradstraße
- Einrichtung gemeinsamer Geh- und Radweg
- Verbesserung der bestehenden Radverkehrsanlage
- Neueinrichtung von Radverkehrsanlagen
- Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten
- Neueinrichtung Fahrradboxen



Meter 125 250 375 500

Stand
März 2021

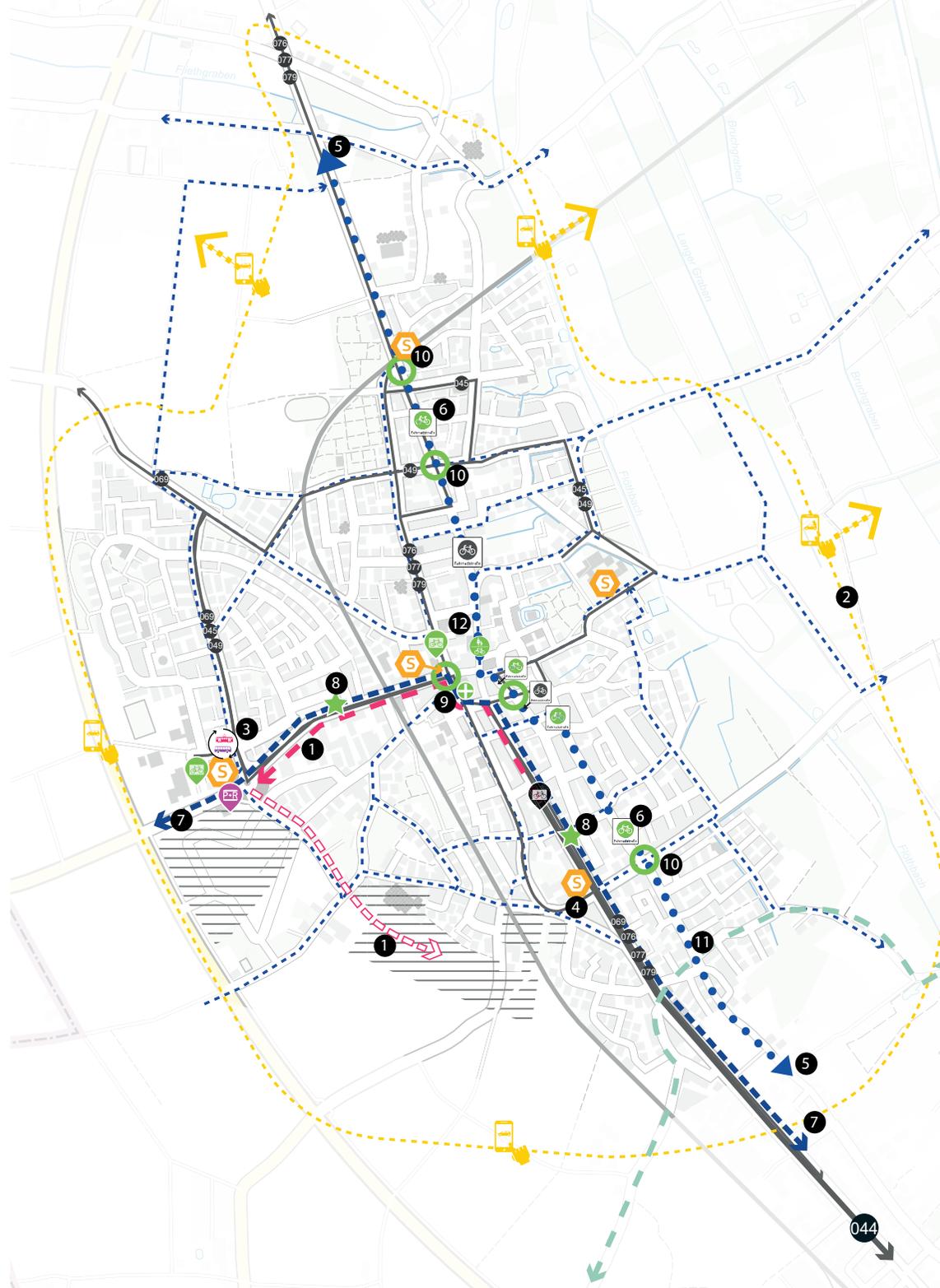
Datengrundlage
Stadt Krefeld

Kartengrundlage
Stadt Krefeld
Deutschland - Zero - Version 2.0

LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

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



Stadt Krefeld

Integriertes

Mobilitätskonzept

Vertiefungsbereiche

März 2021

4 Hafen

Im Vertiefungsbereich Hafen erfolgt eine Konkretisierung der gesamtstädtischen Maßnahmenkonzepte zu den Handlungsfeldern

- Wirtschaftsverkehr und
- Ruhender Verkehr.

Da im Zusammenhang mit der Verbesserung der Verkehrserschließung des Hafens sich auch Anforderungen an weitere Verkehrsarten ergeben, wird im Vertiefungsbereich Hafen auch der ÖPNV und Aspekte der übergeordneten Maßnahmen (Einrichtung von Mobil-Stationen) in der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt.

Die Handlungsfelder definieren auf gesamtstädtischer Ebene Anforderungen an weitere (nachfolgende) Planungen (z.B. die Konkretisierung des City-Logistik Konzeptes, Fortschreibung des Nahverkehrsplans).

Im Vertiefungsbereich Hafen werden auf Basis der gesamtstädtischen Maßnahmenkonzepte beispielhaft konkrete Maßnahmen entwickelt, deren Prüfung und weitere Ausformulierung in den nachlaufenden Planungen erfolgt.

In der nachfolgenden **Tabelle** sind die Maßnahmen tabellarisch dargestellt.

Weiterhin sind die Maßnahmen in der **Konzeptkarte** zum Vertiefungsbereich Hafen räumlich verortet.

4.1 Maßnahmentabelle Hafen

- **Tabelle 1:** Maßnahmen in den Vertiefungsbereichen – Vertiefungsbereich Hafen (Wirtschaftsverkehr und Ruhender Verkehr)

Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
1	Verbesserung der Schieneninfrastruktur im Hafen	- Berücksichtigung des Masterplans Schienenausbau Hafen im Rahmen weiterer Planungen (u.a. Kombiterminal im Hafenbahnhof Linn)
2	Verbesserung der Anbindung des Hafenbahnhofs Linn	- Schaffung einer neuen Straßenverbindung zwischen dem KVP Düsseldorfer Straße / Floßstraße und dem Hafenbahnhof Linn
3	Sanierung und Ertüchtigung der Drehbrücke	- Fertigstellung der laufenden Maßnahmen (Erhalt der Tragfähigkeit, Digitalisierung der Steuerung)
4	Verbesserung der Nordanbindung des Hafens	- Neue Verbindungsstraße zwischen der Düsseldorfer Straße und Linner Straße / Rückbau der Mündelheimer Straße (Umsetzung B-Plan 777) - Prüfung einer direkten Anbindung der Floßstraße an die B 288 (Ausbau zum Vollknoten) im Rahmen des vierstreifigen Ausbaus der B 288 zur BAB 524
5	Umsetzung eines Logistik-Konzeptes	- Einrichtung eines Umschlagpunktes für gebündelte Warenlogistik im Bereich Linn-Rheinhafen (Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 044), Prüfung der Implementierung einer Logistik-Tram (zur Verteilung von Gütern auf

März 2021

Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	
		<p>dezentrale Logistikhubs), u.a. auf der Linie 044 bis Krefeld Rheinhafen, ggf. Weiterführung bis Gellep Heidbergsweg bzw. Bataverstraße/An der Römerschanze</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung von weiteren Logistik Hubs im Hafengebiet (s. auch gesamtstädtisches Konzept zum Handlungsfeld 3 Wirtschaftsverkehr).... 	<p>Stadt Krefeld Integriertes Mobilitätskonzept</p> <p>Maßnahmen im Vertiefungsbereich Hafen</p>
6	Einrichtung Mobilstationen	<ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung von Mobilstationen der Kategorie S an der Haltestelle Krefeld-Rheinhafen, Haltestelle Hentrichstraße, Haltestelle Fegeteschstraße und Haltestelle An der Römerschanze (s. auch gesamtstädtisches Konzept zum Handlungsfeld 8 übergeordnete Maßnahmen). 	März 2021
7	Neuordnung des Lkw-Parkens	<p>Neuordnung des Lkw-Parkens durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schaffung dezentraler Abstellmöglichkeiten auf den Firmengeländen - Prüfung der Schaffung zentraler, bewirtschafteter Abstellmöglichkeiten für Lkw an geeigneten Standorten, ggf. in Kombination mit Infrastruktur im Zusammenhang mit Entwicklungsflächen (die dargestellte Standorte sind beispielhaft und noch zu überprüfen) - Ausweisung einer Lkw-Verbotzone, Beschränkung des Lkw-Parkens in Straßenräumen und an ungeeigneten Standorten durch verkehrsrechtliche bzw. bauliche Maßnahmen, Kontrolle der Regelungen 	



● **Abbildung 16:** Truck Tower (<https://www.dekra.net/de/truck-tower-loesung-fuer-lkw-parkplatznot/>)

Nr.	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
8	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Hafens	<ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung eines Bus-Werksverkehrs für Amazon und Neuorganisation der Linie 831 (Aufhebung Bedienung Hafengebiet, Taktverdichtung in Gellep-Stratum) - Prüfung der Verlängerung der Straßenbahn von Linn-Rheinhafen zum Hafen bis Gellep Heidbergsweg bzw. Bataverstraße/An der Römerschanze - Ergänzung der ÖV-Erschließung durch Shuttle-Bus-System, ggf. elektrisch und selbstfahrend - Prüfung der Einführung eines Bus-on-Demand-Angebots für Gellep-Stratum einschließlich Hafengebiet als Zubringerverkehr zur Straßenbahn und zur Feinerschließung <p>(s. auch gesamtstädtisches Konzept zum Handlungsfeld 5 SPNV/ÖPNV)</p>

Stadt Krefeld
**Integriertes
 Mobilitätskonzept**

Maßnahmen im
 Vertiefungsbereich
 Hafen

März 2021

Stadt Krefeld Mobilitätskonzept

Konzeptkarte
Vertiefungsbereich Hafen

Bestand und vorhandene Planungen

Bestandsgebäude		Haltestellen	
Öffentliche "Grünräume"		Gewässer	
Wälder		Bahntrassen	
Gewerbeerweiterungsflächen nach Flächennutzungsplan (FNP)			

Konzept Schwerpunkt Wirtschaftsverkehr mit ruhendem Lkw-Verkehr

Maßnahmenummerierung

Maßnahmenummerierung siehe Maßnahmentabelle

Lkw-Vorrangrouten

Lkw-Vorrangrouten Ortsdurchfahrten

Lkw-Vorrangrouten Freie Strecke

Routing außerhalb des Lkw-Vorrangnetzes

Geplante Netzergänzungen/Ausbau

Neue Anbindung Hafenbahnhof

Nordanbindung Hafen - Umsetzung des Bebauungsplans 777 Mündelheimer Straße

Sanierung und Ertüchtigung der Drehbrücke

4 spuriger Ausbau der B288 zur BAB 254 (Erweiterung nach Bundesverkehrswegeplan)

Ergänzungen Straßenbahnnetz/ Logistiktram

Logistiktram auf Straßenbahntrassen

Straßenbahnnetzweiterung nach FNP

Weitere Straßenbahnnetz-erweiterung / Logistiktram

Neuordnung Lkw-Parken

Bereich zur Neuordnung des Lkw-Parkens

Suchbereiche für kostenpflichtiges LKW-Parken

Lkw Verbotzone (Lieferverkehr frei)

Warenlogistik

Midi-/Mikro-Hub

Umschlagpunkt für gebündelte Warenlogistik

Multimodale Angebote

Einrichtung Mobilstation Größe S

Potentieller Standort für weitere P+R Anlage

Prüfung ShuttleBusSystem (ggf. Elektrisch und Autonom)

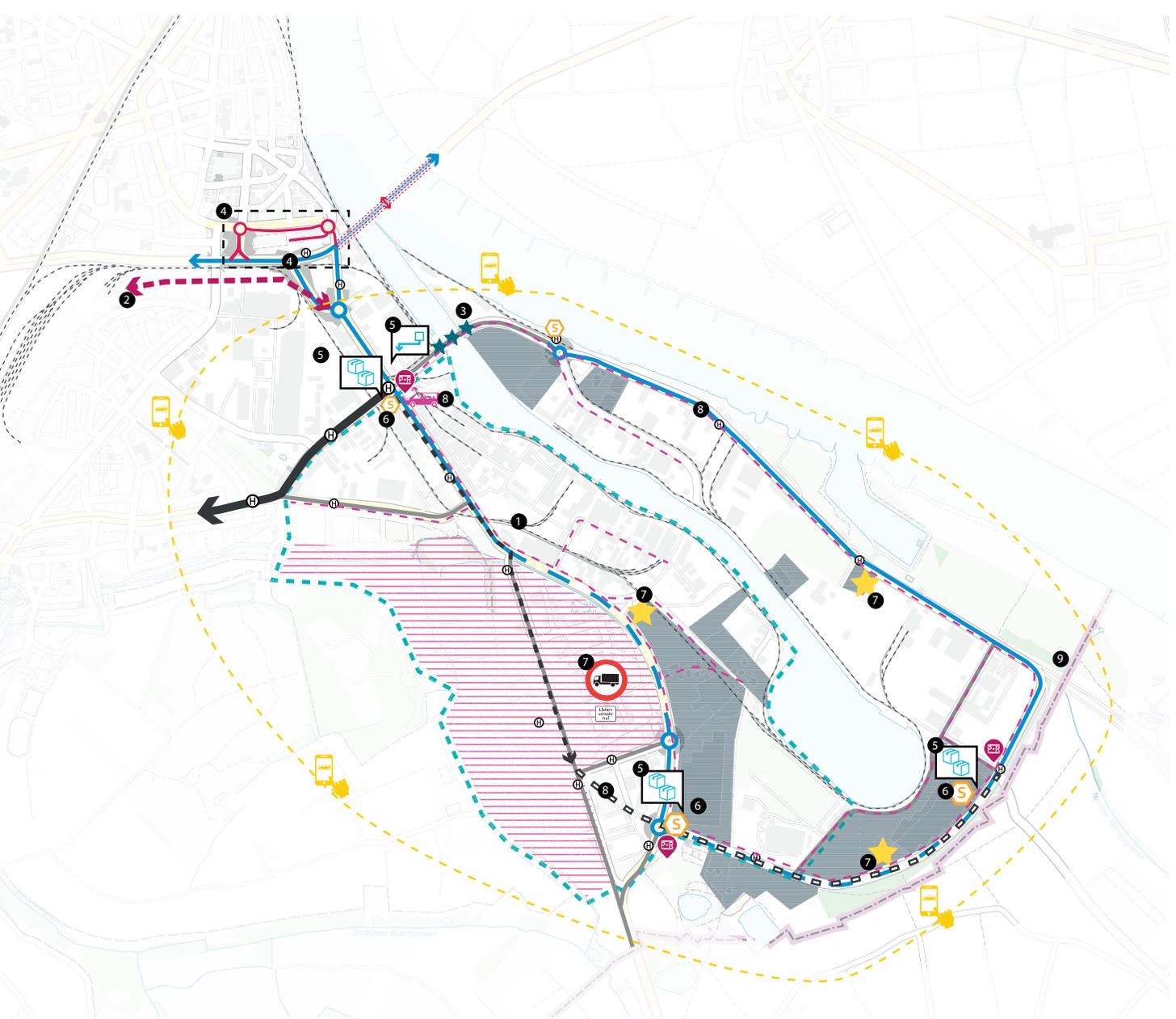
Meter 125 250 375 500

Stand März 2021

Datengrundlage Stadt Krefeld
Kartengrundlage Stadt Krefeld
Deutschland - Zero - Version 2.0

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



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

Markgrafenstraße 62/63
D-10969 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