



**Integriertes Mobilitätskonzept der Stadt Krefeld
Dokumentation der zweiten Online-
Beteiligungsphase (24.01 – 21.02.2020)**

Mai 2020

Omid Nowzamani
nowzamani@zebralog.de

Samira Beck
beck@zebralog.de

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Hintergrund	3
2	Quantitativer Überblick über die Beteiligung am Online-Dialog	8
2.1.	Besucher*innen-Statistiken	8
2.2	Quantitative Auswertung der Beiträge	9
3	Qualitative Auswertung der Beiträge in den sieben Handlungsfeldern: „Wie soll die Mobilität in Krefeld weiterentwickelt werden?“	10
3.1.	Methodisches Vorgehen	10
3.2.	Handlungsfeld: Stadtentwicklung und regionale Kooperation	11
3.3.	Handlungsfeld: Fließender Kfz-Verkehr	12
3.2.	Handlungsfeld: Wirtschaftsverkehr	15
3.3.	Handlungsfeld: Ruhender Verkehr	16
3.4.	Handlungsfeld: SPNV/ÖPNV	17
3.5.	Handlungsfeld: Radverkehr	18
3.7	Handlungsfeld: Fußverkehr	21
4	Qualitative Auswertung des Kartendialogs „Welche Maßnahmen sind konkret in den Vertiefungsbereichen erforderlich?“	22
4.1.	Methodisches Vorgehen	22
4.2.	Vertiefungsbereich: Fischeln	23
4.3.	Vertiefungsbereich: Hüls	25
4.4.	Vertiefungsbereich: Innenstadt	25
4.5.	Vertiefungsbereich: Hafen	27

Abbildungs- & Tabellenverzeichnis

Abbildung 1	Die beiden Dialogräume auf www.krefeld-bewegen.de	5
Abbildung 2	Die sieben Handlungsfelder auf www.krefeld-bewegen.de	6
Abbildung 3	Die vier Vertiefungsbereiche auf www.krefeld-bewegen.de	7
Tabelle 1	Verteilung der Beiträge auf die sieben Handlungsfelder	9
Tabelle 2	Verteilung der Beiträge, Kommentare und positive Bewertungen der vier Vertiefungsbereiche	10

1 Einleitung und Hintergrund

Wie sollen Mobilität und Verkehr in Krefeld zukünftig gestaltet werden? Dieser Frage will die Stadt Krefeld zusammen mit ihren Bürgerinnen und Bürgern nachgehen. Zur Beteiligung einer breiten Öffentlichkeit wurden hierfür verschiedene Dialogformate zur Entwicklung eines integrierten Mobilitätskonzeptes für die Stadt Krefeld initiiert - mit dem Ziel ein Leitbild für die zukünftige verkehrliche Entwicklung der Stadt partizipativ zu entwickeln.

Mit einer Auftaktveranstaltung am 12. März 2019 startete die Öffentlichkeitsbeteiligung der Stadt Krefeld. Alle Bürgerinnen und Bürger waren eingeladen, sich über die heutige und zukünftige Mobilität in ihrer Stadt auszutauschen. Darauf aufbauend wurde vom 12. März - 12. April 2019 eine erste Online-Beteiligung gestartet. Der Online-Dialog war in sechs Themenfelder eingeteilt und ermöglichte dadurch eine differenzierte Beteiligung und Auseinandersetzung mit verschiedenen Bereichen der heutigen und zukünftigen städtischen Mobilität.

Am 30.10.2019 wurde in einer gemeinsamen Sitzung der beiden zuständigen Fachausschüsse das Leitbild zur zukünftigen Mobilität in Krefeld beschlossen. Beschlossen wurde auch, wie es in der Stufe 2 weitergeht. Hierfür wurden sieben gesamtstädtische Handlungsfelder und vier Vertiefungsbereiche mit vertiefend zu betrachtenden Themen definiert. Damit sind die Voraussetzungen für die Bearbeitung der Stufe 2 des Mobilitätskonzeptes, die Maßnahmen und ein integriertes Gesamtkonzept beinhaltet, geschaffen.

Die Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts wurden aus der Analyse sowie den Leitbildern und Zielen abgeleitet. Gesamtstädtisch erfolgt die Bearbeitung der Handlungsfelder auf strategisch-konzeptioneller Ebene. In den Vertiefungsbereichen erfolgt die jeweilige Erarbeitung anhand zwei ausgewählter Handlungsfelder.

Die sieben gesamtstädtische Handlungsfelder umfassten:

- 1. Stadtentwicklung und regionale Kooperation**
- 2. Fließender Kfz-Verkehr**
- 3. Wirtschaftsverkehr**
- 4. Ruhender Verkehr**
- 5. SPNV/ÖPNV**
- 6. Radverkehr**
- 7. Fußverkehr**

Die für die gesamtstädtischen Handlungsfelder entwickelten Strategien sollen in den Vertiefungsbereichen exemplarisch vertieft werden. In den ausgewählten Vertiefungsbereichen erfolgt die Erarbeitung anhand von jeweils zwei ausgewählten Handlungsfeldern, die miteinander Wirkungszusammenhänge aufzeigen. Die Handlungsfelder wurden so ausgewählt, dass in den Vertiefungsbereichen erkannte Problemstellungen berücksichtigt werden. Die dafür aufgezeigten Lösungsvorschläge sollen beispielhaft und somit auf andere Bereiche mit vergleichbaren Problemstellungen übertragbar sein. Folgende Vertiefungsbereiche wurden ausgewählt:

- 1. Fischeln**
- 2. Hüls**
- 3. Innenstadt**
- 4. Hafen**

Zu den sieben Handlungsfeldern konnten Krefelder Bürgerinnen und Bürger mitteilen, ob sie die erarbeiteten Handlungskonzepte zum jeweiligen Handlungsfeld zielführend finden und ob sie weitere Vorschläge haben.

Die gesamtstädtischen Konzepte werden in den vier Vertiefungsbereichen Fischeln, Hüls, Innenstadt und Hafen exemplarisch vertieft. Jeweils zwei Handlungsfelder werden exemplarisch detaillierter betrachtet. Durch eine Pinsetzung, also eine Markierung auf Karten, konnten die Maßnahmen konkret zugeordnet werden.

Zusätzlich konnten Sie sich dazu mit anderen Bürgerinnen und Bürgern austauschen: Bereits eingegangene Beiträge konnten von anderen Teilnehmenden sowohl kommentiert als auch positiv bewertet werden. So erzielte das Online-Format eine interaktive Beteiligung. Abbildung 1 zeigt die beiden Dialogräume. Die Darstellung der einzelnen Handlungsfelder auf der Online-Plattform www.krefeld-bewegen.de ist der Abbildung 2 zu entnehmen. Auf Abbildung 3 sind die vier Vertiefungsbereiche zu sehen.



Wie soll die Mobilität in Krefeld weiterentwickelt werden?

7 Vorschläge in diesem Dialograum

In sieben gesamtstädtischen Handlungsfeldern werden auf Basis der Analysen und Ziele Konzepte für eine zukunftsfähige Mobilität erarbeitet. Die Bearbeitung erfolgt hier auf strategisch-konzeptioneller Ebene.

[Zu den Dialogen](#)



Welche Maßnahmen sind konkret in den Vertiefungsbereichen erforderlich?

96 Bewertungen in diesem Dialograum

189 Vorschläge in diesem Dialograum

Die gesamtstädtischen Konzepte werden in den vier Vertiefungsbereichen Fischeln, Hüls, Innenstadt und Hafen exemplarisch vertieft. Jeweils zwei Handlungsfelder werden exemplarisch detaillierter betrachtet.

[Zu den Dialogen](#)


Abbildung 1 Die beiden Dialogräume auf www.krefeld-bewegen.de

Wie soll die Mobilität in Krefeld weiterentwickelt werden?


7 Thesen | 0 Bewertungen | 213 Kommentare

In sieben Handlungsfeldern werden auf Basis der Analysen und Ziele Konzepte für eine zukunftsfähige Mobilität erarbeitet.


Informieren Sie sich hier zu den sieben gesamtstädtischen Handlungsfeldern und kommentieren Sie den aktuellen Entwurfsstand zu den Handlungskonzepten.




Stadtentwicklung & regionale Kooperation




fließender Kfz-Verkehr




Wirtschaftsverkehr




ruhender Verkehr



SPNV/ÖPNV



Radverkehr



Fußverkehr

Stadtentwicklung und Regionale Kooperation

Wie soll die Mobilität in Krefeld weiterentwickelt werden?
15 Kommentare

Die räumlichen Strukturen und das bestehende Angebot für die verschiedenen Verkehrsmittel in Krefeld bestimmen das Verkehrsaufkommen und die genutzten Verkehrsmittel maßgeblich.

[Weiterlesen](#)

Fließender Kfz-Verkehr

Wie soll die Mobilität in Krefeld weiterentwickelt werden?
54 Kommentare

Der Kfz-Verkehr ist die dominierende Verkehrsart in der Stadt Krefeld. 51% aller Wege im Binnenverkehr werden mit dem Kfz zurückgelegt sowie 80% aller Ziel- und Quellverkehrsfahrten. Dazu kommt noch der Durchgangsverkehr.

[Weiterlesen](#)

Wirtschaftsverkehr

Wie soll die Mobilität in Krefeld weiterentwickelt werden?
6 Kommentare

Krefeld ist aufgrund seiner Lage und räumlichen Funktion ein bedeutender Wirtschafts- und Logistikstandort. Die Anteile des Schwerlastverkehrs liegen im Vorhaltnetz der Stadt Krefeld zumeist unterhalb von 2,5%.

[Weiterlesen](#)

Ruhender Verkehr

Wie soll die Mobilität in Krefeld weiterentwickelt werden?
19 Kommentare

„Ruhender Verkehr“ sind parkende und stehende Autos, aber auch Lieferfahrzeuge, Roller, Fahrräder etc.

[Weiterlesen](#)

SPNV/ÖPNV

Wie soll die Mobilität in Krefeld weiterentwickelt werden?
56 Kommentare

Der Öffentliche Personenverkehr mit Bus und Bahn hat bei den täglichen Wegen der Krefelder einen Anteil von 13% und für Wege ausschließlich innerhalb Krefelds einen Anteil von 10%.

[Weiterlesen](#)

Radverkehr

Wie soll die Mobilität in Krefeld weiterentwickelt werden?
49 Kommentare

Von der Krefelder Bevölkerung wird ein Fünftel der täglichen Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Damit liegt der Radverkehrsanteil in Krefeld deutlich über dem Radverkehrsanteil in anderen Großstädten in NRW.

[Weiterlesen](#)

Fußverkehr


Wie soll die Mobilität in Krefeld weiterentwickelt werden?
14 Kommentare

Für eine nachhaltige Mobilität nimmt das Thema Fußverkehr eine bedeutende Rolle ein. Zu Fuß-Gehen fördert die Gesundheit, ist preiswert und verglichen mit anderen Fortbewegungsarten am umweltfreundlichsten.

[Weiterlesen](#)

Abbildung 2

Die sieben Handlungsfelder auf www.krefeld-bewegen.de




Beteiligung beendet

Fischeln

106 Meinungen | 45 Bewertungen | 18 Kommentare

Im Vertiefungsbereich **Fischeln** werden die Handlungsfelder Stadtentwicklung und Regionale Kooperation sowie fließender Kfz-Verkehr bearbeitet. Ein Großteil der neu ausgewiesenen Wohnbauflächen Krefelds liegt im Süden und Osten von Fische

Weiterlesen




Beteiligung beendet

Hüls

14 Meinungen | 7 Bewertungen | 2 Kommentare

Für den Vertiefungsbereich Hüls werden die Handlungsfelder SPNV / ÖPNV und Radverkehr behandelt. Im Bereich ÖPNV wurden bei der Analyse sowie der Bürgerbeteiligung Erschließungslücken ermittelt.

Weiterlesen




Beteiligung beendet

Innenstadt

61 Meinungen | 49 Bewertungen | 14 Kommentare

Im Vertiefungsbereich **Innenstadt** liegt der Fokus auf den Handlungsfeldern fließender Kfz-Verkehr und Fußverkehr.

Weiterlesen



Beteiligung beendet

Hafen

8 Meinungen | 3 Bewertungen | 1 Kommentar

Für das **Hafengebiet** werden die Handlungsfelder Wirtschaftsverkehr und ruhender Lkw-Verkehr behandelt. Der Betrachtungsbereich umschließt einen Teil von Uerdingen, Linn und Gellep-Stratum.

Weiterlesen

Abbildung 3 Die vier Vertiefungsbereiche auf www.krefeld-bewegen.de

2 Quantitativer Überblick über die Beteiligung am Online-Dialog

2.1. Besucher*innen-Statistiken

Die Informations- und Beteiligungsseite <https://www.krefeld-bewegen.de> wurde im Zeitraum der Beteiligung (24.01 - 21.02.2020) rege besucht. Ein Blick in die Zahlen:



**1.698 Besucher*innen
(Eindeutige Besucher*innen)**



**322 registrierte
Personen, davon 56 seit
Beginn der 2. Online-Be-
teiligung**



5.820 Seitenaufrufe



**526 Beiträge
(Meinungen, Kommen-
tare, Bewertungen)**



**1.168 Besuche per Desktop-Computer,
869 Besuche über ein mobiles Endgerät
(Smartphone, Tablet, Phablet)**

2.2 Quantitative Auswertung der Beiträge

In dem Zeitraum des Online Dialoges (24.01 – 21.02.2020) wurden insgesamt 210 Kommentare zu den sieben verschiedenen Handlungsfeldern eingereicht. Besonders rege wurde sich zu den Handlungsfeldern „SPNV/ÖPNV“ (56 Kommentare) und „Fließender Kfz-Verkehr“ (52 Kommentare) beteiligt. Zum Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr“ ist im Vergleich die geringste Zahl an Kommentaren eingegangen. Die detaillierte Verteilung der Beiträge auf die sieben Handlungsfelder finden sich in Tabelle 1.

Handlungsfeld	Kommentare
Stadtentwicklung und regionale Kooperation	15
Fließender Kfz-Verkehr	52
Wirtschaftsverkehr	5
Ruhender Verkehr	19
SPNV/ÖPNV	56
Radverkehr	49
Fußverkehr	14
<i>Gesamt</i>	<i>210</i>

Tabelle 1 Verteilung der Kommentare auf die sieben Handlungsfelder.

Bei den Vertiefungsbereichen konnten neben Kommentaren auch durch Klicken auf einen Daumen hoch zur Zustimmung positive Bewertungen vergeben werden. Beim Vertiefungsbereich „Fischeln“ wurde rege diskutiert. 104 Beiträge, 18 Kommentare und 45 positive Bewertungen wurden hier gesammelt. Am wenigsten wurde die Mobilität rund um den Hafen diskutiert. Hier gingen 8 Beiträge, keine Kommentare und 3 positive Bewertungen ein. Tabelle 2 zeigt die Aufschlüsselung nach Vertiefungsbereich.

Vertiefungsbereich	Beiträge	Kommentare	Positive Bewertungen
Fischeln	104	18	45
Hüls	6	2	7
Innenstadt	61	13	49
Hafen	8	0	3
<i>Gesamt</i>	<i>179</i>	<i>33</i>	<i>104</i>

Tabelle 2 Verteilung der Beiträge, Kommentare und positive Bewertungen der vier Vertiefungsbereiche.

3 Qualitative Auswertung der Beiträge in den sieben Handlungsfeldern: „Wie soll die Mobilität in Krefeld weiterentwickelt werden?“

3.1. Methodisches Vorgehen

Um einen Überblick über die Ergebnisse der zweiten Online-Beteiligungsphase zu erhalten, wurde folgendes Vorgehen gewählt:

- ✓ Zunächst wurde überprüft, ob die Kommentare den richtigen Handlungsfeldern zugeordnet worden sind.
- ✓ Als 2.Schritt wurden sämtliche Kommentare pro Handlungsfeld einem Handlungskonzept zugeordnet. Dabei kam es auch vor, dass in einem Kommentar mehrere Handlungskonzepte angesprochen wurden.
- ✓ Schritt 3 war die Verschlagwortung der Kommentare auf seine Hauptaussage. Inhaltlich identische Kommentare sind in der Auswertung zusammengefasst. Die Zahlen in Klammer hinter den Beiträgen gibt eine Mehrfachnennung an, also wie oft es zu ähnlichen Beiträgen kam.

Wichtig: Die Auswertung hatte zum Ziel, zentrale Ergebnisse der ersten Online-Beteiligung, zu ermitteln. Es handelt sich nicht um eine fachliche Weiterverarbeitung der Beiträge, sondern um eine gebündelte Zusammenfassung. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die Erarbeitung des Leitbilds für die zukünftige Krefelder Mobilität.

3.2. Handlungsfeld: Stadtentwicklung und regionale Kooperation

Mit dem Handlungsfeld „Stadtentwicklung und regionale Kooperation“ werden Konzepte aufgezeigt, wie Ziele in der Stadt aus der Region mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Rad besser erreicht werden können, welche Anforderungen mit der Siedlungsentwicklung an die Verkehrsstruktur verbunden sind, wie umweltfreundliche Mobilität bei neuen Siedlungen gefördert werden soll und wie auch im Siedlungsbestand Verbesserungen erreicht werden können.

Handlungskonzept 1: Verbesserung der regionalen Verknüpfung

- Wiedereinführung des alten Prinzips der K-Bahn zur Reduzierung der Fahrtzeiten nach Düsseldorf (kein Halt der U70/76 ab Hörterheide an allen Stationen, dafür aber der U74 ab Gorgesheide)
- Schaffung einer **Fernbushaltestelle** am Südausgang des Hauptbahnhofs
- Wunsch nach verbesserter RE-Anbindung an das Ruhrgebiet, z.B. durch eine zweite RE-Verbindung zwischen Krefeld und dem Ruhrgebiet; ange-dachte S-Bahn Verbindung nach Duisburg könnte eine der RB-Verbindungen ersetzen

Handlungskonzept 2: Verkehrsinfrastruktur für eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

- Mischung von Schnellverbindungen mit wenigen Haltepunkten und Strecken mit vielen Haltepunkten
- Wunsch nach synchroner und abgestimmter Arbeit zwischen städtebaulicher Planung und ÖPNV

Handlungskonzept 3: Grundsätze zu Mobilitätsangeboten für Siedlungserweiterungen

- Vor Baubeginn neuer Siedlungen sollte die passende Infrastruktur ausgebaut werden

Handlungskonzept 4: Strategien zur Verbesserung der Mobilitätsbedingungen in Bestandsgebieten

- Bessere Berücksichtigung der Bedürfnisse von Senior*innen, z.B. durch Gutscheine für (ermäßigte) Taxifahrten, wenn das Auto abgegeben wird oder die Einführung von Rufbussen
- Gebiete in Fischeln sollten sich an autofreien Siedlungen in Köln orientieren
- ÖPNV Netz für Fischeln sollte systematisch neu ausgerichtet und ergänzt werden, z.B. durch eine Schleife der Linie 042 nach Fischeln und Grundend
- Mehr Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme (im ÖPNV kostenlos) und nach mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Wunsch nach Verkehrsberuhigung im Geschäftsviertel und einer weiterhin bestehenden netzartigen Verbindung zwischen den Vierteln
- Verlangsamung und Abbau des Autoverkehrs und Schaffung von Parkplätzen am Stadtrand mit Anbindungsmöglichkeiten an Fahrradverleih

3.3. Handlungsfeld: Fließender Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr ist die dominierende Verkehrsart in der Stadt Krefeld. 51% aller Wege im Binnenverkehr werden mit dem Kfz zurückgelegt sowie 80% aller Ziel- und Quellverkehrsfahrten. Dazu kommt noch der Durchgangsverkehr. Daraus ergeben sich täglich mehr als 532.000 Auto-Fahrten, die zu einer hohen Verkehrsbelastung im Straßennetz führen. Dieser Verkehr verursacht gravierende Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, hohe CO₂-Emissionen, viele Verkehrsunfälle sowie eine Behinderung und Verlangsamung der notwendigen Verkehre (Bus und Bahn, Wirtschaftsverkehr oder Rettungs- und Versorgungsfahrten), insbesondere auf den Radialstraßen zur Innenstadt. Durch eine Bündelung der überörtlichen Verkehre auf dem Vorrangnetz und die umwelt- und umfeldangepasste Abwicklung der Verkehre im übrigen Netz, können Straßen als lebenswerte Stadträume mit gesunden Wohnverhältnissen zurückgewonnen werden.

Handlungskonzept 1: Weiterentwicklung des Vorbehaltsnetzes

- Befahrung des Rings nur noch in eine Richtung (2)
- Schaffung von Umgehungsstraßen zur Entlastung der innenstädtischen Gebiete
- Sperrung der Oberbenraderstraße zur Hückelsmaystraße
- Straßenbahngleise in der Oberschlesienstraße sollten in der Fahrbahnmitte liegen

Handlungskonzept 2: Geschwindigkeitskonzept und Koordinierung

- Vorschläge zur Sperrung von Straßen:
 - Straße am Hauptbahnhof zwischen Ostwall/Hansastraße und Kölner Straße für den MIV
 - Straßen in der Innenstadt (2)
 - Wälle und Straßen innerhalb der Wälle
 - Carl-Willhelm-Straße
 - Königsstraße (in Spitzenzeiten wie der Weihnachtszeit) – nur noch Ansteuerung von Parkhäusern ermöglichen
- Vorschläge zu Geschwindigkeitsbegrenzungen:
 - Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h auf der Untergath wird sowohl befürwortet als auch abgelehnt
 - Wunsch nach mehr Geschwindigkeitskontrollen zur Einhaltung der Geschwindigkeit in 30er Zonen (z.B. im Raderfeld)
- Vorschläge zu Ampelschaltungen:
 - Bedarfsampeln für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen sollten Rücksicht auf „Grüne Welle“ für Autos nehmen
 - Ampelschaltung mit Priorität für Fahrradfahrer*innen
 - Ampeln für Fußgänger*innen sollten direkt reagieren oder immer mitlaufen
 - Länge Grünphase für Fußgänger*innen am Ostwall
 - Ampel Tor 3 sollte Bedarfsampel werden
 - Abschaltung der Ampeln nachts mit gelben Blinken an gefährlichen Stellen
 - Schaffung der Möglichkeit für Linksabbieger*innen mit Ampel in Ritterstraße zu fahren (Vorschlag Ampel Voltastraße/Ritterstraße)
- Nur zeitlich begrenzte Aufbruchgenehmigungen
- Ausbau einer dritten Spur Richtung Süden / Umverteilung der Richtungspuren bei Ritter-/Siemensstraße
- Vorschlag zur Drehung der Einbahnstraße Voltastraße

Handlungskonzept 3: Weiterentwicklung der Grundsätze zur Straßenraumgestaltung

- Stärkere Berücksichtigung von Belangen der Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen:
 - Errichtung eines Streifens für Radfahrer*innen auf dem letzten Stück der Oberbendrader Str.

- Regelmäßige Pflege von Fuß- und Radwegen
 - Unterführung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen an Kückelsmaystr.
 - Fußgängerüberwege mit Ampeln am Bahnhof
 - Schaffung von besseren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (2) z.B. in Parkhäusern oder leerstehenden Geschäftsräumen
 - Freigabe aller Einbahnstraßen für Fahrradfahrer*innen
 - Wunsch nach sicheren Radwegen
 - Querungshilfe beim Bahnübergang Forstwald
- Stärkung des ÖPNVs:
 - Wunsch nach kostenlosem ÖPNV innerhalb Kre-felds
 - Vorschlag zu kostenlosem ÖPNV für Senior*innen und an Wochenenden für alle
 - ÖPNV sollte günstiger sein als Parkhäuser, um Au-toverkehr in der Stadt zu reduzieren
- Vorschläge zur Parksituation:
 - Kostenfreier Pendler*innen-Parkplatz am Haupt-bahnhof vor allem für Bahnkund*innen
 - Parken sollte für alle bis auf Anwohner*innen nur in Parkhäusern oder auf Parkplätzen erlaubt sein
 - Wunsch nach guten Zufahrtsmöglichkeiten mit Haltebuchten am Hauptbahnhof

Handlungskonzept 4: Städtebauliche Integration von Straßen

- Shared-Space-Bereich am Hauptbahnhof:
 - Ablehnung eines Shared-Space-Konzepts am Bahnhof, da dies aufgrund der Hektik zu gefährlichen Situationen führen könnte
 - Befürwortung der Einrichtung eines Shares Spaces am Haupt-bahnhof, welcher zur Entspannung dort beitragen könnte
- Park + Ride:
 - Funktionierende Park + Ride Lösung am Bahnhof und auch außerhalb der Stadtmitte mit günstiger und regelmäßiger ÖPNV Verbindung in die Stadtmitte
- Sinnvolle Integrierung des Individualverkehrs
- Wunsch nach attraktiverer und einheitlicher Gestaltung der Wälle

- Königsstraße als „Flaniermeile“

3.2. Handlungsfeld: Wirtschaftsverkehr

Krefeld ist aufgrund seiner Lage und räumlichen Funktion ein bedeutender Wirtschafts- und Logistikstandort. Die Anteile des Schwerlastverkehrs liegen im Vorbehaltsnetz der Stadt Krefeld zumeist unterhalb von 2,5%. Auf den Straßen des Lkw-Vorrangnetzes und einigen weiteren Straßen betragen die Lkw-Anteile bis zu 5%, in Gewerbe- und Industriegebieten sind diese deutlich höher. Eine wichtige Funktion im Güterverkehr erfüllt der Krefelder Rheinhafen sowie Industrie- und Gewerbestandorte in Uerdingen und Fischeln. Die überwiegende Zahl der Gewerbegebiete in der Stadt Krefeld befindet sich bereits in der Nähe eines Autobahnanschlusses, so dass der Wirtschaftsverkehr nicht durch sensible Bereiche mit Wohnnutzung o.ä. fahren muss. Trotzdem ist es von Bedeutung, die Routen des Wirtschaftsverkehrs zu kennen und zu bestimmen, um negative Wirkungen auf Stadt und Bevölkerung weitestgehend zu reduzieren.

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

Zu diesem Handlungskonzept gab es keinen Beitrag.

Handlungskonzept 2: Regelung des Lkw-Parkens

Zu diesem Handlungskonzept gab es keinen Beitrag.

Handlungskonzept 3: Konzeption City-Logistik

- Lärmschutzmaßnahmen im Güterverkehr: vor allem im Bereich Bahnhof oder Stellwerk
- Mehr Abstellgleise für Güterverkehr

Handlungskonzept 4: Mobilitätsmanagement für den Wirtschaftsverkehr

- Entlastung von LKW in Stadtteilen von Uerdingen, Linn und Oppum

3.3. Handlungsfeld: Ruhender Verkehr

„Ruhender Verkehr“ sind parkende und stehende Autos, aber auch Lieferfahrzeuge, Roller, Fahrräder etc. Der ruhende Verkehr belegt in städtischen Gebieten durchschnittlich ein Drittel aller zur Verfügung stehenden Flächen – hauptsächlich durch private Autos. Dabei wird ein Auto durchschnittlich lediglich eine Stunde pro Tag genutzt und besetzt die restliche Zeit den öffentlichen Raum. In Krefeld wurden an einem Werktag allein in der Innenstadt 27.090 Parkvorgänge festgestellt. Um eine Verbesserung im Bereich des ruhenden Verkehrs zu schaffen, wurden bereits Parkraumkonzepte für die Krefelder Innenstadt und Uerdingen erarbeitet und beschlossen. Ziel beider Konzepte ist es, den ruhenden Verkehr effizienter zu organisieren und die Straßen vom Parksuchverkehr zu entlasten. Mit dem Handlungsfeld sollen auf gesamtstädtischer Ebene weitere Handlungsansätze aufgezeigt werden, die eine nutzergerechte Aufteilung und Aufwertung des öffentlichen Raums unterstützen.

Handlungskonzept 1: Parkraumbewirtschaftung

- Bessere Überwachung und Kontrolle der Parkplätze, Falschparker verhindern
- Mut zu Parkkonzepten, bei denen Anwohnern kurzer Fußweg zugemutet wird (fares Parkplatzmanagement)
- Innenstadtbereich in 24h Anwohner Parken umwandeln
- Kleintransporter und Wohnwagen aus Innenstadtbereich verbannen
- Für Besucher der Innenstadt im Randbereich P&R Möglichkeiten schaffen
- ÖPNV im Stadtgebiet kostenlos
- Parkgebühren erhöhen
- Intelligente Erfassungssysteme für Parkgebühren entsprechend dem Platzbedarf (3)
- Elektroautos von Parkgebühren befreien, Ladestationen bereitstellen
- Anwohnerparken im Bereich des Helios ausbauen

Handlungskonzept 2: Qualitätsleitlinien für Parkhäuser

Zu diesem Handlungskonzept gab es keinen Beitrag.

Handlungskonzept 3: Multimodalität im Bereich des ruhenden Verkehrs

- Autofreie Innenstadt: Park & Ride Angebot ausbauen
- Erweiterte Abstellflächen für Fahrräder im Innerstädtischen (2)

Handlungskonzept 4: Überarbeitung des Parkleitsystems

- In Innenstadt nur Anwohnerparken, Besucher in Parkhäuser umleiten

3.4. Handlungsfeld: SPNV/ÖPNV

Der Öffentliche Personenverkehr mit Bus und Bahn hat bei den täglichen Wegen der Krefelder einen Anteil von 13% und für Wege ausschließlich innerhalb Krefelds einen Anteil von 10%. Dies ist im Vergleich zu anderen Straßenbahnstädten eher gering.

Öffentliche Verkehrsmittel bilden das Grundgerüst einer nachhaltigen Mobilität, das für alle Bevölkerungsgruppen nutzbar ist. Wenn diese eine hohe Angebotsqualität haben, sind sie auch als Alternative zur Autonutzung attraktiv. Zur Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs werden in regelmäßigen Abständen Nahverkehrspläne erstellt. Im Mobilitätskonzept werden Anforderungen an die Verbesserung der Angebotsqualität im ÖPNV, die Aufwertung von ÖPNV-Hauptachsen, die Verbesserung der Beförderungsqualität und Ansätze zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln aufgezeigt, die in die anstehende Fortschreibung des Nahverkehrsplans einfließen sollen.

Handlungskonzept 1: Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

- Geplante Brücke zwischen Messe Düsseldorf und Lörick: Brücke nicht nur von der Stadtbahn nutzen, sondern vom Bahnverkehr insgesamt. Nach dem "Karlsruher Modell" könnten die Gleise von Stadtbahnen, S- und Regionalbahnen und auch vom Fernverkehr genutzt werden.
- Neue Stationen und Bahnhöfe: Straßenbahn Stationen "Hochschule", Lindental, Oppum Süd und der „K-Bahn“ Station Hafelsstr
- Schnellbusverbindung via B 288, könnte mit der „K-Bahn“ Duisburg-Düsseldorf verknüpft werden
- Beschleunigung der K-Bahn, Expresslinie einführen
- In Ausbau und gute Fahrplangestaltung investieren, ÖPNV Kosten reduzieren
- Verlängertes Straßenbahnnetz, Buslinien verbessern, bessere Taktung

- Mehr Carsharing Stationen, mehr Leihfahrzeuge
- Straßenbahnnetz ausbauen und gemeldeten Bürger*innen kostenlos zur Verfügung stellen
- Anbindung an Ausbildungsbetriebe am Stadtrand ausbauen

Handlungskonzept 2: Aufwertung der ÖPNV-Hauptachsen

- 365-Euro-Ticket
- Kostenloses City-Ticket
- Westparkstraße in 30er Zone umwandeln
- Verlängerung der Tram
- Alternativen zum Ostwall prüfen, Innenstadt entlasten
- Freie Fahrt für die Straßenbahn auf dem Ostwall
- Verlängerung der U76

Handlungskonzept 3: Verbesserung der Beförderungsqualität

- Mehr SWK-Autos, dabei auch Kinderwagenmitnahme ermöglichen und Kindersitze bereitstellen durch z. B. Vorbestellung
- 365-Euro-Ticket
- Kostenloses City-Ticket für Innenstadt
- ÖPNV attraktiver machen durch schnellere, zuverlässigere kostengünstigere Verbindungen, oft zu wenig Sitzplätze

Handlungskonzept 4: Ansätze zur intermodalen Verknüpfung

- Transmodale Mobilstationen inkl. wettergeschützte, attraktive Aufenthaltsqualität und Servicestationen (Abgabe von Wertstoffen und Abholung von Paketen)
- „Flatrate“ für Straßenbahn, Bus, Radverleih, Carsharing, Lastenrad

3.5. Handlungsfeld: Radverkehr

Von der Krefelder Bevölkerung wird ein Fünftel der täglichen Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Damit liegt der Radverkehrsanteil in Krefeld deutlich über dem Radverkehrsanteil in anderen Großstädten in NRW. Gleichzeitig ist die Fahrradinfrastruktur in Krefeld „in die Jahre“ gekommen. Im Fahrradklimatest 2018 des ADFC hat Krefeld in seiner Stadtgrößenklasse mit der Schulnote 4,2 nur den Rangplatz 19 von 25 erreicht. Der Radverkehr soll als

wichtiger Beitrag für eine umweltfreundliche Mobilität in Krefeld gefördert werden. Mit der „Krefelder Fahrradoffensive“ wird ein Radverkehrsanteil von 30% angestrebt. Hierzu soll ein Radverkehrskonzept erarbeitet werden. Im Mobilitätskonzept werden als Vorarbeit dazu Anforderungen an das Radverkehrsnetz, die Gestaltung von Radverkehrsanlagen, den Ausbau von Fahrradabstellanlagen, Sharing-Angebote und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln definiert.

Handlungskonzept 1: Anforderungen an das Radverkehrskonzept

- Vorrang für Räder gewährleisten, z.B. durch Beschilderung, Farbmarkierung oder Fahrradstraßen (8)
- Gleichberechtigte Behandlung von Radfahrenden bzw. höhere Priorität des nichtmotorisierten Verkehrs in der Stadtgestaltung (3)
- Keine Sperrungen für Autos (z.B. Mehrbelastung von Anwohner*innen) (4)
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- Einhalten von Tempolimits, Vorfahrtsregelung und Sicherheitsabstand von Autofahrer*innen (5)
- Ahndung von Falschparkern auf Radwegen und Einhalten von Mindestsicherheitsabständen zu Radfahrstreifen (4)
- Sperrung des Bahnübergangs sinnvoll (2)
- Angepasste Ampelschaltung (lange Grünphase, keine Bedarfsampel, vorgezogene Ampelschaltung für Radfahrer) (4)
- Radwegenetz ohne Unterbrechungen (4)
- Routennetz zur Erreichbarkeit von allen Stadtteilen und Nachbarstädten, Anbindung von öffentlichen Einrichtungen (3)
- Querung (des Ostwalles) legalisieren bzw. ausschildern
- Rückbau von Autoparkplätzen und -straßen (z.B. Einseitige Parkplätze, Einbahnstraßen, einspurige Straßen) (5)
- Hinweisschilder auf Radverkehr bei unübersichtlicher Straßenführung

Handlungskonzept 2: Qualitätsstandards für den Radverkehr I

- Weitere Investitionen in Radwege über Promenade hinaus
- Mehr Kennzeichnungen z.B. Abbiegemöglichkeiten
- Durchgängige Farbmarkierung (2)
- Fahrradstraßen ohne Autokreuzung
- Sanierung bzw. Instandhaltung von Radwegen (8)

- Regelmäßige Reinigung von Radwegen (2)
- Aufnahme von Kleinmängeln
- Breitere Radwege u.a. für Lastenräder (6)
- Höhere Sicherheit z.B. durch bessere Radwege(-führung) und Sicherung an stark befahrenen Straßen (8)
- Erhöhte Sicherheit in der Dunkelheit z.B. bessere Beleuchtung (2)
- Verstöße gegen Sicherheit der Radfahrenden feststellen und ahnden (2)
- Sichere Wege zu und von Schulen, Kindergärten etc.
- Geringere Wartezeiten/ Stopps für Radfahrer*innen
- Höhere Reisegeschwindigkeit auf Radwegen
- Beirat „Fahrradstadt“ und Berichtspflicht zum Voranschreiten der Ziele implementieren
- Anpassung von Bremsschwellen an (Lasten-)räder z.B. durch Absenkung
- Anpassung der Straßen an E-Bikes
- Untergrund, der bei Regen sicher befahrbar ist

Handlungskonzept 3: Grundsätze für ein Fahrradparkkonzept

- Mehr (zentrale) Abstellorte in der Innenstadt schaffen/ Flächendeckendes innerstädtisches Parksystem v.a. an öffentlichen Einrichtungen (4)
- Ausreichend Abstellmöglichkeiten am Bahnhof inkl. Tiefgarage
- Verlängerte Öffnungszeiten der Radstation am Bahnhof
- Geeignete Fahrradständer bei Einzelhändlern
- Regen- und (versicherungsgerechter) Diebstahlschutz (2)

Handlungskonzept 4: Fahrradverleihsystem und intermodale Verknüpfung

- Unkomplizierter Lastenräderverleih
- Bezahlbarer Verleih z.B. durch finanzielle Förderung
- Zielgruppe Familien und Kleinunternehmen

3.7 Handlungsfeld: Fußverkehr

Für eine nachhaltige Mobilität nimmt das Thema Fußverkehr eine bedeutende Rolle ein. Zu Fuß-Gehen fördert die Gesundheit, ist preiswert und verglichen mit anderen Fortbewegungsarten am umweltfreundlichsten. In Krefeld liegt der Fußverkehrsanteil laut Mobilitätsbefragung 2017 bei 15% - dies ist verglichen mit anderen Städten in NRW gering. Um den Fußverkehr zu fördern sind nicht nur Themen wie Sicherheit, Barrierefreiheit und kurze Wege entscheidend, sondern auch die Attraktivität des öffentlichen Raums und die Qualität der Fußwegeinfrastruktur. In Krefeld wurden im Rahmen des Städtebauförderprogramms erste Aufwertungen und Verbesserungen insbesondere im Innenstadtbereich umgesetzt. Mit dem Handlungsfeld Fußverkehr werden weitere Handlungskonzepte erarbeitet, die eine gesamtstädtische Verbesserung und eine Aufwertung des öffentlichen Raums anstreben.

Handlungskonzept 1: Nahmobilitätsrelevante Stadtbereiche

- Fußverkehrs-Check zur Analyse der Gegebenheiten, Diskussion von Verbesserungsvorschlägen und Förderungsmöglichkeiten
- Aktionstag „zu Fuß zur Schule“
- Quartiersplanung mit Fokus auf Fuß- und Radverkehr
- Attraktivität des Fußverkehrs steigern durch Minimierung des innerstädtischen Autoverkehrs
- Straßen für den Autoverkehr sperren

Handlungskonzept 2: Qualitätsstandards Fußverkehr

- Bessere Wege zur Haltestelle
- Beleuchtung von Fußgängerwegen und Zebrastreifen für höhere Sicherheit (2)
- Zebrastreifen als Querungshilfe
- Fahrradverbot in Fußgängerzonen
- Regelung bzw. Kontrolle zur Vermeidung von Konflikten mit unrechtmäßig kreuzenden Radfahrern an Fußgängerampeln
- Sanierung und Sauberkeit von Gehwegen z.B. Unebenheiten der Oberflächen ausgleichen (4)
- Umwege und unsichere Überquerungen zu Fuß durch Anpassung der Wege an fließenden Verkehr vermeiden
- Verbesserung von Ampelschaltungen (längere Grünphase um Wartezeiten auf Mittelinseln zu vermeiden, keine Bedarfsschaltung) (3)

- Fußgängerüberwege mit abgesenktem Bordstein oder Fußgängerrampe an stark befahrenen Straßen
- Geschwindigkeitsreduzierung für Autos

Handlungskonzept 3: Gestaltungsleitlinien öffentlicher Raum

- Breitere, getrennte Fuß- und Radwege (z.B. Konlandbrücke)
- Verhinderung von Falschparkern auf Gehwegen z.B. durch Kübel und Bänke (2)

4 Qualitative Auswertung des Kartendialogs „Welche Maßnahmen sind konkret in den Vertiefungsbereichen erforderlich?“

4.1. Methodisches Vorgehen

- ✓ Bei der Codierung war die Leitfrage, welche Maßnahmen pro Handlungsfeld im Vertiefungsbereich vorgeschlagen werden.
- ✓ In einem ersten Schritt wurden sämtliche Textpassagen in den Beiträgen und Kommentaren codiert, die eine Maßnahme beschreiben. Diese wurden dann verschlagwortet.
- ✓ In einem zweiten Schritt wurde die lokale Verortung der Verschlagwortung hinzugefügt. Das heißt, anhand der Pinsetzung und dem Beitragstext wurden die Maßnahmen verortet. Der Beitragstext war eine große Unterstützung, weil Bürger*innen oft den exakten Ort (Kreuzung, "Höhe XX", etc) beschrieben haben.
- ✓ Als dritten Schritt wurde die Häufigkeit der jeweils verschlagworteten Maßnahmen analysiert. Die Zahlen in Klammer hinter den Beiträgen gibt die Häufigkeit an, wie oft ein inhaltlich ähnlicher Beitrag genannt wurde.
- ✓ Als vierten Schritt wurden die Maßnahmen den vorgeschlagenen Handlungsfeldern zugeordnet.

4.2. Vertiefungsbereich: Fischeln

Handlungsfeld: Stadtentwicklung und Regionale Kooperation

- Kölnerstr.: Klimaresistente Bäume, Freigewordene Fläche als Grünfläche nutzen, Barrierefreie Straßenbahnhaltestelle
- Kölnerstr. (ab Rathaus Richtung Friedhof): Bau einer Quartiersgarage
- Kölnerstr./Anratherstr.: Am Zunftbaum als Platz gestalten (Abgesenkte Bürgersteige, Vorrang für Fußverkehr, Sitzmöglichkeiten)
- Fischelner Bruch: Instandsetzung des Naherholungsgebiets (Wege in schlechtem Zustand)
- Anrather-, Kölner- und Hafelsstr.: Zebrastreifen
- Erkelenzerstr.: Verdichtung des ÖPNV-Taktung (Buslinien 60/61 alle 30 min u.a.)
- Anratherstr./Höhe Krützboomweg: Zebrastreifen
- Willicherstr.: Neue Wohngebiete nur, wenn diese Kfz-frei sind
- Saassenstr.: Bei Nachverdichtung Mikroklima mitbedenken
- Wilhelmstr.: Photovoltaikstandorte fördern
- Kütterweg: Keine Ortsumgehung
- Hafelsstr./Domenstr.: Tempo 30
- Fischeln allgemein: Taktung der U76 auf alle 15 min; Neue Bauvorhaben nur dann, wenn diese alternative Mobilitätsformen ermöglichen

Handlungsfeld: Fließender Kfz-Verkehr

- Kölnerstr.: Längere Ampelschaltung; Ampelvorrangschaltung für ÖPNV und Fußgänger; Realisierung der Umgehungstr. Süd-West zur Entlastung der Kölnerstr.; Halteverbot zwischen Hafelsstr. und Hees; Entlastung durch Umleitung des Verkehrs auf Eichhornstr.-, Raderfeld, Wilhelm- und Phillip-Reisstr; Fahrradstreifen; in den Parkbuchten Fahrradbügel und Sitzmöglichkeiten anbieten; durchgehende Parkscheibenregelung; keine Ladestationen für E-Autos, sondern nur im Umfeld; Lade-/Parkzonen für Pflege- und Lieferdienste; Anbindung an die Straßenbahn durch Radinfrastruktur
- Kölnerstr./Höhe Sparkasse: Zebrastreifen (3)
- Kölnerstr. (Zwischen Rathaus und Clemensstr.): Durchgangsverkehr um den Ort leiten; Reduzierung der Parkbuchten; ÖPNV/Bürgerbusse ausweiten; Markierung des Fahrradweges
- Kölnerstr./Höhe Wilhelmstr. und Eichhornstr.: Kreisverkehr

- Kölnerstr./Neusserstr.: Markierung für Radfahrer
- Ecke Kölnerstr./Wedelsstr.: Ampelvorrangschaltung für Fußgänger
- Willicherstr.: Ausbau der Radspur auf dem gesamten Straßenverlauf
- Willicher-/Rosenstr.: Umleitung des Verkehrs über Hannixweg/Erkelenzerstr.
- Plankerheide: Primär hier neues Baugebiet realisieren (2)
- Kimplerstr.: Erneuerung des Straßenbelags; als Umgehungsstraße für Kreuzung Rathaus/Anratherstr. Einrichten
- Wedelsstr.: Einbahnstraßenregelung (Einfahrt über Kölnerstraße u. Ausfahrt über Wilhelm-Stefen-Str.) (2)
- Wedelsstr./Wolferstr.: Engpass für PKW und Lieferfahrzeuge beim Abbiegen
- Hafelsstraße: Tempo 30 (4); Entlastung des Verkehrs durch Einbindung der Johannes-Blum-Str.
- Hafelsstr./Anratherstr.: Zebrastreifen
- Hafelsstr./Höhe Heiligenweg: Zebrastreifen
- Fischelner Bruch: Instandsetzung des Naherholungsgebiets (Wege in schlechtem Zustand) (2)
- Kreuzung Rathaus Fischeln: Entlastung der Kreuzung durch neue Einbahnstraßenregelung (3)
- Anratherstr.: Regelmäßige Zebrastreifen
- Kreuzung Weidenröschenweg/Arnold-Mock-Str.: Öffnung der Fußwege für Radfahrer
- Clemenstr.: Haltestelle Clemensstr. Barrierefrei
- Kütterweg: Taktverdichtung Buslinien 60/61
- Ausfahrt Osterath: Park & Ride an der U76
- Anratherstr./Rosenstr.: Zebrastreifen
- Marienstraße: Zebrastreifen
- Oberbruchstr.: Bestehende Straße verbreitern und Straße bis Kreiselpark/Ortseingang im Süden verlängern
- Am Germannshof: Straße verlängern zur Entlastung der Wohngebiete
- Rosenstr./Höhe Vaassenweg: Zebrastreifen
- Fischeln allgemein: Sanierung der Straßen und Radweg; mehr Kontrollen der Verkehrsteilnehmer; alle Mobilitätsformen berücksichtigen

4.3. Vertiefungsbereich: Hüls

Handlungsfeld: Radverkehr

- Kempener Straße: Glättung der Wurzeln auf den Radwegen
- Krefelder Straße: Parkverbot für Autos an der Straßenseite/dem Radweg
- Kreisverkehr Rektoratsstraße / Hölschen Dyk: nicht sinnvoller und irritierender Kreisverkehr

Handlungsfeld: SPNV/ÖPNV

- Hülsener Markt: Straßenbahn bis Hülsener Ortsmitte
- An der Roßmühle: Vorschlag für Schnellbus zwischen Norden von Hüls und Krefelder Hauptbahnhof oder ein Ringbus mit Anschluss an jede Straßenbahn mit 15 Minuten Taktung
- Leidener Straße: Park + Ride Parkplatz zwischen Hüls und Krefeld Innenstadt

4.4. Vertiefungsbereich: Innenstadt

Handlungsfeld: Fließender Kfz-Verkehr

- Nassauerring: Einbahnstraßenregelung
- Westwall/Hubertusstraße: verkehrsberuhigte Zone
- Ringe: Tempo 30 (2), Ausbau für Kfz-Auslastung notwendig
- Innerhalb der Wälle: Shared Space, Autofrei, Zonen für Lieferverkehr und Leihräder
- Sankt-Anton-Straße: Falschparkerkontrolle, Verkehrsberuhigung, Parkraumbewirtschaftung ausweiten, nur für ÖPNV befahrbar machen
- Hauptbahnhof-Vorplatz: Vorrang für ÖPNV und Fahrrad
- Prinz-Ferdinand-Straße und Kornstraße: Einbahnstraßenregelung
- Sprödentalplatz: zum Park&Ride Parkplatz machen
- Preußenring/Töniserstraße: Kreuzung für Fahrräder sicherer machen
- Blumenstraße: Parkverstöße durch blockierte Radwege ahnden
- Bleichpfad: Reduktion auf Tempo 30
- Ostwall: Abschaltung unnötiger Ampelanlagen; Verbot Linksabbiegen zur Uerdingerstraße (2); Schritttempo, Vorrang für ÖPNV, Radverkehr

und Fußgänger; sichtbare, deutliche Radfahrstreifen; Park&Ride-Möglichkeiten schaffen; Sondertarife in Parkhäusern für Bewohner einführen

- Luisenstraße: Einbahnstraße für Radfahrer öffnen
- Albrechtplatz/Schwertstraße: Stoppschild aufheben
- Königstraße: Einbahnstraße für Radfahrer öffnen, Autofreie Fußgängerzone (2)
- Vizenzstraße: Öffnung der Anliegerdurchfahrt für Radfahrer
- Wiedstraße: Einbahnstraße für Radfahrer öffnen
- Moerser Straße: Temporeduzierung auf 40 km/h
- Philadelphiastraße: Markierung der Radwege aufbessern
- Neue Linner Straße: Radwege-Achse
- Oststraße: Klare Beschilderung der "Nicht-Kreisverkehre"
- Jägerstraße: Schlaglöcher ausbessern
- Hammerschmidtstraße: Parkplätze ohne Asphaltierung
- Frankenring: Mehr Umweltzonen, Umleitung Verkehr
- Rheinstraße: Autofreie Zone (3)
- Wiedenhofstraße: Autofreie Zone
- Innenstadt allgemein: Anwohnerparken (2), Falschparkerkontrolle, Autofreie Zone (3), mehr Radwege, weniger Autos

Handlungsfeld: Fußverkehr

- **Königstraße:** Autofreie Fußgängerzone
- Hauptbahnhof-Vorplatz: Vorrang für ÖPNV und Fahrrad
- Theaterplatz: mehr unversiegelte Flächen
- Sankt-Anton-Straße: Parkverbote, motorisierter Verkehr nur einspurig, Verkehrsberuhigung, Bepflanzung, Abschaltung von Ampelanlagen, Zebrastreifen einführen, Tempolimit 30, Shared Space Fläche, Bedarfsampel abschaffen (bei Volksbank), Bürgersteige breiter machen
- Wälle: 30er Zone, Einbahnstraßen und Schaffen einer "Erlebniszone", Autofreie Zone
- Philadelphiasstraße: Sauberkeit verbessern
- Ostwall: Autofreie Zone (3), Vorfahrt für Fußgänger (2), Ausbau ÖPNV, fußgängerfreundlichere Ampelschaltung (2), Begrünung, Autos in Parkhäuser umleiten, sicheres Anschließen von Fahrrädern gewährleisten
- Westbezirk: Verkehrsberuhigte Zone
- Dionysiusstraße: Öffentlichen Parkraum reduzieren

- Ringe: nur einseitiges Parken, längere Ampelschaltung am Preußenring
- Rheinstraße: Radwege
- Hansa-Centrum: Vorrang für Autofahrer abschaffen
- Rheinstraße: Fuß- und Radverkehr vorbehalten
- Gartenstraße: Abstellmöglichkeiten für Fahrräder umzugestalten, Blockieren des Bürgersteigs durch KfZ verhindern
- Dr. Hirschfelder Platz: barrierefrei, Begrünung
- Innenstadt gesamt: Sicherheit verbessern durch u.a. Polizeipräsenz, mehr Fußverkehr möglich machen, Autofreie Zone, Beschilderung für Fußwegenetz, mehr Bäume/Bepflanzung (3), Straßenbahnhaltestellensicherheit verbessern, barrierefreie Straßenbahnhaltestellen, bessere Beleuchtung der Parkanlagen, Schließfächer für Einkäufe, Barrierefreiheit an Kreuzungen, Zurückstellen des KfZ-Verkehr

4.5. Vertiefungsbereich: Hafen

Handlungsfeld: Wirtschaftsverkehr

- Latumerstr.: Weiterhin als Rettungs-/Notfallweg erhalten
- Rheinquerung bei Uerding: Neue Rheinquerung
- Hafen allgemein: Neue Arbeitsplätze schaffen; Flächen vorrangig für produzierendes Gewerbe vergeben; Vorausplanung von leistungsfähigen Verkehrswegen (erst Verkehrsanschlüsse herstellen, bevor Flächen bebaut werden); Parkmöglichkeiten klar benennen; Berücksichtigung des Weltkulturerbes Gelduba mit Zufahrts- und Radwegen; Halbierung der Güterzüge durch einen Containerterminal

Handlungsfeld: Ruhender Verkehr

- Straßenbahnhaltestelle Rheinhafen: Errichtung eines Park & Ride Parkplatz
- Bataverstr.: Soziale Einrichtungen für parkende Lkw-Fahrer am Wochenende (2)
- Bataverstr./Dakerstr.: Errichtung von Parkplätzen
- Düsseldorferstr.: Verbesserung des Zustands des Radwegs (2)
- Hafen allgemein: Errichtung eines Autohofs