

Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld

Bericht Stufe 1

November 2019 (Stand Analyse: Juni 2019)

LK Argus Kassel GmbH

mit

Burkhard Horn - Mobilität & Verkehr - Strategie und Planung

IKU_DIE DIALOGGESTALTER

Zebralog GmbH & Co KG

Stadt Krefeld

Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld

Bericht Stufe 1

November 2019 (Stand Analyse: Juni 2019)

Auftraggeber

Stadt Krefeld

Fachbereich Stadt- und Verkehrsplanung

Parkstraße 10

47792 Krefeld

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Ludwig-Erhard-Straße 8

D-34131 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de

www.LK-argus.de

In Zusammenarbeit mit

Burkhard Horn

Mobilität & Verkehr -
Strategie & Planung

Holzmarktstraße 19-23

D-10243 Berlin

Tel.: 0176.404 89 690

b.horn@burkhardhorn.de

www.burkhardhorn.de

und

IKU GmbH

DIE DIALOG-
GESTALTER

Olpe 39

D-44135 Dortmund

Tel. 0231-9311 03-0

Fax. 0231-9311 03-50

luehr@
dialog-gestalter.de

www.dialoggestalter.de

und

**ZebraLog
GmbH & Co KG**

Herwarthstraße 36

D-53115 Bonn

Tel. 0228/ 9691611-0

Fax. 0228 / 9691611-8

nowzamani@
zebra-log.de

www.zebralog.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Michael Volpert

Dipl.-Ing. Antje Janßen

M. Sc. Franziska Weitzel

Kassel, November 2019

Dipl.-Ing.

Burkhard Horn

Klemens Lühr

Omnid Nowzamani

**Der Bericht gibt den Stand der Analyse im Juni 2019 wieder.
Nachfolgende Entwicklungen und Planungen wurden nicht nachträglich
aufgenommen.
Unabhängig davon fließen aktuelle Planungen nach Juni 2019 in die
Stufe 2 ein, dort wird auch auf diese hingewiesen.**

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

Inhalt

1	Einleitung	1
2	Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren zur Stufe 1	3
3	Wo steht Krefeld? - Status-Quo-Analyse	9
3.1	Lage in der Region	9
3.2	Stadträumliche Rahmenbedingungen	10
3.2.1	Stadtgebiet, -gliederung und Zentralitäten	10
3.2.2	Bevölkerungsentwicklung	11
3.2.3	Einwohnerzahl und -verteilung	12
3.2.4	Kleinräumige Bevölkerungsprognose und Demographischer Wandel in der Stadt Krefeld bis 2030:	12
3.2.5	Prognose der Bevölkerungsentwicklung im Krefelder Umland	16
3.2.6	Stadtentwicklung/ Flächennutzungsplan	19
3.2.7	Weitere Planungen	20
3.3	Mobilität und Verkehrsgeschehen in Krefeld	22
3.3.1	Motorisierung der Krefelder Bevölkerung	22
3.3.2	Mobilität der Krefelder Bevölkerung	22
3.3.3	Regionales Verkehrsgeschehen / Verkehre Auswärtiger in Krefeld	26
3.3.4	Gesamtverkehrsgeschehen in Krefeld / motorisierter Verkehr	29
3.4	Bewertung der Verkehrssituation in Bezug auf Umweltbelastungen	31
3.4.1	Lärmbelastungen aus dem Straßenverkehr	31
3.4.2	Luftschadstoffbelastungen aus dem Straßenverkehr	32
3.4.3	Klimaschutz	33
3.5	Verkehrssicherheit	35
3.5.1	Unfallsituation	35

Stadt Krefeld	3.5.2 Unfallhäufungsstellen	37
Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld	3.5.3 Unfallprävention	38
November 2019	3.6 Status-Quo Kfz-Verkehr	39
	3.6.1 Fließender Kfz-Verkehr	39
	3.6.2 Wirtschaftsverkehr	51
	3.6.3 Ruhender Kfz-Verkehr	52
	3.7 Status-Quo Schienenverkehr und ÖPNV	59
	3.7.1 Fernverkehr	59
	3.7.2 ÖPNV	61
	3.8 Status-Quo Radverkehr	66
	3.8.1 Netze	67
	3.8.2 Infrastruktur und Verkehrsorganisation	67
	3.8.3 Fahrradparken	68
	3.8.4 Radwegemängel in Krefeld	69
	3.8.5 Planungen	71
	3.9 Status-Quo Fußverkehr (und öffentlicher Raum)	73
	3.9.1 Vorliegende Analysen zum Fußverkehr und öffentlichen Raum	73
	3.9.2 Maßnahmen und aktuelle Planungen	75
	3.10 Multimodale Verkehrsangebote/ Digitalisierung	76
	3.10.1 Car-Sharing	76
	3.10.2 E-Roller-Sharing	77
	3.11 Mobilitätsmanagement	78
	3.12 SWK Bus und Bahn App	78
4	SWOT-Analyse - Stärken, Chancen, Schwächen und Risiken des aktuellen Krefelder Verkehrsgeschehens	79
	4.1 Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt	79
	4.1.1 Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse	80

4.1.2	Ergebnisse aus der Beteiligung	81	Stadt Krefeld
4.1.3	Zusammenfassung	83	Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld
4.2	Verkehr in die Region und aus der Region	84	November 2019
4.2.1	Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse	84	
4.2.2	Ergebnisse aus der Beteiligung	85	
4.2.3	Zusammenfassung	86	
4.3	Umweltverträglicher Verkehr und Klimaschutz	87	
4.3.1	Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse	87	
4.3.2	Ergebnisse aus der Beteiligung	87	
4.3.3	Zusammenfassung	89	
4.4	Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer	90	
4.4.1	Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse	90	
4.4.2	Ergebnisse aus der Beteiligung	90	
4.4.3	Zusammenfassung	92	
4.5	Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum	93	
4.5.1	Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse	93	
4.5.2	Ergebnisse aus der Beteiligung	93	
4.5.3	Zusammenfassung	95	
4.6	Neue Mobilitätsformen und -technologien (Digitalisierung)	96	
4.6.1	Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse	96	
4.6.2	Ergebnisse aus der Beteiligung	96	
4.6.3	Zusammenfassung	98	
5	Aktueller strategischer Rahmen	99	
5.1	Regional- und Stadtentwicklung/ Zentrenentwicklung/ Wohnbauflächenentwicklung	99	
5.1.1	Neuaufstellung des Flächennutzungsplans 2015	99	
5.1.2	Zukunftskonzept des RegioNetzWerks 2017	102	

Stadt Krefeld	5.1.3	Integriertes Handlungskonzept Krefeld Innenstadt 2017	103
Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld	5.1.4	Perspektiven für die Entwicklung der Innenstadt (2018)	105
November 2019	5.1.5	Integriertes Handlungskonzept Uerdingen 2017	106
	5.1.6	Städtebaulicher Leitplan Fischeln 2016	107
	5.1.7	Zentrenkonzept der Stadt Krefeld 2014	108
	5.2	Verkehrsgeschehen/ Verkehrsentwicklung	108
	5.2.1	Leitlinien „Vernetzte Mobilität“ aus dem Zukunftskonzept des RegioNetzWerks 2016	109
	5.2.2	Ziele zu Verkehr und Mobilität in den integrierten Handlungskonzepten 2017	111
	5.2.3	ÖPNV: der Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Krefeld 2013	112
	5.2.4	SPNV: der VRR-Nahverkehrsplan 2017	116
	5.2.5	Regionalplan Düsseldorf 2018	118
	5.2.6	Parkraumkonzept Innenstadt PKI 2016	122
	5.2.7	Parkraumkonzept Uerdingen PKUe 2018	125
	5.3	Umwelt	128
	5.3.1	KrefeldKlima 2030	128
	5.3.2	Lärmaktionsplan Stufe 3 für den Ballungsraum Krefeld 2018 (Entwurf)	129
	5.4	Verkehrssicherheit	130
6		Leitbild zur zukünftigen Mobilität in Krefeld	131
	6.1	Präambel	131
	6.2	Leitbild	132
	6.3	Krefeld 2030+ – Nachhaltige Mobilität in einer lebenswerten Stadt	133
	6.3.1	Stadtentwicklung und regionale Kooperation	134
	6.3.2	Vernetzt mit der Region: integrierte und attraktive Verkehrsangebote	135
	6.3.3	Stadt- und sozialverträgliche Mobilität für alle: Erreichbarkeit von Innenstadt, Stadtteilen und Quartieren	136

6.3.4	Sicher, umwelt- und klimafreundlich unterwegs	137
6.3.5	Sichtbare Lebensqualität: öffentliche Räume als Aushängeschild der Stadt	138
6.3.6	Gezielte Innovation: neue Mobilitätsangebote und Technologien	139
6.4	Der Weg in die Zukunft	140
6.5	Zielematrix	142
7	Festlegung von Handlungsfeldern und Vertiefungsbereichen	147
7.1	Gesamtstädtische Handlungsfelder	147
7.1.1	Stadtentwicklung und Regionale Kooperation	148
7.1.2	Fließender Kfz-Verkehr	148
7.1.3	Wirtschaftsverkehr	148
7.1.4	Ruhender Verkehr	149
7.1.5	SPNV/ÖPNV	149
7.1.6	Radverkehr	149
7.1.7	Fußverkehr	150
7.2	Vorschlag der zu bearbeitenden Handlungsfelder in den Vertiefungsbereichen	151
7.2.1	Fischeln	152
7.2.2	Hüls	153
7.2.3	Innenstadt	154
7.2.4	Hafen	155
8	Ausblick Stufe 2	156
	Tabellenverzeichnis	157
	Abbildungsverzeichnis	157

1 Einleitung

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

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

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

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

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

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

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

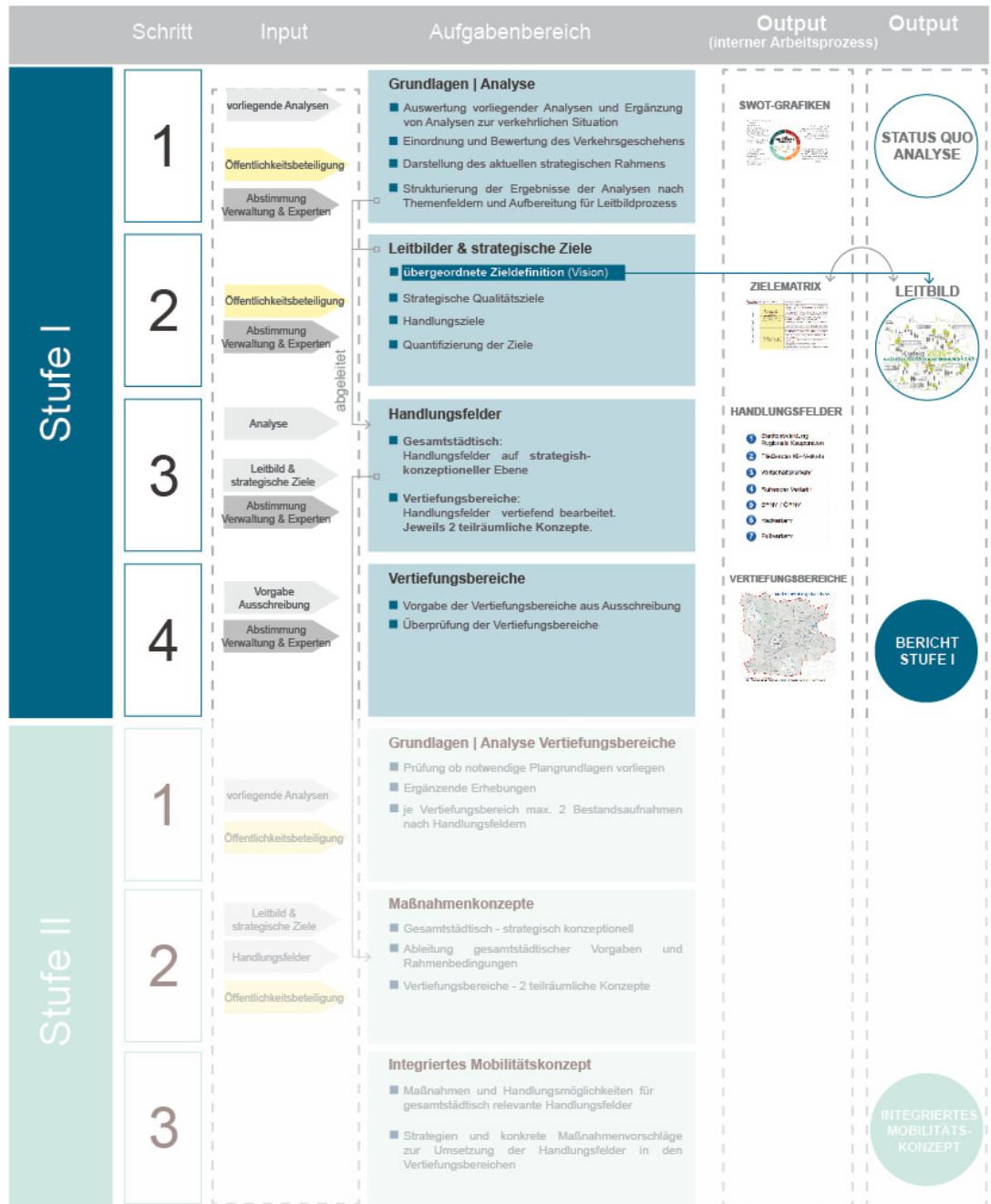
In Stufe 2 findet die Erarbeitung gesamtstädtischer, sektoraler Handlungskonzepte und die Ausarbeitung relevanter Handlungsfelder für die Vertiefungsbereiche statt. Das Ergebnis des Arbeitsprozesses ist ein integriertes Mobilitätskonzept, welches zu Erreichung der in Stufe 1 formulierten Zielsetzung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

Der Bericht Stufe 1 dient dazu, die in der ersten Stufe erfolgten Arbeitsschritte zu dokumentieren und eine Übersicht des bisherigen Arbeitsstandes aufzuzeigen.

Stadt Krefeld
Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld

November 2019

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



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

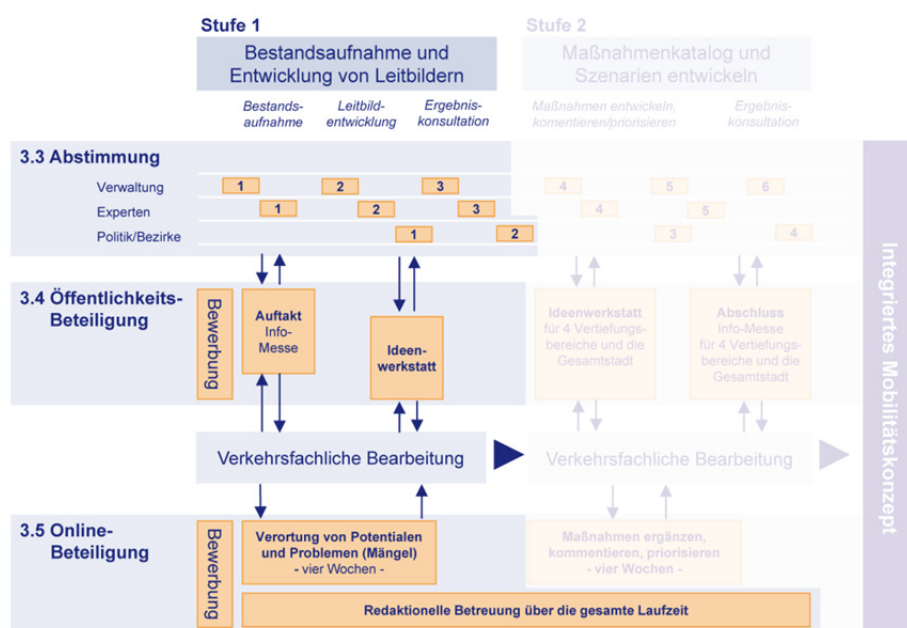
2 Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren zur Stufe 1

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

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

● **Abbildung 2:** Mobilitätskonzept Krefeld²



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

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

² Mobilitätskonzept Krefeld, Eigene Darstellung

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

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



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

³ Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren, Eigene Darstellung.

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



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



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

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

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



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

● **Abbildung 5:** Auftaktveranstaltung⁵



⁴ IKU die Dialoggestalter

⁵ Quelle: Burkhard Horn (2019), Foto Auftaktveranstaltung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

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

● **Abbildung 7:** Ideenwerkstatt⁹



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



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

Am 30.10.2019 wurde das Leitbild zum Mobilitätskonzept sowie die in der Stufe 2 zu bearbeitenden gesamtstädtischen Handlungsfelder und die Vertiefungsbereiche mit den dort detailliert zu bearbeitenden Handlungsfeldern in einer gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Mobilität mit dem Ausschuss für Stadtplanung und Stadtsanierung beschlossen. Das Leitbild ist in Kapitel 6 dieses Berichtes dargestellt.

⁹ Quelle: IKU_Die Dialoggestalter (2019), Foto Ideenwerkstatt

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

3 Wo steht Krefeld? - Status-Quo-Analyse

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

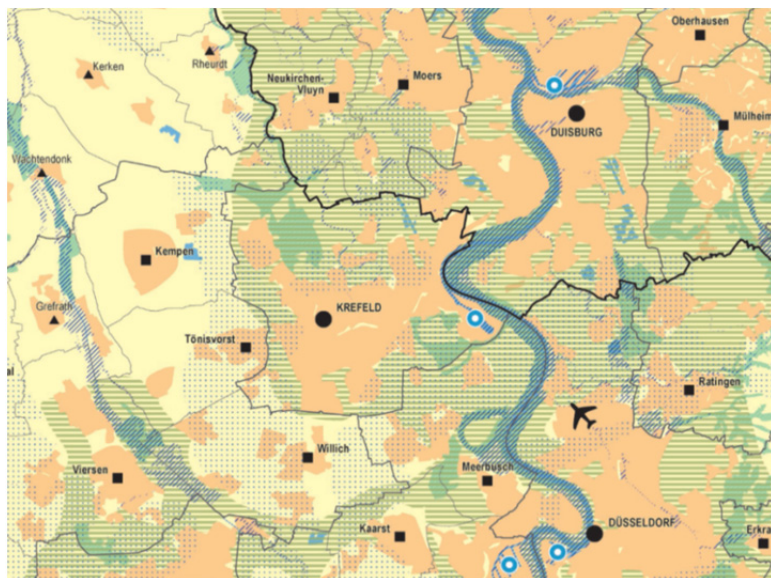
3.1 Lage in der Region

Das Oberzentrum Krefeld ist eine kreisfreie Stadt in Nordrhein-Westfalen mit rund 234.000 Einwohnern.¹¹ Die Stadt Krefeld liegt linksrheinisch am Niederrhein, nordwestlich der Landeshauptstadt Düsseldorf (ca. 20 km entfernt) und südwestlich anschließend an Duisburg und das Ruhrgebiet.

Nach dem Zentrenkonzept der Stadt Krefeld hat die Innenstadt als Hauptzentrum Krefelds einen Einzugsbereich von knapp einer Million Einwohnern (neben den Einwohnern Krefelds knapp 800.000 Einwohner aus angrenzenden Kommunen).¹² Unmittelbar angrenzende Nachbarstädte und -gemeinden sind:

- im Osten die kreisfreie Stadt Duisburg (Oberzentrum),
- im Süden die Mittelzentren Meerbusch (Kreis Neuss) und Willich (Kreis Viersen),
- im Westen die Mittelzentren Tönisvorst und Kempen (Kreis Viersen) und
- im Norden die Mittelzentren Neukirchen-Vluyn und Moers (Kreis Wesel).

- **Abbildung 8:** Krefeld und Nachbargemeinden bzw. -städte¹³



¹¹ Vgl. Stadt Krefeld 2018, Einwohnerzahl Gesamtstadt, URL: https://www.krefeld.de/c125765d003d65ce/files/einwohnerzahlen_gesamtstadt.pdf/file/einwohnerzahlen_gesamtstadt.pdf?openelement [Zugriff: 14.08.2019]

¹² Vgl. Zentrenkonzept der Stadt Krefeld 2014, S. 22

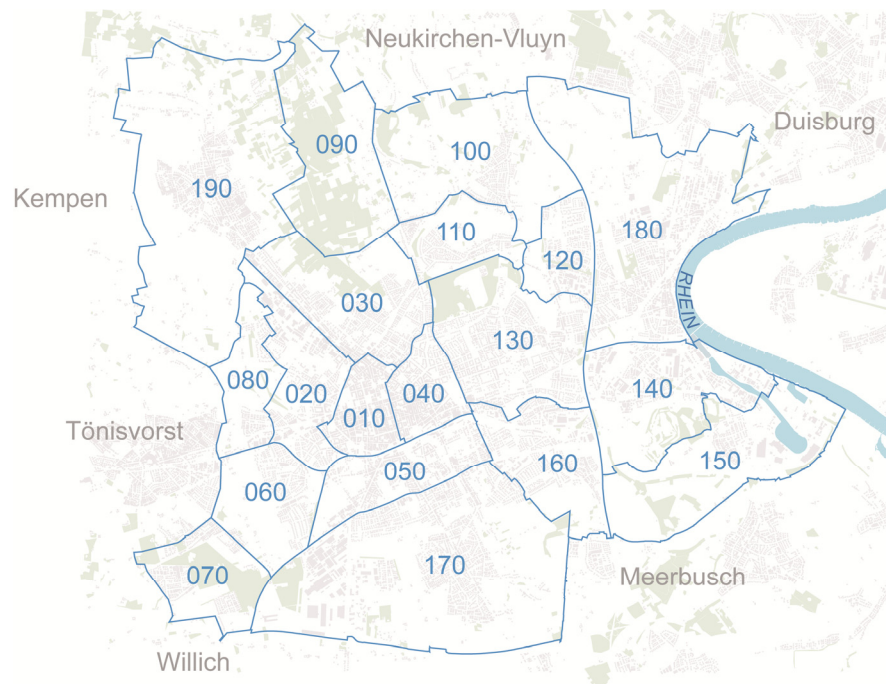
¹³ Landesentwicklungsplan NRW 2016, Kartendarstellung, eigener Ausschnitt

3.2 Stadträumliche Rahmenbedingungen

3.2.1 Stadtgebiet, -gliederung und Zentralitäten

Das Stadtgebiet von Krefeld ist ca. 14.000 ha groß. Die größte Ost-West-Ausdehnung beträgt 15,9 km und die größte Nord-Süd-Ausdehnung beträgt 13,3 km.¹⁴ Das Stadtgebiet Krefelds gliedert sich in 19 Stadtteile:

- **Abbildung 9:** Stadtteile in Krefeld¹⁵



- 010 Stadtmitte
- 020 Kempener Feld/Baackeshof
- 030 Inrath/Kliedbruch
- 040 Cracau
- 050 Dießem/Lehmheide
- 060 Benrad-Süd
- 070 Forstwald
- 080 Benrad-Nord
- 090 Hülser Berg
- 100 Traar
- 110 Verberg
- 120 Elfrath/Gartenstadt
- 130 Bockum
- 140 Linn
- 150 Gellep-Stratum
- 160 Oppum
- 170 Fischeln
- 180 Uerdingen
- 190 Hüls

¹⁴ Vgl. Flächennutzungsplan der Stadt Krefeld 2015, Begründung, S. 12

¹⁵ Eigene Darstellung, Kartengrundlage Stadt Krefeld 2016, Übersichtskarte

Die Stadtteile sind jeweils in mehrere statistische Bezirke unterteilt. Zusammengefasst sind sie in die neun Stadtbezirke Stadtmitte, West, Nord, Hüls, Süd, Fischeln, Oppum-Linn, Ost und Uerdingen. Jeder Stadtbezirk hat eine eigene Bezirksvertretung und einen Bezirksvorsteher.

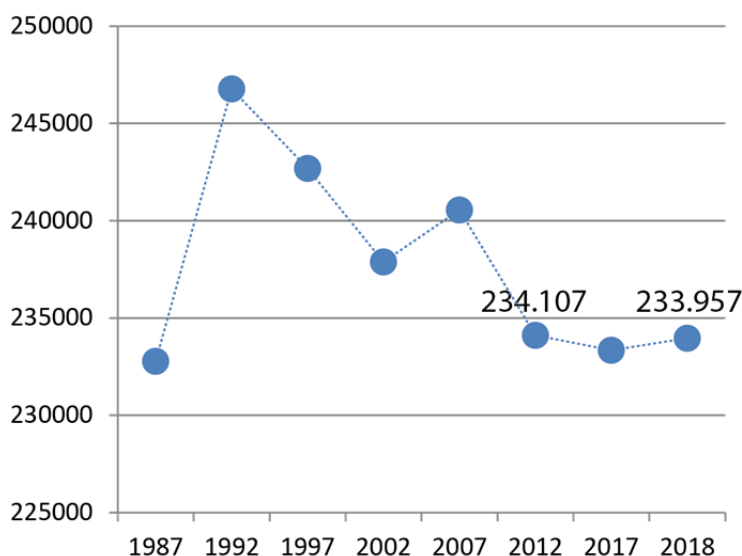
Die Entfernungen von den äußeren Stadtteilen zum zentral gelegenen Stadtzentrum betragen überwiegend zwischen 5 und 7 km. Die stadträumliche Situation ist darüber hinaus geprägt von einer Mischung aus urbanen Gebieten (neben der Innenstadt insbesondere die Stadtteilzentren Uerdingen, Hüls und Fischeln) und eher ländlichen Bereichen.

Große Industrieflächen befinden sich schwerpunktmäßig im Nordosten (Chempark Uerdingen), entlang des Rheinufer (Industriehafen) sowie im Südwesten (Edelstahlwerke). Weitere Gewerbe- und Industrieflächen liegen in Gemengelage bzw. der Nähe von Wohnbauflächen (z.B. Kempener Feld/ Baackeshof, Oppum und Linn).

3.2.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Einwohnerzahl Krefelds ist in den letzten 6 Jahren mit leichten Schwankungen relativ konstant geblieben (2012: 234.107 Einwohner und 2018: 233.957 Einwohner).

● **Abbildung 10:** Bevölkerungsentwicklung Krefeld von 1987 -2018¹⁶



¹⁶ Eigene Darstellung, Datengrundlage: Stadt Krefeld (o.J.), Entwicklung der Einwohner und Privathaushalte seit 1980, URL: [https://www.krefeld.de/c125765d003d65ce/files/entwicklung_der_einwohner_privathaushalte_seit_1980.pdf/\\$file/entwicklung_der_einwohner_privathaushalte_seit_1980.pdf?openelement](https://www.krefeld.de/c125765d003d65ce/files/entwicklung_der_einwohner_privathaushalte_seit_1980.pdf/$file/entwicklung_der_einwohner_privathaushalte_seit_1980.pdf?openelement), [letzter Zugriff: 11.11.2019]

Stadt Krefeld

**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

3.2.3 Einwohnerzahl und -verteilung

Die meisten Einwohner Krefelds wohnen in den Stadtteilen Stadtmitte (31.319 EW), Fischeln (26.111 EW), Cracau (22.257 EW) und Bockum (20.645 EW).¹⁷

Am dichtesten besiedelt sind die statistischen Bezirke Südring (157 EW/ha), Stadtgarten/ Drießendorf (143 EW/ha) und Vier Wälle (116 EW/ha) innerhalb des Stadtteils Stadtmitte (insgesamt 129 EW/ha), gefolgt von Stephanplatz (115 EW/ha) und Bleichpfad (114 EW/ha) innerhalb des Stadtteils Cracau (insgesamt 88 EW/ha). Somit weisen die zentral gelegenen Stadtteile bzw. statistischen Bezirke die höchste Einwohnerdichte auf.

Die statistischen Bezirke mit den geringsten Einwohnerdichten sind Gellep-Stratum (3 EW/ha), Traar-West innerhalb des Stadtteils Traar, Hohenbudberg (Industiestandort) innerhalb des Stadtteils Uerdingen und Flöthbach/Plankerdyk innerhalb des Stadtteils Hüls (jeweils 4 EW/ha). Dabei weisen die am äußeren Rand des Stadtgebiets liegenden Stadtteile Gellep-Stratum (3 EW/ha), Traar (5 EW/ha) und Hüls (6 EW/ha) die geringsten Einwohnerdichten auf der Stadtteilenebene auf. Gesamtstädtisch kommt die Stadt Krefeld auf eine Einwohnerdichte von 17 EW/ha. Die Zentren der Stadtteile Hüls (Hüls-Ortskern: 64 EW/ha) und Uerdingen (Uerdingen-Markt 35 EW/ha) stellen eigene statistische Bezirke dar und sind die am dichtesten besiedelten Bereiche ihres Stadtteils.¹⁸

3.2.4 Kleinräumige Bevölkerungsprognose und Demographischer Wandel in der Stadt Krefeld bis 2030:

Für die Stadt Krefeld liegt eine kleinräumige Bevölkerungsprognose mit Fortschreibungshorizont 2030 vor, die von der Abteilung Statistik und Wahlen im Jahr 2015 erstellt wurde.¹⁹

- Nach der Prognose sollte der Bevölkerungsstand bis 2017 leicht ansteigen – von 234.100 im Jahr 2014 auf ca. 235.400 im Jahr 2017. (Die hochgerechnete Einwohnerzahl 2018²⁰ zeigt mit rund 234.000 jedoch eine eher konstante/ leicht abnehmende Entwicklung seit 2014 auf).

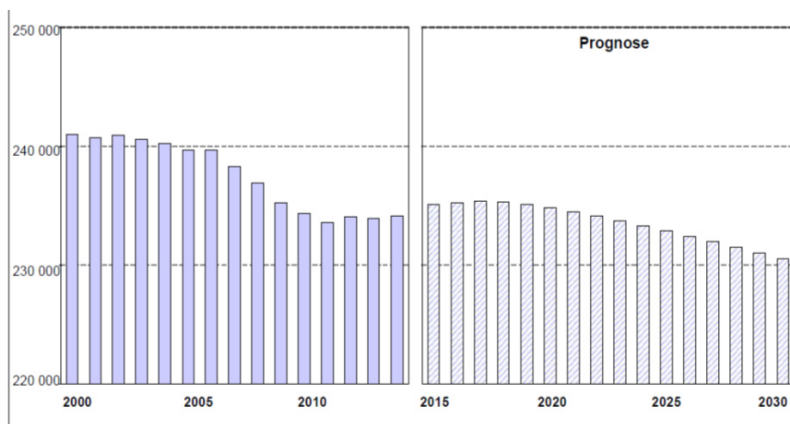
¹⁷ Vgl. Stadt Krefeld: Statistische Bezirke, Strukturdaten 2017

¹⁸ Vgl. Stadt Krefeld: Statistische Bezirke, Strukturdaten 2017

¹⁹ Vgl. Stadt Krefeld (2015): Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2015 bis 2030, Schriftenreihe zur Statistik und Stadtentwicklung, Heft 22 (die berechneten Einwohnerzahlen wurden zur besseren Lesbarkeit durch LK Argus im Text auf 100 gerundet)

²⁰ Vgl. Stadt Krefeld: Einwohnerzahl nach Stadtteilen und statistischen Bezirken 2018 (Excel Tabelle)

- In der Entwicklung ab 2020 wird der Bevölkerungsstand nach der Prognose kontinuierlich abnehmen (ca. 234.800 Einwohner im Jahr 2020),
- bis zum Jahr 2030 wird die Einwohnerzahl auf ca. 230.600 sinken, was einer Entwicklung von -1,8% gegenüber dem Jahr 2020 und von -1,5% gegenüber dem Ausgangsjahr 2014 entspricht.
- **Abbildung 11:** Bevölkerungsentwicklung 2000 bis 2030 mit Bestand bis 2014 und Prognose 2015 bis 2030²¹



Quelle: Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2015-2030 der Stadt Krefeld, S. 12

In Stadtmitte (+9,4%), Dießem/ Lehmheide (+9,2%) und dem Kempener Feld/Baackeshof (+3,0%) sowie Cracau (+1,7%) nimmt die Bevölkerung laut kleinräumiger Prognose zu.²² Für alle übrigen Stadtteile wird bis 2030 eine rückläufige Bevölkerungsentwicklung prognostiziert, insbesondere in den nördlichen und teilweise auch östlichen Stadtteilen wie in Gartenstadt (-16,0%), Verberg (-15,5%) und Traar (-13,8%).²³

²¹ Stadt Krefeld, Kleinräumige (2017) Bevölkerungsprognose 2015-2030 der Stadt Krefeld, S. 12

²² Vgl. Stadt Krefeld (2015), Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2015 bis 2030, Schriftenreihe zur Statistik und Stadtentwicklung, Heft 22, S. 17, S. 24 und S. 26

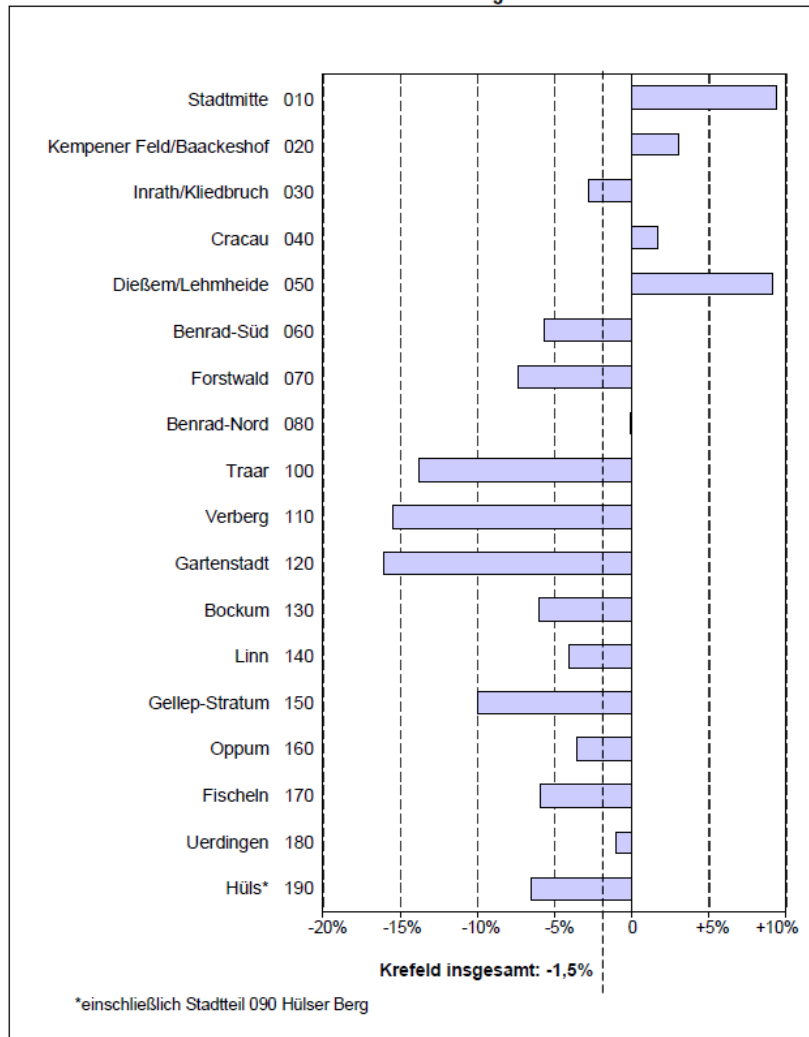
²³ Vgl. Stadt Krefeld (2015): Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2015 bis 2030, Schriftenreihe zur Statistik und Stadtentwicklung, Heft 22, S. 17, S. 31 - 33

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

- **Abbildung 12:** Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2030 in der Stadtteilen²⁴

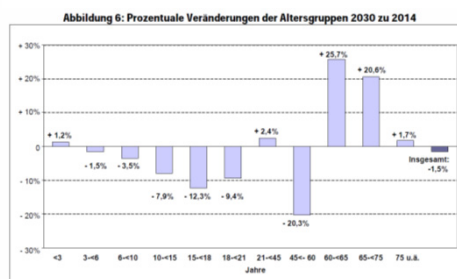
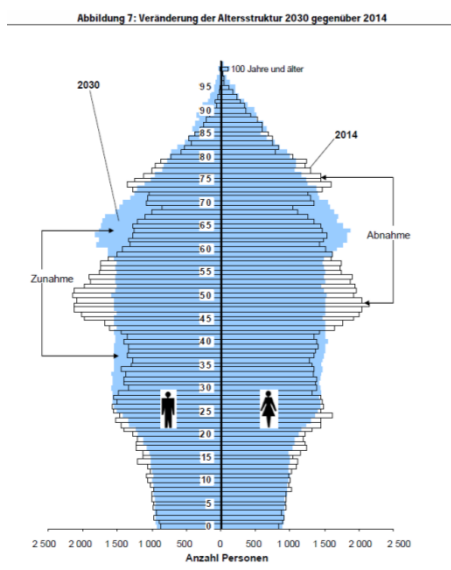
**Abbildung 9: Bevölkerungszu- bzw. -abnahme 2014 bis 2030 in den Stadtteilen
- Gesamtbevölkerung -**



Die Bevölkerung der 60- bis 75-Jährigen wird in Krefeld bis 2030 stark ansteigen, während die jüngere Bevölkerung (bis auf unter 3-Jährige) der zwischen 10- und 25-Jährigen weiter abnimmt. Am stärksten wird die Bevölkerungsgruppe der heute 45- bis unter 60-Jährigen sinken.

²⁴ Stadt Krefeld (2015): Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2015 bis 2030, Schriftenreihe zur Statistik und Stadtentwicklung, Heft 22, S. 16

- **Abbildung 13:** Veränderung der Krefelder Altersstruktur 2030 gegenüber 2014²⁵



Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

- Die minderjährige Bevölkerung wird bis 2030 nur in drei Stadtteilen zunehmen: Stadtmitte (+5%) sowie Gellep-Stratum und Dießem/Lehmheide (jeweils unter +5%). Im übrigen Stadtgebiet wird die Anzahl der Minderjährigen laut Prognose rückgängig sein, besonders von der Entwicklung betroffen sind Benrad-Nord (-18%), Traar (-13%) und Verberg (-27%).²⁶
- Die Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter sinkt in Krefeld bis 2030 um durchschnittlich -4,8%. Bei kleinräumiger Betrachtung steigt diese nur in den Stadtteilen Stadtmitte und Dießem/Lehmheide um ca. +6 bis +7% leicht an. In 15 anderen Stadtteilen stagniert sie annähernd, nimmt leicht ab oder sinkt um -15 bis -20% (wie in Traar, Verberg, Gartenstadt und Hüls). In Gellep-Stratum nimmt diese Bevölkerungsgruppe mit über -25% am stärksten ab.²⁷
- Währenddessen steigt in Krefeld die Bevölkerungsgruppe im Rentenalter ab 65 Jahren um +11% an. Von den Veränderungen werden nach der kleinräumigen Bevölkerungsprognose besonders die Stadtteile Benrad-Nord und Gellep-Stratum betroffen sein, wo der Anteil dieser Bevölkerungsgruppe um über 40% zunimmt. Auch in den Stadtteilen Stadtmitte, Kempener Feld/Baackeshof und Dießem/Lehmheide, Uerdingen und Hüls wird mit

²⁵ Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2015-2030 der Stadt Krefeld, S. 13 und 14

²⁶ Vgl. Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2015-2030 der Stadt Krefeld, S. 17, 18

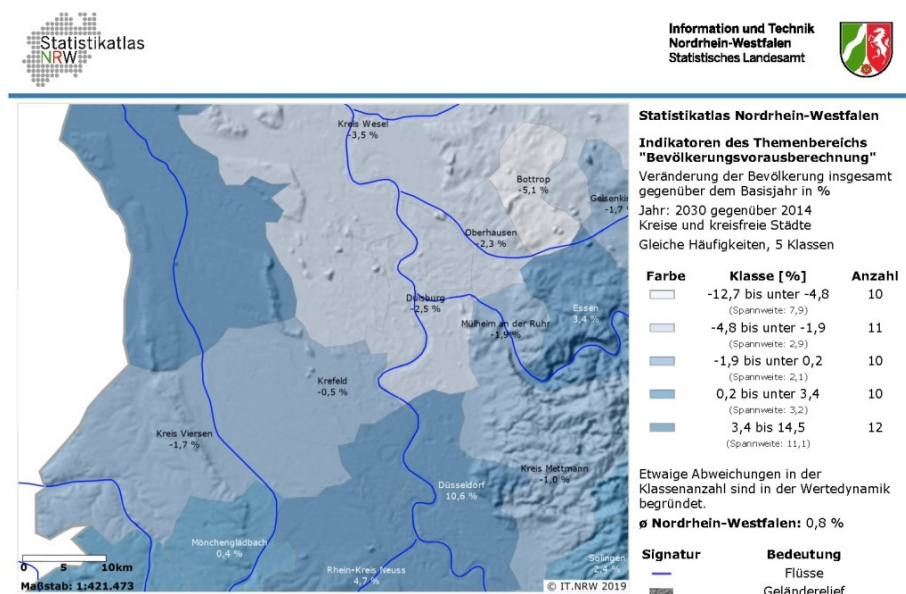
²⁷ Vgl. Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2015-2030 der Stadt Krefeld, S. 17, 19

zwischen 20% und 30% ein relativ starker Zuwachs der Bevölkerungsgruppe im Rentenalter erwartet.²⁸

3.2.5 Prognose der Bevölkerungsentwicklung im Krefelder Umland

Nachfolgend werden die prognostizierten Bevölkerungsentwicklungen folgender Kommunen des Krefelder Umlands dargestellt:

- Kommunen im RegioNetzWerk: Landeshauptstadt Düsseldorf, Stadt Krefeld, Stadt Meerbusch, Stadt Duisburg, Stadt Ratingen, Kreis Mettmann
- Wichtigste Einpendlergemeinden 2017²⁹: Duisburg, Tönisvorst, Düsseldorf, Willich, Kempen
- Wichtigste Auspendlergemeinden 2017: Düsseldorf, Duisburg, Willich, Mönchengladbach und Kempen
- **Abbildung 14:** Bevölkerungsvorausberechnung 2014-2030 in Krefeld und Umland³⁰



²⁸ Vgl. Stadt Krefeld 2015: Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2015-2030 Schriftenreihe zur Statistik und Stadtentwicklung, Heft 22, S. 17, 10

²⁹ Vgl. Pendleratlas NRW (2017), Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Die 5 größten Einpendler- und Auspendlerströme 2017 in Krefeld <https://www.pendleratlas.nrw.de/> [Zugriff: 29.03.2019]

³⁰ IT.NRW (2019), Statistikatlas Nordrhein-Westfalen, Indikatoren des Themenbereichs „Bevölkerungsvorausberechnung“, URL: <https://www.statistikatlas.nrw.de/> [Zugriff: 29.03.2019]

● **Tabelle 2:** Bevölkerungsprognose von Städten und Kreisen im VRR-Gebiet

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
 die Stadt Krefeld**
 November 2019

Städte im VRR-Gebiet (Ein- und Auspendler-Städte sowie RegioNetzWerk sind fett dargestellt)	5-km-Umfeld	Regio-NetzWerk	VRR-Bereich	Einpendler Top 5	Auspendler Top 5	2014-2030 ³¹	2014-2040 ³²
Stadt Düsseldorf	X	X	X	X	X	+10,6%	+13,1%
Stadt Duisburg	X	X	X	X	X	-2,5%	-4,9%
Stadt Essen			X			+3,4%	+3,6%
Stadt Krefeld*	X	X	X			-0,5%	-2,4%
Stadt Mönchengladbach			X			+0,4%	-1,1%
Stadt Mülheim a. d. Ruhr			X			-1,9%	-3,9%
Stadt Oberhausen			X			-2,3%	-4,9%
Stadt Remscheid			X			-8,1%	-12,8%
Stadt Solingen			X			+2,4%	+2,5%
Stadt Wuppertal			X			+1,5%	+0,6%
Kreis Kleve	X		X			+4%	+3,4%
Kreis Mettmann		X	X			-1,0%	-2,4%
Stadt Ratingen (im Kreis Mettmann)		X				k. A.	k. A.
Rhein-Kreis Neuss	X		X			+4,7%	+5,7%
Stadt Meerbusch (im Rhein-Kreis Neuss)	X	X				k. A.	k. A.
Kreis Viersen	X		X			-1,7%	-4%
Kempfen (im Kreis Viersen)	X			X		k. A.	k. A.
Tönisvorst (im Kreis Viersen)	X			X		k. A.	k. A.
Willich (im Kreis Viersen)	X			X	X	k. A.	k. A.
Kreis Wesel	X		X			-3,5%	-6,9%
Stadt Bottrop			X			-5,1%	-8,8%
Stadt Gelsenkirchen			X			-1,7%	-3,8%
Kreis Recklinghausen			X			-4,6%	-8,3%
Stadt Bochum			X			-2,1%	-4,5%

³¹ Vgl. Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Bevölkerungsvorausberechnung in Nordrhein-Westfalen, Vorausberechnung der Bevölkerungszahl für Kreise und kreisfreie Städte am 01.01.2030 gegenüber dem 01.01.2014 - <https://www.statistikatlas.nrw.de/> [Zugriff: 29.03.2019]

³² Vgl. Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Bevölkerungsvorausberechnung in Nordrhein-Westfalen, Vorausberechnung der Bevölkerungszahl für Kreise und kreisfreie Städte am 01.01.2040 gegenüber dem 01.01.2014 - <https://www.statistikatlas.nrw.de/> [Zugriff: 29.03.2019]

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

Städte im VRR-Gebiet (Ein- und Auspendler-Städte sowie RegioNetzWerk sind fett dargestellt)	5-km-Umfeld	Regio-NetzWerk	VRR-Bereich	EiPendler Top 5	Auspendler Top 5	2014-2030 ³¹	2014-2040 ³²
Stadt Dortmund			X			+5,1%	-5,1%
Stadt Hagen			X			-5,6%	-9,7%
Stadt Herne			X			-1,7%	-3,8%
Ennepe-Ruhr-Kreis			X			-4,7%	-8,0%
VRR-Gebiet			X			k.A.	-2,5%
Land NRW						-0,8%	-0,5%

* Die vorliegende Prognose von IT.NRW unterscheidet sich von der kleinräumigen Bevölkerungsprognose der Stadt Krefeld.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass bisher im Land Nordrhein-Westfalen die Bevölkerungsentwicklung als annähernd konstant prognostiziert wird - bei einer Entwicklung von -0,8% bis 2030 (s. Abb. 14) und -0,5% bis 2040 (s. Tab. 1) gegenüber dem Basisjahr 2014³³. Die Entwicklungen in den einzelnen Kommunen des Krefelder Umlands sind jedoch sehr verschieden: während die Bevölkerung in einigen Gebieten abnimmt, gibt es auch Städte und Kreise, die mit einer annähernd konstanten Bevölkerungsentwicklung (von zwischen +2% und -2%) oder sogar starken Zunahmen rechnen können.

- Abnahmen der Bevölkerung werden im Krefelder Umland z.B. für den Nordosten prognostiziert. In Duisburg um -2,5%, in Oberhausen um -2,3%, Kreis Wesel (-3,5%)
- annähernd konstante Entwicklungen sind bis 2030 neben der Stadt Krefeld auch in Mönchengladbach oder den Kreisen Mettmann und Kreis Viersen.
- Zunahmen der Bevölkerung gibt es nach den Prognosen des Landes NRW³⁴ in der Stadt Düsseldorf (gegenüber 2014 wächst die Bevölkerung bis 2030 um +10,6%) sowie im benachbarten Rhein-Kreis Neuss (+4,7%) mit der Nachbarkommune Meerbusch, welche wichtige EiPendler-Gemeinden nach Krefeld sowie im benachbarten Kreis Kleve (+4%) darstellen.

³³ Vgl. Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Bevölkerungsvorausberechnung in Nordrhein-Westfalen, Vorausberechnung der Bevölkerungszahl für Kreise und kreisfreie Städte am 01.01.2040 gegenüber dem 01.01.2014 - <https://www.statistikatlas.nrw.de/>, Tabellenausgabe [Zugriff: 29.03.2019]

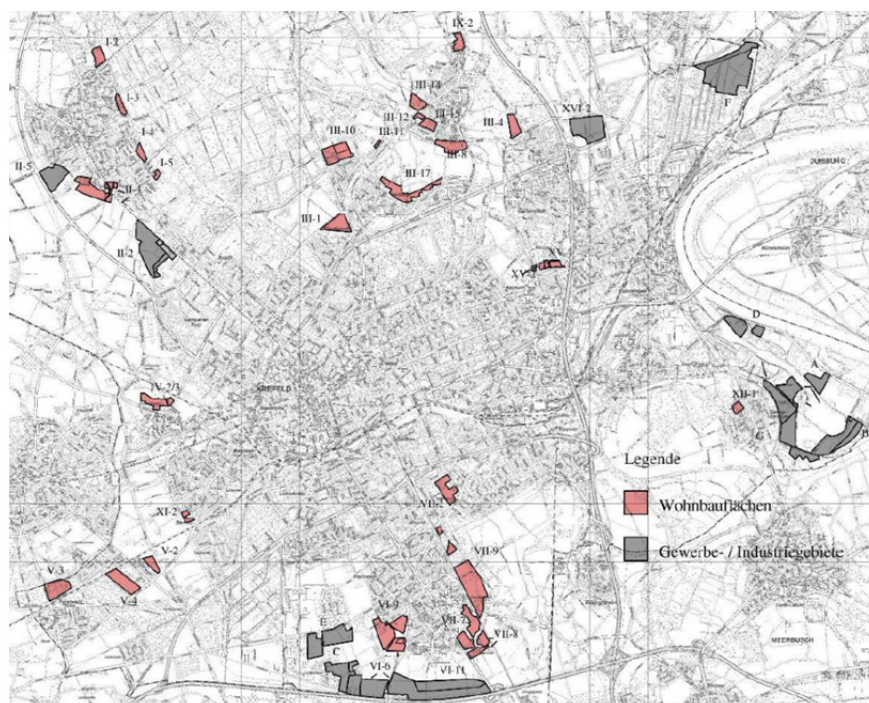
³⁴ Vgl. Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Bevölkerungsvorausberechnung in Nordrhein-Westfalen, Vorausberechnung der Bevölkerungszahl für Kreise und kreisfreie Städte am 01.01.2030 gegenüber dem 01.01.2014 - <https://www.statistikatlas.nrw.de/>, Tabellenausgabe [Zugriff: 29.03.2019]

3.2.6 Stadtentwicklung/ Flächennutzungsplan

Der Schwerpunkt der städtebaulichen Entwicklung liegt entsprechend Flächen-nutzungsplan im Bereich Fischeln. Fast die Hälfte der insgesamt 116,5 ha neuer Wohnbauflächen ist in Fischeln ausgewiesen (Ost: 17,7 ha; Im Witschen: 8,1 ha; Friedhof: 9,3 ha; Südwest 23,0 ha). Weitere bedeutende Wohnstandorte sind das ehemalige Kasernengelände in Forstwald (10,6 ha) sowie die Bereiche Hüls Südwest (14,2 ha) und Verberg - Wiesenhof (12,9 ha).³⁵

Die größten Flächenreserven für gewerblich-industrielle Nutzungen befinden sich am Krefelder Hafen (ca. 75 ha) und im Bereich Fichtenhain des Stadtteils Fischeln (ca. 43 ha).³⁶

- **Abbildung 15: Bau- und Alternativflächen und ihre Kennzeichnungen**³⁷



In der textlichen Begründung des Flächennutzungsplans wurde eine Bewertung für potentielle Wohnbauflächen durchgeführt. Dieser liegen folgende unterschiedlich gewichtete Kriterien zugrunde:

- Übereinstimmung mit dem Regionalplan (GEP)

³⁵ Vgl. Stadt Krefeld (2015) Flächennutzungsplan der Stadt Krefeld 2015, Begründung, S.77f

³⁶ Vgl. Stadt Krefeld (2015) Flächennutzungsplan der Stadt Krefeld 2015, Begründung, S.94f

³⁷ Stadt Krefeld (2015) Flächennutzungsplan der Stadt Krefeld 2015, Begründung, S. 229

Stadt Krefeld

**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

- Besitz der öffentlichen Hand
- Nähe zu privaten und öffentlichen Wohnfolgeeinrichtungen / Ortskernen
- Nähe zu Sport-, Freizeit und Erholungseinrichtungen / Ortskernen
- Entfernung zum Zentrum Krefelds
- Entfernung zu Arbeitsmöglichkeiten, d.h. zu Gewerbe- bzw. Industriegebieten
- Erschließung mit dem ÖPNV (Haltestellenentfernung Bus/ Bahn)
- Zahl der freiwerdenden Einfamilienhäuser im Stadtteil
- Bedeutung für die Erholungsnutzung (ÖPNV Fahrminuten)

Die höchste Bewertung (A: „Sehr viele positive Aspekte“ und B: „Zahlreiche positive Aspekte“) erhielten in absteigender Reihenfolge die Flächen:

A - Bockum westlicher Friedhof (Fläche VX-2)

A - Traar Buscher Holzweg (Fläche III-12)

A - Fischeln Ost (Fläche VII-9)

A - Traar Buscher Holzweg Sportanlage (Fläche III-15)

A - Fischeln Im Witschen (Fläche VII-2)

B - Fischeln Friedhof (Fläche VII-7)

B - Kliebruch Hökendyk (Fläche III-1)

B - Forstwald ehemalige Kaserne (Fläche V-3)

B - Gatherhofstraße (Fläche XI-2)

B - Fischeln Südwest (Fläche VI-9)

3.2.7 Weitere Planungen

Für die Innenstadt und Uerdingen liegen aktuelle integrierte Handlungskonzepte (aus 2017) vor. Darüber hinaus wurde im Jahr 2018 zur weiteren Entwicklung der Innenstadt ein Gutachten erstellt. Darin wird ein planerisches Leitbild für verschiedene Raumfunktionen (Einzelhandel, Wohnen, Arbeiten, Kultur und

Freizeit) sowie ein Handlungsprogramm mit Maßnahmen zur Unterstützung dieser Funktionen erarbeitet.³⁸

Für das Thema Mobilität werden dabei folgende Maßnahmen genannt:³⁹

- Erreichbarkeit der Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sicherstellen
 - Schaffung von klaren Zufahrten, die aufgrund ihrer Querschnitte den verkehrlichen Anforderungen gerecht werden.
- Transitverkehr - Abbau von Barrieren
 - Stärkung der fußläufigen Anbindung des Theaterplatzes an den Einzelhandelsbereich
- Anbindung des Hauptbahnhofs
 - Schaffung einer klaren Verbindung von Bahnhofsvorplatz und dem Neumarkt
- Fuß- und Radverkehr stärken
 - Reduktion des MIV auf Ziel- und Quellverkehre, Nutzung der entstehenden Handlungsspielräume (Querschnitte) für Qualitätsgewinne im Rad- und Fußverkehr, Beschränkung der MIV Transit- und Erschließungssachsen auf die notwendigen Straßen, neue Radverbindungen (z.B. südliche Hochstraße)
- Straßenraumgestaltung
 - Vermeidung von monofunktionalen Räumen für den MIV

Zur Integration von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sollen Qualitätskriterien für Mobilitätsangebote in zukünftigen Wohngebieten entwickelt werden. Im Zukunftskonzept des RegioNetzWerks⁴⁰ wird eine „Vernetzte Mobilität“ als Ziel bzw. Qualitätskriterium für zukünftige Siedlungs- und Mobilitätsprojekte der Region definiert. In allen Quartieren soll der Umweltverbund durch intermodale

³⁸ Vgl. Stadt Krefeld (2018) Krefeld - Perspektiven für die Entwicklung der Innenstadt 2018, S. 7f

³⁹ Krefeld - Perspektiven für die Entwicklung der Innenstadt 2018, S. 38ff

⁴⁰ Regionalverbund mit dem Ziel innovative, nachhaltige und interdisziplinäre Lösungsansätze zur Bewältigung der Fragen sozialer und nachfragegerechter Wohnraumversorgung, verträglicher Verteilung von Nutzungs- und Flächenansprüchen sowie der Organisation der Mobilität innerhalb der Region zu erarbeiten. Akteure sind Krefeld, Duisburg, Düsseldorf, Meerbusch, Ratingen und der Kreis Mettmann.

Verknüpfungen, Sharing-Angebote (von E-Pkws, E-Bikes usw.) und Mobilstationen gestärkt werden.⁴¹

3.3 Mobilität und Verkehrsgeschehen in Krefeld

3.3.1 Motorisierung der Krefelder Bevölkerung

Bei 117.025 zugelassen Pkw (Stand 1.1.2018) und 233.342 Einwohnern in Krefeld beträgt der Motorisierungsgrad 502 Pkw/1.000 Einwohnern. Der Motorisierungsgrad entspricht dem von Düsseldorf (502 Pkw/1.000 EW), ist geringer als im Landesschnitt (556 Pkw/1.000 EW), aber höher als z.B. in Duisburg (455 Pkw/1.000 EW).⁴²

3.3.2 Mobilität der Krefelder Bevölkerung

Zur Mobilität der Krefelder Bevölkerung liegen aus der Mobilitätsbefragung 2017⁴³ aktuelle Werte vor.

Die Mobilität der Krefelder Bevölkerung ist nach den Ergebnissen der Mobilitätsbefragung mit 3,0 Wegen am Tag leicht unterdurchschnittlich.⁴⁴ Die mittlere Distanz aller Wege und Fahrten liegt bei 8,4 km, die durchschnittliche Tagesstrecke bei 25,2 km. Im Vergleich mit Daten der „Mobilität in Deutschland“ (MiD) ist auch die zurückgelegte Tagesstrecke unterdurchschnittlich.⁴⁵

⁴¹ Vgl. Landeshauptstadt Düsseldorf (2017), Stadt Krefeld, Stadt Meerbusch, Stadt Duisburg, Stadt Ratingen, Kreis Mettmann), begleitet durch Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH und Planersocietät: RegioNetzWerk, S. 10

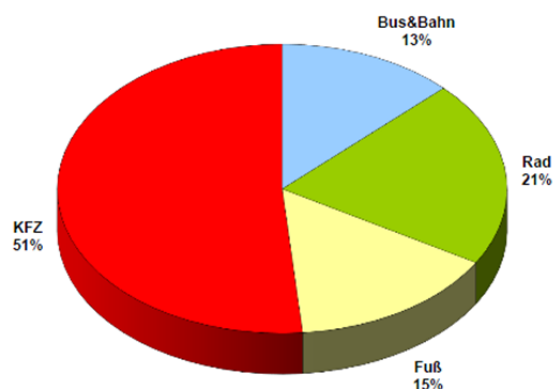
⁴² Kraftfahrtbundesamt, Tabelle: URL:
https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2018/fz1_2018_xls.xls?__blob=publicationFile&v=3 [Zugriff 20.03.2019]

⁴³ Vgl. Stadt Krefeld (2017), Mobilitätsbefragung 2017, Modal-Split-Erhebung

⁴⁴ Entsprechend MiD 2017 liegt der Durchschnitt bundesweit, in Nordrhein-Westfalen, sowie im regionalstatistischen Raumtyp Krefelds - Stadtregion - Regiopole und Großstadt bei 3,1 Wegen pro Tag

⁴⁵ Entsprechend MiD 2017 liegt der Durchschnitt bundesweit bei 39 km, im regionalstatistischen Raumtyp - Stadtregion - Regiopole und Großstadt bei 32,8 km (mit regelmäßigen beruflichen Wegen)

- **Abbildung 16:** Modal Split⁴⁶ in Krefeld⁴⁷ (alle Wege, nach Verkehrsmittelgruppen)



Das mehrheitlich genutzte Verkehrsmittel in Krefeld ist mit 51% das Auto (Fahrer und Mitfahrer). Gegenüber einem Anteil von 56% nach MiD im selben regionalstatistischen Raumtyp in NRW ist der Anteil aber unterdurchschnittlich.

Der Anteil des ÖPNV ist mit 13% gegenüber dem Mittel der nordrhein-westfälischen Regiopolen und Großstädte (12%) etwas überdurchschnittlich. Für eine Straßenbahnstadt ist dieser aber eher niedrig (Duisburg 16%, Düsseldorf 18%, Gelsenkirchen 14%).

Der Radverkehr ist mit 21% an allen Wegen bereits auf einem hohen Niveau. Er liegt deutlich über dem Radverkehrsanteil in anderen nordrhein-westfälischen Regiopolen und Großstädten (10%).⁴⁸

Der Fußverkehrsanteil liegt mit 15% im Vergleich mit anderen Städten im unteren Bereich. Im Mittel der nordrhein-westfälischen Regiopole und Großstädte liegt der Fußverkehrsanteil bei 22%.

⁴⁶ „Modal Split“ ist die Verteilung des Verkehrsaufkommens bzw. der Verkehrsleistung differenziert nach Verkehrsmittel

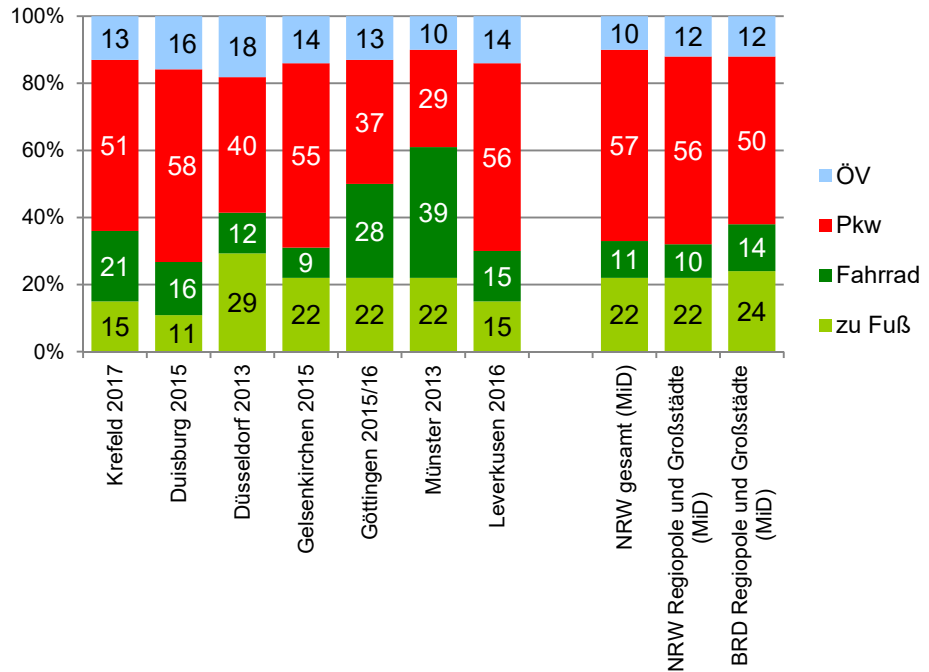
⁴⁷ Vgl. Stadt Krefeld (2017), Mobilitätsbefragung 2017, Modal-Split-Erhebung, S. 32

⁴⁸ Vgl. Stadt Krefeld (2017), Mobilitätsbefragung 2017, Modal-Split-Erhebung, S. 53

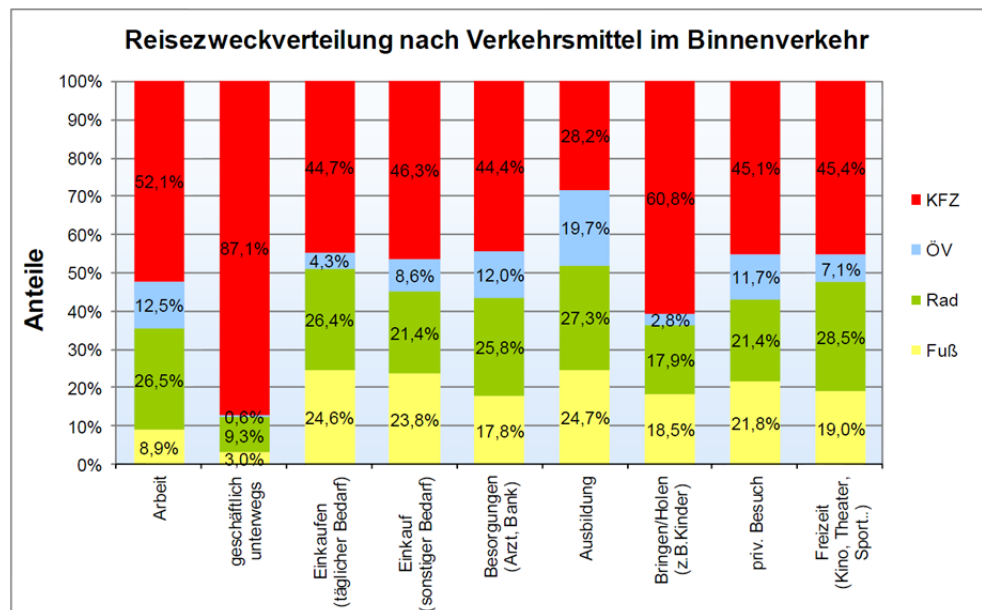
Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

● **Abbildung 17: Modal-Split von Krefeld im Städtevergleich**⁴⁹



● **Abbildung 18: Binnenwege nach Reisezwecke und Verkehrsmittel**⁵⁰



⁴⁹ Eigene Darstellung nach Stadt Krefeld (2017), Mobilitätsbefragung 2017, Modal-Split-Erhebung, S. 79

⁵⁰ Stadt Krefeld (2017), Mobilitätsbefragung 2017, Modal-Split-Erhebung, S. 54

ge. Ca. 31 % der Binnenwege verlaufen in die bzw. aus der Stadtmitte. Die häufigsten Wegebeziehungen innerhalb der Stadtteile finden in der Innenstadt, in Fischeln, Hüls, Uerdingen und Bockum statt.

● **Abbildung 20:** Verflechtungsmatrix der Wege zwischen den Stadtteilen in Krefeld⁵⁴

nach \ von	Hüls	Hülser Berg	Traar	Verberg	Gartenstadt	Uerdingen	Bockum	Inrath/Kliedbruch	Kempener Feld/Baackeshof	Benrad-Nord	Benrad-Süd	Dießem/Lehmheide	Stadtmitte	Cracau	Oppum	Linn	Gellep-Stratum	Fischeln	Forstwald	Summe Binnenverkehr
Hüls	23.600	590	410	170	430	840	1.190	2.490	1.280	0	740	750	1.970	800	0	80	0	450	0	35.790
Hülser Berg	590	0	170	210	0	260	150	100	160	90	0	90	90	20	0	0	0	80	0	2.010
Traar	600	170	2.860	390	270	890	870	820	330	0	110	30	500	1.200	360	160	0	390	0	9.950
Verberg	170	210	310	240	130	480	390	1.610	90	0	0	60	560	430	100	0	0	350	0	5.130
Gartenstadt	540	0	460	70	2.170	2.950	850	610	250	0	0	170	640	840	230	920	0	420	0	11.120
Uerdingen	570	100	1.230	480	3.160	22.970	5.500	1.960	1.160	160	80	1.480	1.840	2.770	1.740	3.560	1.130	1.280	0	51.170
Bockum	1.240	150	620	390	950	5.800	22.140	3.970	2.120	70	60	2.880	6.060	9.370	2.460	2.200	260	2.060	450	63.250
Inrath/Kliedbruch	2.340	100	780	1.090	480	1.890	5.020	10.920	4.830	570	110	990	7.660	5.440	760	470	100	1.140	0	44.690
Kempener Feld/Baackeshof	1.570	160	290	150	390	680	1.760	4.830	11.460	2.910	2.210	1.990	9.470	2.720	1.240	120	340	1.940	150	44.380
Benrad-Nord	0	90	0	0	110	160	70	620	2.230	440	190	580	1.710	550	0	490	80	80	0	7.400
Benrad-Süd	640	160	0	0	190	110	190	2.360	190	2.650	280	2.200	650	80	0	0	0	880	690	11.270
Dießem/Lehmheide	670	90	120	60	230	1.340	3.160	910	2.160	580	180	5.120	6.020	4.880	740	870	0	5.420	200	32.750
Stadtmitte	2.180	90	460	900	660	2.340	5.640	6.830	10.990	1.310	2.570	6.760	27.020	12.040	1.560	1.120	0	5.610	400	88.480
Cracau	880	20	1.050	500	610	2.990	9.260	5.530	2.000	430	760	4.470	12.580	13.810	1.480	610	490	4.330	100	61.900
Oppum	60	0	360	100	230	1.550	2.970	900	810	0	60	1.260	1.700	1.390	4.530	660	100	4.720	130	21.530
Linn	80	0	210	0	860	3.690	1.660	220	770	490	0	770	1.280	470	800	4.820	230	660	0	17.010
Gellep-Stratum	0	0	0	0	0	940	390	0	340	80	0	0	0	310	110	230	270	280	0	2.950
Fischeln	220	80	350	390	420	1.220	2.250	1.070	1.830	80	1.060	4.980	5.780	4.370	4.380	740	180	30.800	230	60.430
Forstwald	0	0	0	0	0	0	300	0	220	0	610	200	690	0	130	100	0	230	880	3.360
Summe Binnenverkehr	35.950	2.010	9.680	5.140	11.100	51.180	63.680	43.580	45.390	7.400	11.390	32.860	87.770	62.060	20.700	17.150	3.180	61.120	3.230	574.570

Zwei Drittel der Binnenwege finden zwischen den Stadtteilen statt - dabei sind die Verflechtungen zwischen benachbarten Stadtteilen sowie zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt dominant⁵⁵. 30% aller Binnenwege verlaufen in bzw. aus der Stadtmitte in die Stadtteile, insbesondere nach Cracau, Kempener Feld/Baackeshof, Inrath/Kliedbruch, Bockum und Fischeln. Ähnlich starke Verflechtungen (unter den Binnenverkehren) mit anderen Stadtteilen zeigen die Stadtteile Bockum, Cracau und Fischeln.⁵⁶

Im Quell-Ziel-Verkehr der Krefelder Bevölkerung bestehen die intensivsten Verflechtungen mit der Stadt Düsseldorf (ca. 28.800 Wege), dem Kreis Viersen (17.110 Wege), der Stadt Duisburg (14.760 Wege) sowie dem Kreis Neuss (13.170 Wege).⁵⁷

3.3.3 Regionales Verkehrsgeschehen / Verkehre Auswärtiger in Krefeld

Informationen zu den Verkehren Auswärtiger in Krefeld liegen aus der Pendlerstatistik der IHK Mittlerer Niederrhein vor (auf Datenbasis der Agentur für Arbeit und von IT.NRW für das Jahr 2017). Nach dieser kommen täglich 58.904

⁵⁴ Stadt Krefeld (2017), Mobilitätsbefragung 2017, Modal-Split-Erhebung, S. 76

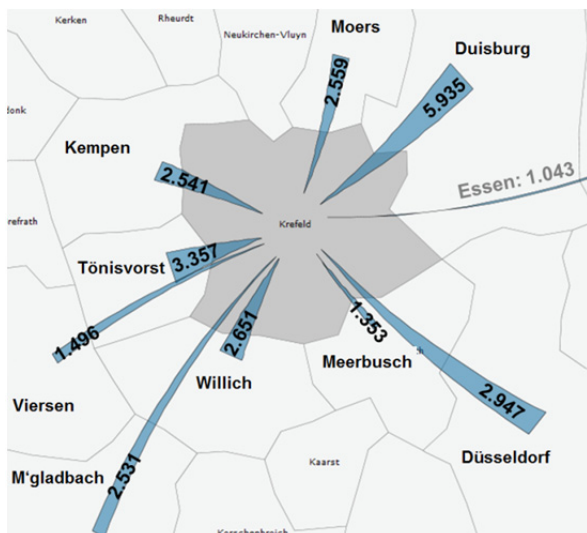
⁵⁵ Vgl. Stadt Krefeld (2017), Mobilitätsbefragung 2017, Modal-Split-Erhebung, S. 74

⁵⁶ Vgl. Stadt Krefeld (2017), Mobilitätsbefragung 2017, Modal-Split-Erhebung, S. 76

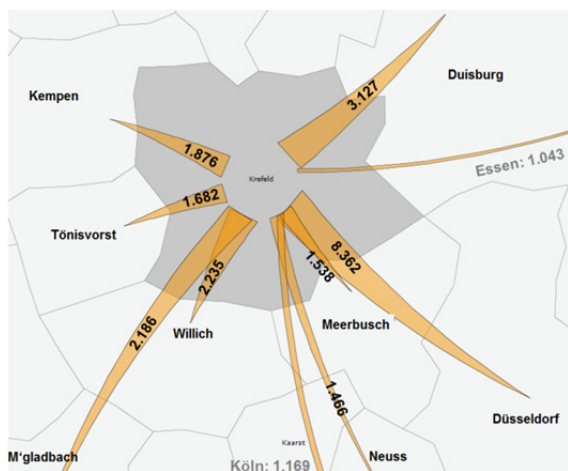
⁵⁷ Ebd.

Pendler nach Krefeld, 47.534 Arbeitnehmer aus Krefeld pendeln aus (Einpendlerüberschuss von ca. 11.400 Pendlern). Die Städte/ Gemeinden mit den meisten Pendlerbewegungen nach Krefeld sind Duisburg, Tönisvorst, Düsseldorf, Willich (keine DB-Anbindung) und Moers (keine DB-Anbindung). Zu den wichtigsten Auspendlergemeinden zählen Düsseldorf, Duisburg, Willich, Mönchengladbach und Kempen.⁵⁸

- **Abbildung 21:** Einpendlergemeinden der Stadt Krefeld (ab 1.000 Einpendlern)⁵⁹



- **Abbildung 22:** Auspendlergemeinden der Krefelder Beschäftigten (ab 1.000 Auspendlern)⁶⁰



⁵⁸ Vgl. IHK Mittlerer Niederrhein, Pendlerströme im IHK-Bezirk Mittlerer Niederrhein, S. 14

⁵⁹ IHK Mittlerer Niederrhein, Pendlerströme im IHK-Bezirk Mittlerer Niederrhein, S. 14 Darstellung: Pendleratlas NRW; Darstellung ergänzt

⁶⁰ IHK Mittlerer Niederrhein, Pendlerströme im IHK-Bezirk Mittlerer Niederrhein, S. 14 Darstellung: Pendleratlas NRW; Darstellung ergänzt

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

Ergänzende Angaben zu Wegen Auswärtiger in Krefeld können beispielhaft anhand vorliegender Haushaltsbefragungen für die Stadt Duisburg sowie dem Kreis Viersen gemacht werden⁶¹. Diese beinhalten neben den oben genannten (und in der Abbildung 21 und Abbildung 22 dargestellten) Pendlerbeziehungen ergänzende Angaben zu Freizeit-, Einkaufswegen etc.

Von den Bewohnern des Kreises Viersen werden täglich ca. 50.000 Wege nach Krefeld unternommen, was ca. 24 % aller kreisübergreifenden Wege ausmacht⁶². Dabei wird zu 79 % der Pkw (davon 10 % Mitfahrer), zu 12 % Bus und Bahn und zu 8 % das Fahrrad genutzt⁶³. Ausgehend vom Kreis Viersen entstehen somit täglich ca. 39.500 Pkw-Fahrten und 6.000 ÖV-Fahrten nach Krefeld. Insbesondere die Gemeinden Tönisvorst (16.900 Wege/Tag), Kempen (11.500 Wege/Tag) und Willich (8.600 Kfz/Tag) weisen eine starke Verflechtung mit Krefeld auf.⁶⁴

Bezogen auf den Kreis Viersen sind 49 % der Wege, die über die Kreisgrenze hinaus verlaufen, Arbeitswege. Bei der Betrachtung der einzelnen Gemeinden variieren die Anteile zum Teil stark. Während den Berufspendlern in Tönisvorst und Viersen (Stadt) lediglich 40 % der grenzüberschreitenden Wege zugerechnet werden können, liegt der Anteil für Kempen bei 44 % und der für Willich bei 62 %.

Von den Bewohnern Duisburgs werden täglich ca. 21.300 Wege nach Krefeld unternommen⁶⁵. Bei 5.935 Berufseinpendlern (entspricht 11.870 tägliche Wege) nach Krefeld ergibt das ein Anteil von 56 % Arbeitswege an den Gesamtwegen nach Krefeld.

Die im Jahr 2018 im Rahmen der Passanten- und Bürgerbefragung erhobenen auswärtigen Innenstadtbesucher kamen zu 21 % aus Viersen, zu 11 % aus Mönchengladbach und zu 8 % aus Duisburg. Jeweils 5 % der auswärtigen Befragungsteilnehmer kamen aus Moers, Düsseldorf und Neuss/ Kaarst. Der Gesamtanteil der auswärtigen Besucher an den insgesamt 830 befragten Passanten ist nicht dokumentiert.⁶⁶

⁶¹ Vgl. Kreis Viersen (2017), Mobilitätsuntersuchung 2016, Abschlussbericht
Vgl. Stadt Duisburg (2016), Mobilitätsbefragung 2015 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Duisburg, Schlussbericht

⁶² Vgl. Kreis Viersen (2017), Mobilitätsuntersuchung 2016, Abschlussbericht, S. VI

⁶³ Vgl. Kreis Viersen (2017), Mobilitätsuntersuchung 2016, Abschlussbericht, S. 71

⁶⁴ Vgl. Kreis Viersen (2017), Mobilitätsuntersuchung 2016, Abschlussbericht, S. 72

⁶⁵ Vgl. Stadt Duisburg (2016), Mobilitätsbefragung 2015 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Duisburg, Schlussbericht, S. 84

⁶⁶ Vgl. Stadt Krefeld (2018), Abschlusspräsentation Ergebnisse der Passanten- und Bürgerbefragung Krefeld, S. 4ff

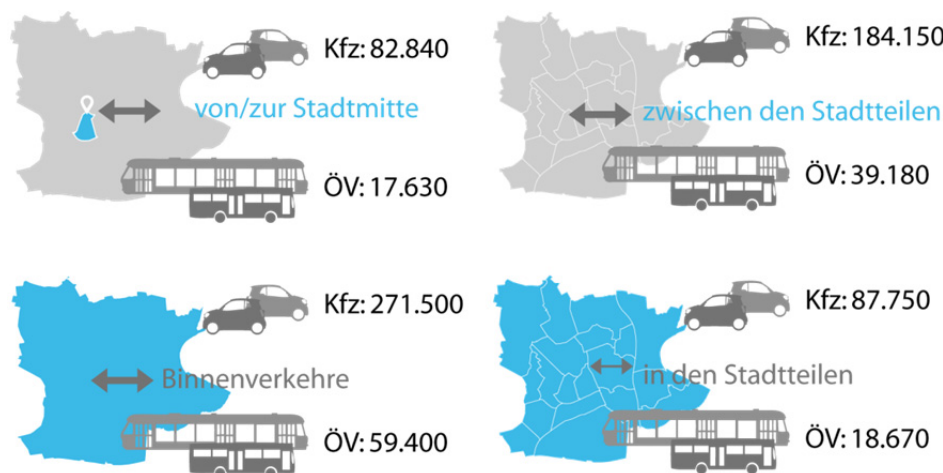
Aus den Analysen zur Parkraumkonzeption für die Innenstadt ist bekannt, dass ca. 30% der im Innenstadtbereich geparkten Kfz kein Krefelder Kennzeichen hatten.⁶⁷

Weitere Daten zum regionalen Verkehrsgeschehen, wie z.B. zur Anzahl täglicher Besucher, Einkaufsverkehre und auch Wirtschaftsverkehre liegen nicht vor. Dies betrifft sowohl die Mengen als auch deren Verteilung auf die Verkehrsmittel und die Ziele in der Stadt Krefeld.

3.3.4 Gesamtverkehrsgeschehen in Krefeld / motorisierter Verkehr

Von den 578.520 Binnenwegen der Krefelder Bevölkerung werden ca. 271.500 (47 %) mit dem Kfz und ca. 59.400 (10 %) mit dem ÖV zurückgelegt. Davon verlaufen 184.160 Kfz-Wege und 39.180 ÖV-Wege zwischen Stadtteilen, während 87.750 Kfz-Wege sowie 18.670 ÖV-Wege innerhalb der Stadtteile verbleiben. 82.840 Kfz-Wege und 17.630 ÖV-Wege verlaufen von bzw. zur Stadtmitte (siehe Abbildung 23).

- **Abbildung 23:** Binnenverkehre in Krefeld (Kfz- und ÖV-Fahrten; eigene Darstellung)



Von den 119.680 Quell-Ziel-Verkehren der Krefelder Bevölkerung werden ca. 86.900 (74 %) mit dem Kfz (Pkw als Fahrer und Beifahrer sowie Motorrad), ca. 26.100 (22 %) mit dem ÖV und ca. 4.380 (4 %) mit dem Fahrrad abgewickelt.

Auf Grundlage der Pendlerstatistik und der Haushaltsbefragungen der Stadt Duisburg sowie des Kreises Viersen (s.o.) können Annahmen zu den Quell-Ziel-Verkehren auch anderer Nachbargemeinden und -städte getroffen werden.

⁶⁷ Vgl. Stadt Krefeld (2016), Parkraumkonzept Innenstadt Krefeld 2016, IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, S. 27

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

Für den Kreis Viersen gilt, dass etwa 50 % der Quell-Ziel-Verkehre nach Krefeld Arbeitswege sind, die Gesamtzahl der Quell-Ziel-Verkehre also etwa doppelt so hoch liegt. Da für Nachbargemeinden und -städte Pendlerdaten vorliegen, kann somit ein Annäherungswert für die Quell-Ziel-Verkehre (nach Krefeld) insgesamt errechnet werden. Des Weiteren gilt für den Kreis Viersen, dass 79 % der Quell-Ziel-Verkehre nach Krefeld mit dem Kfz, 12 % mit dem ÖV und ca. 8 % mit dem Fahrrad unternommen werden.

Für die Stadt Duisburg wurde aus den Ergebnissen der Mobilitätsbefragung errechnet, dass Quell-Ziel-Verkehre zu 74 % mit dem Kfz (incl. Mitfahrer und Motorrad), zu 19 % mit dem ÖV und zu 4 % mit dem Rad zurückgelegt werden. Dieser Wert wurde auch für die Wege nach Krefeld angewandt.

Für an Krefeld angrenzende Gemeinden wurden bei der Berechnung der Kfz- und ÖV-Fahrten von/ nach Krefeld die Werte von Viersen angewandt. Für weiter entfernte Gemeinden und Städte wurden in Abhängigkeit von Entfernung und Schienenanbindung Werte zwischen 80-85 % Kfz und 15-20 % ÖV angenommen.

Im Ergebnis der vorliegenden Daten zur Mobilität der Krefelder Bevölkerung und der Annahmen zu Wegen Auswärtiger nach Krefeld stellt sich das Verkehrsgeschehen in Krefeld wie folgt dar:

- Insgesamt werden in Krefeld ca. 532.000 Wege mit dem Kfz zurückgelegt. Davon sind ca. 271.500 (51 %) Binnenwege und ca. 86.900 (16 %) Quell-Ziel-Wege der Krefelder Bevölkerung. Von Auswärtigen werden in Krefeld ca. 174.000 Wege (33 %) mit dem Kfz abgewickelt.
- Mit dem ÖV werden in Krefeld insgesamt ca. 122.100 Wege getätigt. Von der Krefelder Bevölkerung gehen davon ca. 59.400 (47 %) als Binnenwege und ca. 26.100 (21 %) als Quell-Ziel-Wege aus. Auswärtige legen in bzw. nach Krefeld ca. 36.600 (30 %) ÖV-Wege zurück.
- **Abbildung 24:** Quell-Ziel-Verkehr aus und nach Krefeld (Kfz- und ÖV-Fahrten; eigene Darstellung)



3.4 Bewertung der Verkehrssituation in Bezug auf Umweltbelastungen

3.4.1 Lärmbelastungen aus dem Straßenverkehr

Belastungssituation

Nach der Lärmkartierung 2017 sind durch Straßenverkehr von Lärmbelastungen oberhalb der gesundheitlichen Schwellenwerte ($L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$) 13.324 bzw. 17.197 Menschen betroffen.⁶⁸

Die Betroffenheitsschwerpunkte (HotSpots) liegen vermehrt im Innenstadtbereich, insbesondere auf der Philadelphiastraße, Hülser Straße, St.-Anton-Straße und Marktstraße).

- **Abbildung 25:** Betroffenheitsschwerpunkte Straßenverkehrslärm Stufe 3



Planungen und Maßnahmen

Im Jahr 2018 wurde der Lärmaktionsplan der Stufe 3 inhaltlich erarbeitet (liegt im Entwurf zur Beteiligung der Öffentlichkeit vor). Dieser stellt die Fortschreibung der Lärmaktionspläne der Stufen 1 und 2 dar.

Seit dem Lärmaktionsplan der Stufe 1 umgesetzte Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastungen aus dem Straßenverkehr sind die Erneuerung von

⁶⁸ Vgl. Stadt Krefeld (2018) Bericht über die Lärmkartierung für den Ballungsraum Krefeld, Stand 03.07.2018, S 1f

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

Fahrbahnbelägen/ Einsatz eines lärmindernden Asphalts (im Zuge Kommunalinvestitionsförderungsgesetz) und Geschwindigkeitsbeschränkungen (in Einzelfällen von 70 auf 50 km/h, sonst insbesondere auf Innenstadtstraßen von 50 auf 30 km/h). Der Entwurf des Lärmaktionsplans Stufe 3 enthält vergleichbare Maßnahmen.

Auf den Straßen

- Mündelheimer Straße von Alte Krefelder Straße bis Königsberger Straße,
- Moerser Landstraße,
- Bahnhofstraße,
- Hauptstraße von Fungendonk bis Heinrich-Klausmann Straße,
- St.-Anton-Straße von Ostwall bis Dampfmühlenweg,
- Philadelphiastraße von Goethestraße bis Bleichpfad und
- Marktstraße von Frankenring bis Karlsplatz

wurden in den vergangenen 3 Jahren Fahrbahnerneuerungen mit lärminderndem Asphalt durchgeführt.⁶⁹

Zur Reduzierung der Lärmbelastungen durch den Straßenbahnverkehr erfolgte ein vermehrter Einsatz von neuen, leiseren Fahrzeugen, der Einbau von Rasengleisen und elastisch gelagerten Gleissystemen.⁷⁰

3.4.2 Luftschadstoffbelastungen aus dem Straßenverkehr

Im Jahr 2009 lagen die Jahresmittelwerte für NO₂ (Stickstoffdioxid) an den Verkehrsmessstationen über dem Grenzwert von 40 µg/m³ (KRKS - Krefeld Kölner Straße 47 µg/m³ und KROR - Krefeld Oraniering 45 µg/m³).⁷¹ Seit dem Jahr 2015 gab es keine NO₂-Grenzwertüberschreitungen.⁷² Im Jahr 2016 wurde der Grenzwert am Messpunkt Oraniering erreicht und im Jahr 2017 lagen die Messungen knapp unter dem Grenzwert.

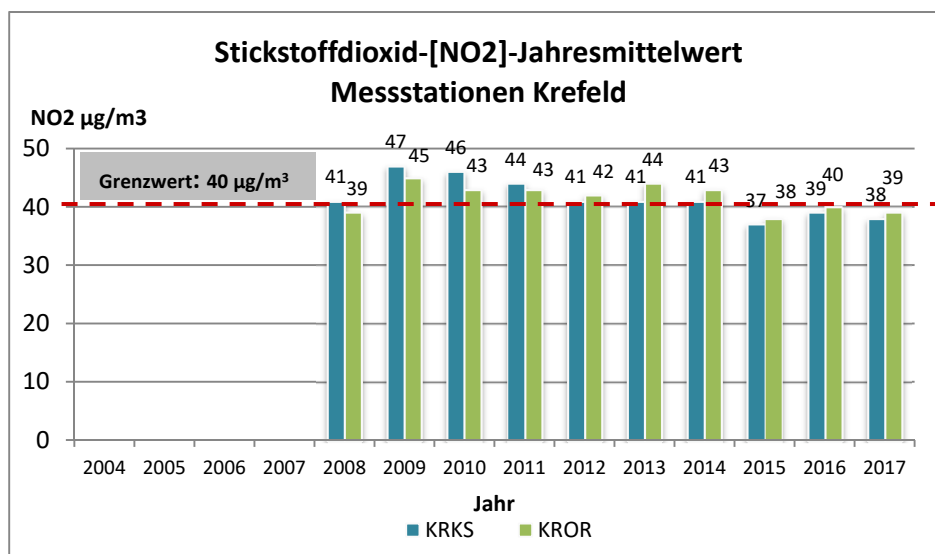
⁶⁹ Vgl. Maßnahmenliste Kommunalinvestitionsförderungsgesetz 2018

⁷⁰ Vgl. Stadt Krefeld (2018), Entwurf zum Lärmaktionsplan Stufe 3 für den Ballungsraum Krefeld, Stand 19.10.2018, S. 66

⁷¹ Vgl. Luftreinhalteplan der Stadt Krefeld 2010, S. 27

⁷² Vgl. Verwaltungsvorlage vom 27.01.2017 Nr.3560 /17/V, S. 2

● **Abbildung 26:** NO₂ Jahresmittelwert Messstationen Krefeld⁷³



Planungen und Maßnahmen

Mit dem Luftreinhalteplan Krefeld 2010 wurden Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung, u.a. Maßnahmen zur Reduzierung und Steuerung des Straßenverkehrs (Umweltzone, Lkw-Verkehrsverbote, Geschwindigkeitsbegrenzung) sowie die technische Erneuerung städtischer Fahrzeugflotten und der ÖPNV-Flotte umgesetzt.⁷⁴ Des Weiteren wurden die Lichtsignalanlage (LSA) am Knotenpunkt Frankenring/St. Töniser Straße angepasst sowie zahlreiche Radwege erneuert.⁷⁵

3.4.3 Klimaschutz

CO₂-Bilanz

Im Rahmen des Klimaschutzkonzepts für Krefeld wurde eine territoriale Bilanzierung der Energie und Emissionsmengen für die Jahre 2010 bis 2017 erstellt. Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs nahmen die emittierten CO₂-Äquivalente stetig zu. Im Jahr 2010 wurden 239.486 Tonnen CO₂-Äquivalente emittiert und im Jahr 2017 246.496 Tonnen. Der Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs verursachte hingegen im Jahr 2010 nur 5.441 CO₂-

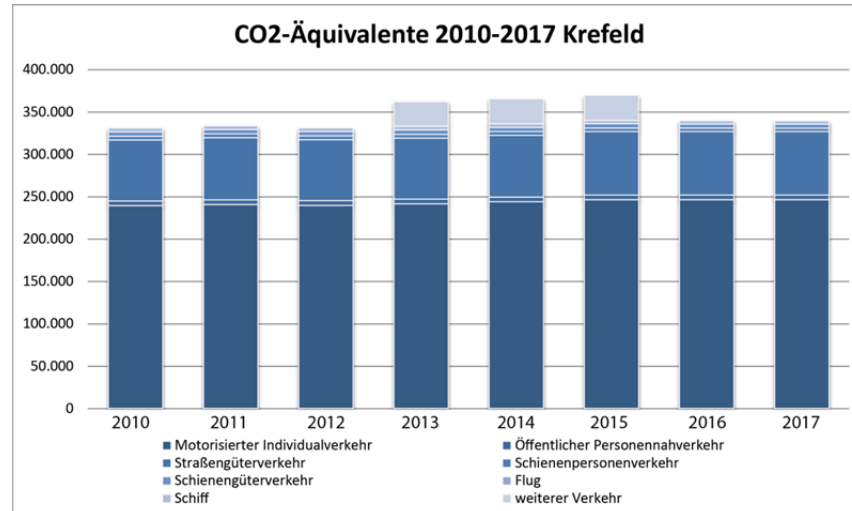
⁷³ NO₂ Jahresmittelwert Messstationen Krefeld, Eigene Darstellung.
(KRKS - Krefeld Kölner Straße; KROR - Krefeld Oranienburg)

⁷⁴ Vgl. Stadt Krefeld (2017), Verwaltungsvorlage vom 27.01.2017 Nr.3560 /17/V, S. 2

⁷⁵ Vgl. Stadt Krefeld (2018), Maßnahmenliste Kommunalinvestitionsförderungsgesetz

Äquivalente und in den Jahren 2015-2017 mit jeweils 5.497 CO₂-Äquivalenten nur geringfügig mehr als im Jahr 2010.⁷⁶

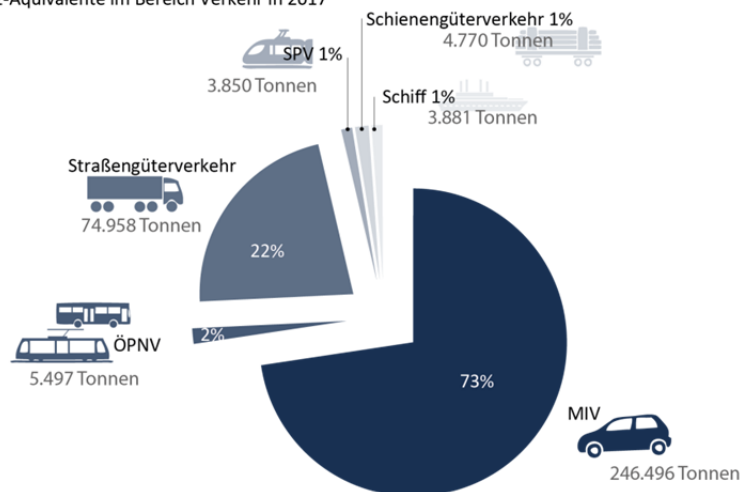
● **Abbildung 27:** CO₂-Bilanz für den Verkehr in Krefeld⁷⁷



Im Jahr 2017 hatte der MIV einen Anteil von 73% der verursachten CO₂-Äquivalente im Verkehrsbereich. Der ÖPNV hingegen nur einen Anteil von 2%.⁷⁸

● **Abbildung 28:** CO₂-Bilanz Krefeld - Anteil CO₂-Äquivalent 2017⁷⁹

Anteil CO₂-Äquivalente im Bereich Verkehr in 2017



⁷⁶ Vgl. Krefeld Klima 2030 (2019), Zusammenfassung von Verkehrskennzahlen 2010-2017 für Krefeld, S.4

⁷⁷ Eigene Darstellung nach Krefeld Klima 2030 (2019), Zusammenfassung von Verkehrskennzahlen 2010-2017 für Krefeld, S.4

⁷⁸ Vgl. Krefeld Klima 2030 (2019), Zusammenfassung von Verkehrskennzahlen 2010-2017 für Krefeld, S.4

⁷⁹ Eigene Darstellung nach Krefeld Klima 2030 (2019), Zusammenfassung von Verkehrskennzahlen 2010-2017 für Krefeld, S.4 - Stand Oktober 2019

Planungen

2018 wurde mit der Einstiegsberatung zum kommunalen Klimaschutz in Krefeld eine Grundlage für die Erstellung eines integrierten Klimaschutzkonzeptes „Krefeld Klima 2030“ geschaffen⁸⁰. Im Bereich Mobilität sollen die Themen Klimaschonende Mobilität in der Stadtverwaltung und Förderung Elektromobilität behandelt werden. Entsprechend der Vorhabenbeschreibung zum Klimaschutzkonzept „KrefeldKlima 2030“ wird mit dessen Erarbeitung eine Emissionsreduktion im Verkehrssektor von bis zu 42 % gegenüber dem Vergleichsjahr 1990 angestrebt.⁸¹

Darüber hinaus hat die Kreishandwerkerschaft Niederrhein einen Masterplan Klimaschutz mit der Stadt vereinbart, der in einem aufzubauenden Netzwerk von Unternehmen effiziente und umweltgerechte Gestaltung der Fuhrparks von Stadt und Unternehmen, von Geschäftsreisen, von Arbeitswegen der Mitarbeiter, von Wirtschafts- und Lieferverkehren und von vermehrter E-Mobilität anstrebt.⁸²

3.5 Verkehrssicherheit

3.5.1 Unfallsituation

Insgesamt stiegen die Unfallzahlen für Krefeld seit 2016 jährlich an (2016: 8181 → 2017: 8485 → 2018: 8677). Dabei zeigt die Zahl der durch Verkehrsunfälle zu Schaden gekommenen Menschen jedoch eine positive Entwicklung. Diese ist in den drei letzten Jahren (2016 - 2018) von 876 auf 832 gesunken.

⁸⁰ Vgl. Stadt Krefeld (2018), Einstiegsberatung Krefeld Klima 2030, GERTEC GmbH, S. 31ff

⁸¹ Vgl. Stadt Krefeld - Fachbereich Umwelt (o.J.), Vorhabenbeschreibung „KrefeldKlima 2030“, S. 3

⁸² Vgl. Stadt Krefeld (2018), Der Masterplan Klimaschutz der Kreishandwerkerschaft in Kooperation mit der Stadt wurde am 11.10.2018 von Kreishandwerksmeister, Hauptgeschäftsführer und Oberbürgermeister unterschrieben. URL: <https://www.krefeld.de/de/inhalt/masterplan/> [Zugriff: 31.10.2019]

Stadt Krefeld

**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

● **Tabelle 3:** Verunglückte und Schwere der Verletzungen in den Jahren 2016-2018⁸³

Verunglückte	2016	2017	2018
Tödlich	4	5	4
schwer verletzt	139	123	120
leicht verletzt	733	713	708
Gesamt	876	841	832

Im Jahr 2018 ereigneten sich insgesamt 8.677 Unfälle. Davon kamen bei 697 Unfällen Personen zu Schaden. Dabei wurden 708 Personen leicht verletzt, 120 Personen schwer verletzt und vier Personen wurden getötet, was den bislang niedrigsten Wert für Krefeld darstellt.⁸⁴

An 131 Unfällen waren Fußgänger beteiligt. Dabei sind 19 Fußgänger schwer und 106 Fußgänger leicht verletzt worden. Drei der insgesamt vier zu Tode gekommenen Personen waren Fußgänger. Die meisten Unfälle mit Fußgängerbeteiligung ereignen sich beim Überschreiten der Fahrbahn (46).

Es ereigneten sich zudem 336 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung. Dabei sind 42 Radfahrer schwer und 270 Radfahrer leicht verletzt worden. Kein Radfahrer ist zu Tode gekommen. Die häufigste Unfallursache bei Radfahrern ist das Einbiegen/ Kreuzen (128).

Insgesamt liegt die Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung an Verkehrsunfällen mit Personenschaden bei 63 %.⁸⁵

Auch die Zahl der verletzten Kinder liegt im Jahr 2018 auf einem Rekordtief von 73.⁸⁶

⁸³ Vgl. Polizei NRW (2017), Polizeiliche Unfallstatistik 2017, S. 3
Vgl. Polizei NRW (2018), Polizeiliche Unfallstatistik 2018, S. 6

⁸⁴ Vgl. Polizei NRW (2018), Polizeiliche Unfallstatistik 2018, S. 6

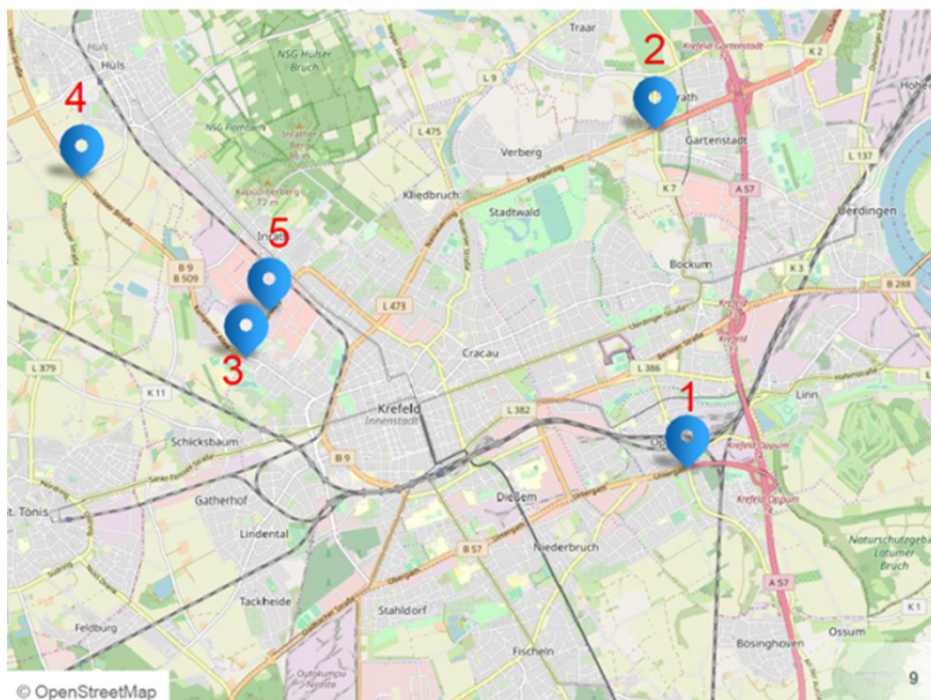
⁸⁵ Auswertung der Verkehrsunfalldaten zu Fußgängern und Radfahrern 2018

⁸⁶ Vgl. Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung in Krefeld Bilanz 2018, S. 3

3.5.2 Unfallhäufungsstellen

In Krefeld wurden für das Jahr 2018 insgesamt 20 Unfallhäufungsstellen identifiziert. Die meisten Unfälle ereigneten sich an den folgenden Knotenpunkten

- Untergath/ Hauptstraße (21),
- Europaring/ Werner-Voß-Straße (21),
- Kemper Allee/ Birkschenweg (19)
- Venloer Straße/ Tönisvorster Straße (18) und
- Birkschenweg / Mevissenstraße (12).⁸⁷
- **Abbildung 29:** Top 5 der Unfallhäufungsstellen im Jahr 2018⁸⁸



⁸⁷ Vgl. Polizei NRW (2017), Polizeiliche Unfallstatistik 2017, S. 3; Vgl. Polizei NRW (2018), Polizeiliche Unfallstatistik 2018, S. 9

⁸⁸ Vgl. ebd.

● **Tabelle 4:** Unfallhäufungsstellen 2018 (ohne Reihenfolge)⁸⁹

Kreuzungsbereiche		
1	Am Schicksbaum	Widdersche Straße
2	Berliner Straße	Essener Straße
3	Birkschenweg	Mevissestraße
4	Europaring	Werner-Voss-Straße
5	Gutenbergstraße	Kempener Allee
6	Hafenstraße	Danziger Platz
7	Kempener Allee	Birkschenweg
8	Kölner Straße	Fütingsweg
9	Kölner Straße	Ritterstraße
10	Lange Straße	Traarer Straße
11	Nassauerring	Kliedbruchstraße
12	Oberbenrader Straße	Meyeshof
13	Oppumer Straße	Dießemer Bruch
14	Oraniering	Geldernsche Straße
15	St. Töniser Straße	Gutenbergstraße
16	Tönisvorster Straße	Alte Kempener Landstraße
17	Uerdinger Straße	Gneisenaustraße
18	Untergath	Hauptstraße
19	Venloer Straße	Tönisvorster Straße
20	Wilhelmshofallee	Hohenzollernstraße

3.5.3 Unfallprävention

Krefeld belegte in den 1990er Jahren trotz erheblicher Anstrengungen einen hinteren Platz in der Landesstatistik NRW für Unfälle mit Kinderbeteiligung. Die Stadt Krefeld, die Polizei Krefeld und die Verkehrswacht gründeten daraufhin 1999 den Arbeitskreis "Krefelder Fairkehr", der mit den Arbeitsgruppen Überwachung und Ahndung, Bau- und Verkehrstechnik, Verkehrserziehung und -Sicherheitsberatung und Öffentlichkeitsarbeit, die Verkehrssicherheit verbessern soll.

⁸⁹ Vgl. Stadt Krefeld (2018), Liste Unfallhäufungsstellen 2018, erhalten am 04.04.2019

Seit der Gründung des Arbeitskreises ist ein deutlicher Rückgang der Zahl der durch Verkehrsunfälle verletzten Kinder zu verzeichnen (1999: 169 → 2018: 73).

3.6 Status-Quo Kfz-Verkehr

3.6.1 Fließender Kfz-Verkehr

Der Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer einschl. motorisierter Zweiräder) ist das dominierende Verkehrsmittel in der Stadt Krefeld.

Von den Bewohnern der Stadt Krefeld werden 51% der Wege mit einem Auto zurückgelegt. Kfz-Selbstfahrer legen in Krefeld durchschnittlich 11,3 km zurück, bei den Kfz-Mitfahrern sind es 7,8 km. 30 % der Kfz-Wege sind nicht länger als 3 km und 52 % nicht länger als 5 km.⁹⁰

Weitere Kfz-Fahrten werden von Einpendlern und Besuchern aus dem Umland zurückgelegt. In der Summe ergeben sich ca. 532.000 Kfz-Fahrten an einem Werktag (ohne Durchgangsverkehr durch das Stadtgebiet).

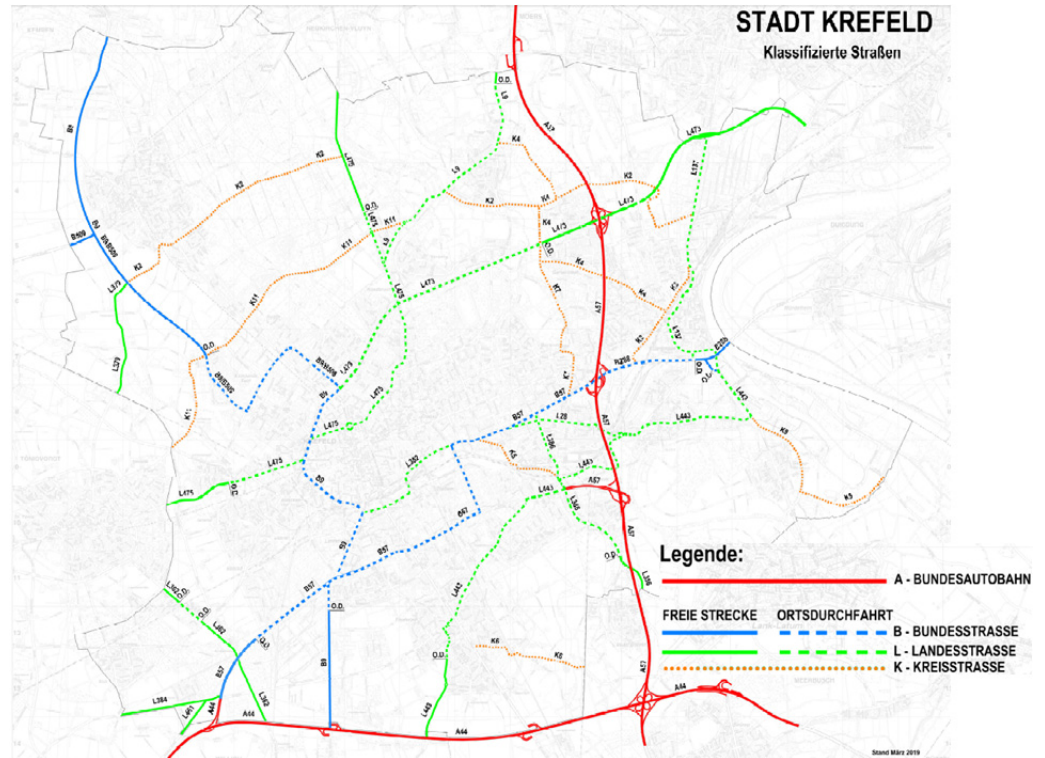
Straßennetz

Krefeld ist über die A 57 und die A 44 an das übergeordnete großräumige Straßennetz angebunden.

Zudem verlaufen in Ost-West-Richtung die B 57/ B 288 und in Nord-Süd-Richtung die B 9/ B 509 durch das Krefelder Stadtgebiet. Nördlich der Innenstadt verläuft von der B 9/ B 509 abzweigend die L 473 in Ost-West-Richtung. Die L 475 verläuft über den Nordwall durch die Innenstadt und überquert die östliche und nördliche Stadtgrenze. Im südlichen Stadtgebiet verläuft die L 443 in Süd-Ost-Richtung. Weitere Landesstraßen mit kurzen Streckenlängen innerhalb des Krefelder Stadtgebiets sind L 9, L 28, L 137, L 362, L 379, L 382, L 384, L 386, und L 461.

⁹⁰ Vgl. Stadt Krefeld (2017), Mobilitätsbefragung 2017, Modal-Split-Erhebung, S. 37f

● **Abbildung 30:** Klassifiziertes Straßennetz in Krefeld (Stand März 2019)



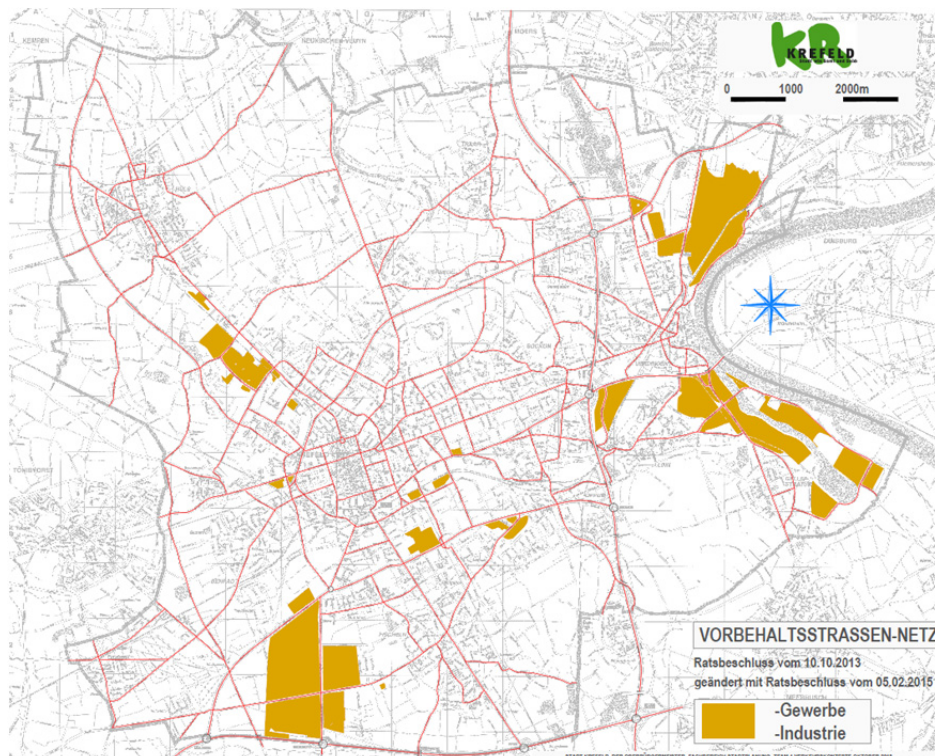
Das innerörtliche Krefelder Straßennetz hat eine Gesamtlänge von 762 km.⁹¹ Es gliedert sich in das Vorbehaltsstraßennetz und Tempo 30-Zonen.

Das Vorbehaltsstraßennetz wurde als Netz der verkehrswichtigen Straßen mit gesamtstädtischer Bedeutung im Oktober 2013 beschlossen und zuletzt im Februar 2015 geändert. Zu den Vorbehaltsstraßen gehören insbesondere alle klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie Straßen mit wichtigen Verbindungs- und Bündelungsfunktionen und ÖPNV-Trassen.⁹²

⁹¹ Vgl. Stadt Krefeld (o.J.) <https://www.krefeld.de/de/stadtplanung/verkehrsberuhigung-und-tempo-30-zonen/> [Zugriff 11.03.2019]

⁹² Vgl. Stadt Krefeld (2015) Flächennutzungsplan der Stadt Krefeld 2015, Begründung, S. 49

● **Abbildung 31:** Vorbehaltsstraßennetz (Stand 2015)



Auf dem Vorbehaltsstraßennetz⁹³ soll der fließende Verkehr Vorrang vor dem ruhenden Verkehr haben. Die Regelgeschwindigkeit soll 50 km/h betragen.⁹⁴ Streckenbezogene Tempo 30 - Anordnungen im Vorbehaltsnetz wurden aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes angeordnet (siehe auch 3.4.1).⁹⁵ Für Radfahrer sollen im Vorbehaltsnetz besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit getroffen werden, auch für den Wirtschaftsverkehr sollten die notwendigen Rahmenbedingungen gegeben sein (Fahrbahnbreiten, Belastbarkeit, Unterbau etc.).

Eine Koordinierung der Lichtsignalanlagen zur Umsetzung einer „Grüne Welle“ besteht entlang der Hauptein- und Ausfallstraßen in Krefeld (Venloer Straße, Hülser Straße, Nassauerring, Untergath, Kölner Straße, Gladbacher Straße, St.-Anton-Straße u.a.). Mit verschiedenen Zeitbereichen in der Signalpro-

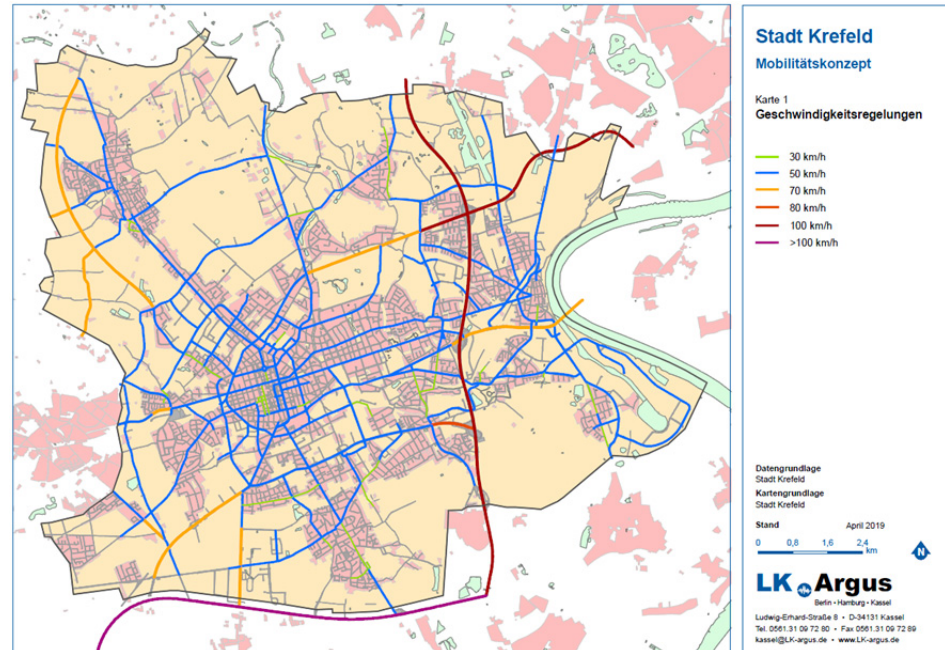
⁹³ Vgl. Beschlussvorlage vom 23.05.2013 Nr. 4815/13

⁹⁴ nur bei besonderen Unfallsituationen bzw. objektiven Gefahrenstellen (z.B. vor Schulen) ist entsprechend Definition eine Einschränkung möglich;

⁹⁵ Vgl. Stadt Krefeld (2018), Entwurf zum Lärmaktionsplan Stufe 3 für den Ballungsraum Krefeld, Stand 19.10.2018, S. 40

grammstruktur (Morgen-, Nachmittags- und Schwachlastprogramm) werden hierbei die tageszeitlich unterschiedlichen Hauptlastrichtungen berücksichtigt.⁹⁶

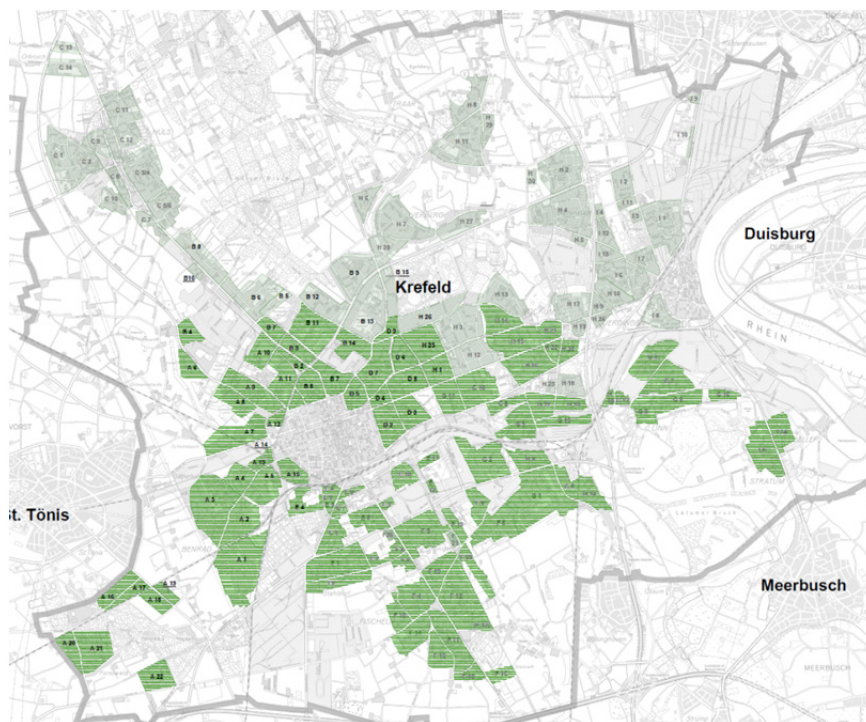
● **Abbildung 32:** Geschwindigkeitsregelungen im Vorbehaltsnetz⁹⁷



⁹⁶ Vgl. Kommunalbetrieb Krefeld (2019), Schreiben des Kommunalbetriebs Krefeld vom 23.05.2019, Betreff: Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld, Ihre Fragen an den Kommunalbetrieb Krefeld zu planerischen Grundlagen, S. 3

⁹⁷ Eigene Darstellung nach Stadt Krefeld (2018), Kartierungsnetz für die Lärmkartierung 2018

● **Abbildung 33:** Tempo 30-Zonen in Krefeld⁹⁸



Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

Außerhalb des Vorbehaltsnetzes wurden im Zuge eines Pilotprojektes des Landes Nordrhein-Westfalen flächenhaft Tempo-30-Zonen in Wohngebieten eingeführt. Insgesamt 136 Tempo-30-Zonen wurden eingerichtet, die Wohnstraßen in Tempo-30-Zonen haben insgesamt eine Länge von 370 Kilometer. Die Einrichtung der Zonen erfolgte anfänglich mit Stelen, die sukzessive durch punktuelle bauliche Maßnahmen (z.B. Minikreisel, Einengungen, Krefelder Kissen und Krefelder Kalotten) ersetzt wurden bzw. werden.

⁹⁸ Vgl. Stadt Krefeld (2012 - geändert 2015), Fachbereich Tiefbau, Tempo 30 Zonen

- **Abbildung 34:** Stelen zur Einrichtung von Tempo 30-Zonen in Krefeld (links) und Minikreisel als alternative Maßnahme zur Stele⁹⁹



Lkw-Vorrangroutennetz

Auf dem Vorbehaltsnetz wurde ein Lkw-Vorrangroutennetz festgelegt.¹⁰⁰ Das Lkw-Vorrangroutennetz wurde unter Einbeziehung der IHK und dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen interkommunal abgestimmt. Dazu stellten die kommunalen Projektpartner Vorrangroutenpläne mit Lkw-Durchfahrtsverboten, Breiten-, Höhen- und Gewichtsbeschränkungen auf. Die Daten sollen für die Verwendung in Navigationssystemen bereitgestellt und aktuell gehalten werden. Der Ausschuss für Stadtplanung und Stadtsanierung hat das Lkw-Vorrangroutennetz am 11.09.2018 beschlossen.¹⁰¹

Das geltende Lkw-Fahrverbot hat das Ziel, Lkw-Durchgangsverkehr aus dem Innenstadtbereich herauszuhalten. Lieferverkehr ist in diesem Gebiet zugelassen. Das Lkw-Fahrverbot wurde im Luftreinhalteplan 2010 als Maßnahme formuliert und mittlerweile umgesetzt.¹⁰² Die Lkw-Einfahrtsverbote sind an 36 Straßen stadteinwärts ausgeschildert. Eine Überprüfung der Einhaltung wird 3-4 Mal im Jahr durch die Polizei durchgeführt.¹⁰³

⁹⁹ Quelle: Stadt Krefeld, Stelen zur Einrichtung Tempo 30-Zonen und Minikreisel als alternative Maßnahme zu Stelen

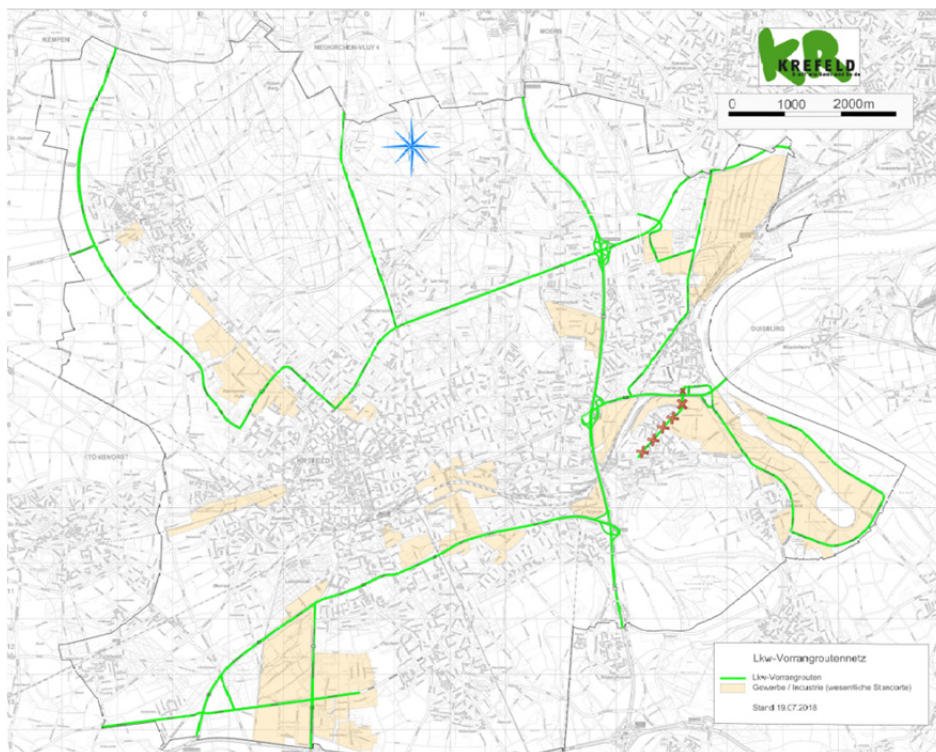
¹⁰⁰ Vgl. Beschluss 5258/18 des Ausschusses für Stadtplanung und Stadtsanierung vom 11.09.2018

¹⁰¹ Vgl. ebd.

¹⁰² Vgl. Stadt Krefeld (2015), Öffentliche Niederschrift Ausschuss für Umwelt, Energie, Ver- u. Entsorgung sowie Landwirtschaft der Stadt Krefeld am 08.12.2015

¹⁰³ Vgl. LK Argus (2019), Protokoll der Verwaltungsrunde am 03.04.2019, Stand 08.04.2019, S. 6

● **Abbildung 35:** Lkw-Vorrangroutennetz¹⁰⁴



Umweltzone

In zentralen Bereichen der Stadt Krefeld gilt seit dem 01.01.2011 eine Umweltzone, in welcher seit dem 31.07.2012¹⁰⁵ die Einfahrt nur noch für Kraftfahrzeuge mit einer grünen Plakette (EURO 4) zugelassen ist.¹⁰⁶

Verkehrsbelastung

Informationen zur Verkehrsbelastung im Krefelder Straßennetz liegen aus der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2015 und aus einer Straßenverkehrszählung 2017 (als Grundlage der Lärmkartierung) vor.

Die nachfolgenden Belastungswerte beziehen sich auf die aktuelleren Zählergebnisse:

¹⁰⁴ Stadt Krefeld (2018), Lkw-Vorrangroutennetz

¹⁰⁵ Vgl. Stadt Krefeld (2016), URL: <https://www.krefeld.de/de/umwelt/umweltzone-in-krefeld/> [Zugriff 28.05.2019]

¹⁰⁶ Vgl. Umwelt Plakette (o.J.), URL: <https://www.umwelt-plakette.de/de/info-zur-deutschen-umwelt-plakette/umweltzonen-in-deutschland/deutsche-umweltzonen/krefeld.html> [Zugriff 27.05.2019]

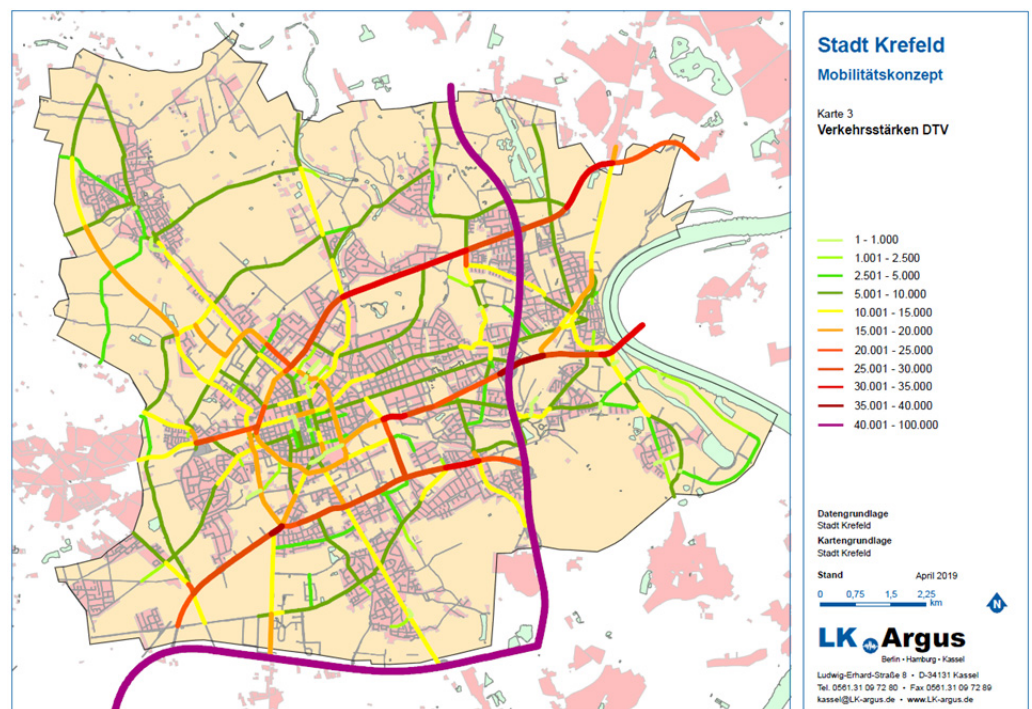
Stadt Krefeld

Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld

November 2019

Verkehrsmengen

- Verkehrsstärken von über 40.000 Kfz/Tag kommen nur auf den Bundesautobahnen vor.¹⁰⁷
- Die Belastungen im städtischen Straßennetz sind auf der B 57 (Gladbacher Straße und Obergath bzw. Untergath mit ca. 38.000 Kfz/Tag) und der B 288 (Berliner Straße mit ca. 37.000 Kfz/Tag) am höchsten. Hohe Belastungen bestehen auch auf der B 9 bzw. dem anschließenden Ringstraßenzug/L 473 mit ca. 25.000 (Nassauerring) bis ca. 35.000 Kfz/Tag (KP Europaring/ Werner-Voß-Straße). Auf den Straßen Charlottering und Oppumer Straße verkehren ca. 30.000 Kfz/Tag. Ca. 25.000 Kfz/Tag wurden auf den Straßen Glockenspitz, St. Töniser Straße, Dießemer Bruch und Hückelsmaystraße gezählt.
- In der Innenstadt hat (abgesehen von den oben erwähnten Ringstraßen) die Philadelphiastraße mit ca. 18.500 Kfz/Tag die höchste Verkehrsbelastung.
- Abbildung 36: **Verkehrsstärken DTV im Kfz-Verkehr**¹⁰⁸



¹⁰⁷ Vgl. IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH (2017), Straßenverkehrszählung 2017 tabellarische Ergebnisdaten, Anlage 2, S.1-7

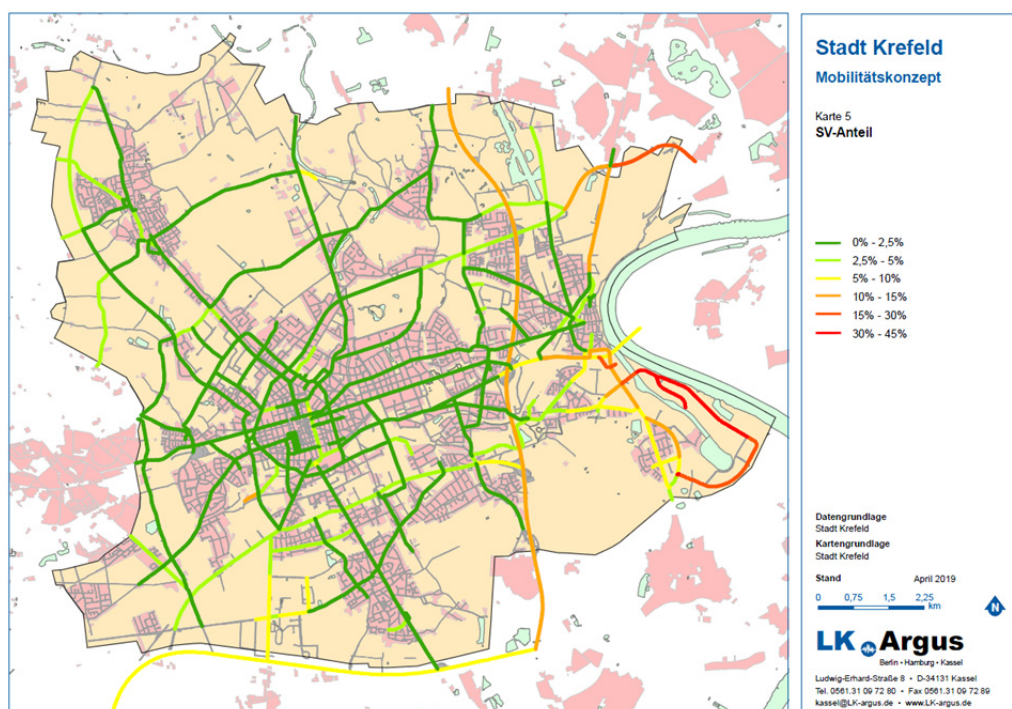
¹⁰⁸ Eigene Darstellung nach Stadt Krefeld (2018), Kartierungsnetz für die Lärmkartierung 2018

Schwerlastverkehr

Die höchsten Belastungen im Schwerlastverkehr (SV) bestehen auf den Straßen Charlottenring (KP Duisburger Straße mit ca. 4.500 Lkw/Tag), der Berliner Straße (ca. 2.500 Lkw/Tag) und der Düsseldorfer Straße (ca. 2.000 Lkw/Tag), die eine Zu- und Abfahrt zum Hafenbereich darstellt.

Auch bei den SV-Anteilen weisen der Charlottenring (ca. 16%) und die Düsseldorfer Straße (ca. 12%) hohe Werte auf, die nur im Hafenbereich (z.B. in der Bataverstraße mit ca. 38%) höher liegen.¹⁰⁹

● **Abbildung 37:** Verkehrsbelastung SV-Anteile¹¹⁰



Planungen und Maßnahmen

Zukünftige Vorbehaltsstraßen und Netzergänzungen

Planungen zu zukünftigen Vorbehaltsstraßen und verschiedenen Netzergänzungen aus dem Flächennutzungsplan sind im Einzelnen:¹¹¹

¹⁰⁹ Vgl. ebd.

¹¹⁰ Eigene Darstellung nach Stadt Krefeld (2018), Kartierungsnetz für die Lärmkartierung 2018

¹¹¹ Vgl. Stadt Krefeld (2015), Flächennutzungsplan der Stadt Krefeld 2015, Begründung, S. 160f

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

- 1 - Begradigung Tönisvorster Straße / Steeger Dyk im Bereich Hüls-Südwest
- 2 - Westumgehung Krefeld (B 9n) (Vorplanung besteht)
- 3 - Nordumgehung Schicksbaum (Vorplanung besteht)
- 4 - Verlängerung Gatherhofstraße
- 5 - Südumgehung Fischeln zwischen Kölner Straße und Anrather Straße
- 6 - Verlängerung Griesbacher Straße
- 7 - Verlängerung Bremer Straße
- 8 - Hafenring (realisiert¹¹²)

Sonderlage Nord

Im Krefelder Stadtteil Kempener Feld / Baakeshof befindet sich die „Sonderlage Nord“, in der typische Gewerbenutzungen und großflächiger Einzelhandel angesiedelt sind, welche ein erhebliches Kfz-Verkehrsaufkommen verursachen. Der Straßenzug der B 9 „Kempener Allee - Birkschenweg - Blumentalstraße“ besitzt wichtige regionale und städtische Verbindungsfunktionen, die zeitweise durch Probleme der Verkehrsabwicklung beeinträchtigt sind.¹¹³

Im Umfeld der Sonderlage Nord besteht eine Reihe von Planungen (Erweiterungen von Industriegebiet, Gewerbegebiet sowie Misch- und Wohngebieten), die erwarten lassen, dass die Kfz-Verkehrserzeugung in diesem Gebiet deutlich ansteigen wird.¹¹⁴

Für die stufenweise Umsetzung der Flächen wird die zu erwartende verkehrliche Lage pro Umsetzungsphase bewertet und es werden Maßnahmen empfohlen.¹¹⁵

- Planfall 1: Erweiterung des bestehenden Industriegebietes Fa. Siempelkamp und Realisierung von 100 Wohneinheiten entlang der Kempener Allee.
 - Kapazitätserweiterung auf dem Linksabbiegerstreifen der Venloer Straße

¹¹² Vgl. LK Argus (2019), Protokoll der Verwaltungsrunde am 03.04.2019, Stand 08.04.2019, S. 6

¹¹³ Vgl. Runge IVP (2018), Verkehrsuntersuchung „Kempener Allee / Sonderlage Nord“ in Krefeld, 2018, S. 5

¹¹⁴ Vgl. ebd., S. 5ff

¹¹⁵ Vgl. ebd., S. 31ff

- Planfall 2: Errichtung eines Möbelhauses an der Niedieckstraße sowie nicht-zentrenrelevanter Einzelhandel im Bereich der Kleinewefersstraße.
 - Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Anbindungen an die Kempener Allee (für die Anbindung des südl. Kasernengeländes besteht ein Erschließungskonzept¹¹⁶).
 - Integration der lichtgesteuerten südl. Hauptzufahrt in das Kasernengelände in die bestehende „Grüne Welle“ Kempener Allee.
 - Verzicht auf die Möglichkeit zum Linksabbiegen an der nördlichen Kasernenausfahrt)
 - Kapazitätssteigerung durch zusätzlichen Fahrstreifen in Geradeausrichtung des Birkschenwegs (dann 4-streifig)
 - Variantenuntersuchung am KP Mevissenstraße / Niedieckstraße, Vorzugsvariante ist die Errichtung eines kleinen Kreisverkehrs. Im Zuge des Möbelhaus-Bauantrages soll eine separate Verkehrsuntersuchung für den Bereich der Niedieckstraße aufgestellt werden
- Planfall 3: Die Vollentwicklung des Bebauungsplanes Nr. 737 sowie die Entwicklung der Gewerbeflächen nördlich der Kleingartenanlage.
 - Herstellung der Erschließung Gewerbeflächen / Wertstoffhof über Verlängerung Westparkstraße
- Planfall 4: Entwicklung im Bereich des Mischgebietes und die Entwicklung der verbleibenden Freiflächen.

Ausbau BAB 57

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen plant den Ausbau der BAB 57 von 4 auf 6 Fahrstreifen. Die Gesamtlänge der Ausbaustrecke auf Krefelder Stadtgebiet erstreckt sich über 6,08 km¹¹⁷ und gliedert sich in folgende Bauabschnitte:¹¹⁸

- Abschnitt „Oppum“ von AS Meerbusch bis AS Krefeld-Oppum (Rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss seit Oktober 2017)

¹¹⁶ Vgl. ebd., S. 42

¹¹⁷ Vgl. Stadt Krefeld (o.J.), URL: <https://www.krefeld.de/de/vermessung/ausbau-a-57-krefeld/> [Zugriff 10.04.2019]

¹¹⁸ Vgl. Straßen NRW (o.J.), URL: <https://www.strassen.nrw.de/de/projekte/a57/ausbau-am-niederrhein/die-abschnitte.html> [Zugriff 10.04.2019]

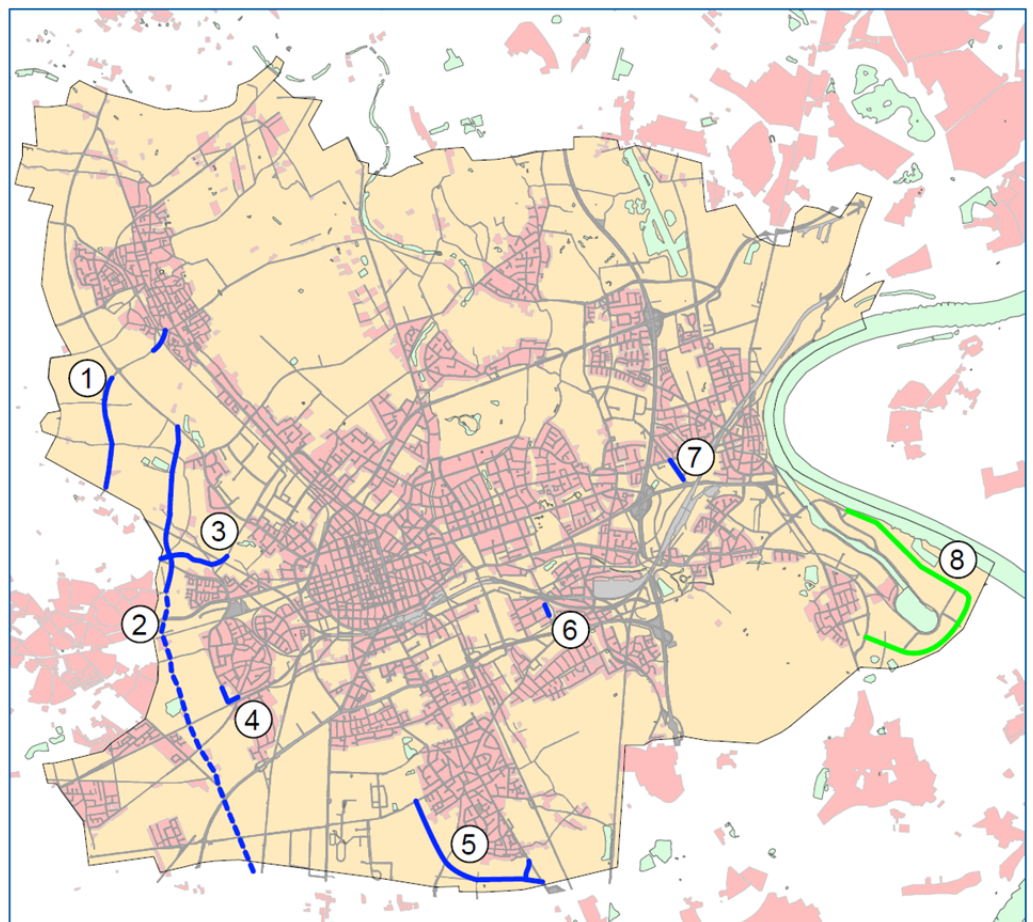
Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

- Abschnitt „Krefeld“ von AS Krefeld-Oppum bis AS Gartenstadt (Planfeststellungsverfahren beantragt, Planunterlagen lagen bis zum 17.04.2019 bei der Stadt Krefeld aus; Stand 10.04.2019)
- Abschnitt „Kapellen“ von AS Gartenstadt bis AS Moers (Vorentwurf genehmigt)

Das Gesamtprojekt (sechsstreifiger Ausbau der B 57 zwischen AK Meerbusch und AK Moers) hat im BVWP eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung erhalten.

- **Abbildung 38:** Netzergänzungen aus dem FNP (blaue Linie: Neubau; gestrichelte Linie: Ausbau bestehende Straße; grüne Linie: bereits realisiert)



Aktuelle Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsverstetigung

Bislang gibt es in Krefeld keine tageszeitlich befristete Geschwindigkeitsreduzierung. Auf einem Teilstück der Kölner Straße im Ortsteil Königshof in der Nähe des Kindergartens soll dies erstmals erfolgen. Die zulässige Höchstge-

schwindigkeit soll in der Zeit von 6:30 Uhr bis 17:00 Uhr auf 30 km/h herabgesetzt werden. Die Kölner Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes.¹¹⁹

Für die Strecken entlang der Untergath und Frankenring/ Deutscher Ring sollen im Herbst 2019 bzw. Frühjahr 2020 eine Erneuerungen der LSA-Signaltechnik sowie eine Anpassung der Signalprogramme umgesetzt werden. Zudem soll auf der Untergath die in 2011 von 70 km/h auf 50 km/h herabgesetzte zulässige Höchstgeschwindigkeit wieder auf 70 km/h angehoben werden. Diesen Maßnahmen gingen Untersuchungen zur Verstetigung des Verkehrsflusses und zur Luftreinhaltung voran.¹²⁰

3.6.2 Wirtschaftsverkehr

Eine wichtige Funktion im Güterverkehr erfüllt der Krefelder Rheinhafen. Im Jahr 2010 sind im Krefelder Hafen 3.321.000 t Güter umgeschlagen worden.¹²¹

Weitere bzw. aktuellere Daten zu Wirtschaftsverkehren sowie Güter- und Warenbewegungen liegen nicht vor.

In der Fußgängerzone besteht eine Ausnahmegenehmigung für Lieferfahrzeuge zwischen 7.00 und 11.00 Uhr sowie zwischen 19.00 und 21.00 Uhr (Zusatzzeichen 1026-35 „Lieferverkehr frei“). In den übrigen Bereichen mit eingeschränktem Haltverbot (VZ 286 bzw. VZ 290.1 StVO) besteht gemäß StVO für den Lieferverkehr die Möglichkeit zum Be- und Entladen (vgl. hierzu § 12 StVO). Mängel bezüglich der Abwicklung von Be- und Entladevorgängen des Lieferverkehrs wurden in der Innenstadt nicht festgestellt.¹²²

Planungen

Im Jahr 2018 wurde zur besseren Abwicklung der „letzten Meile“ im Güterverkehr die Förderung von nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) durch die Landesregierung wieder eingeführt. Im Jahr 2018 und 2019 erhielt der **Rheinhafen Krefeld** für Erhaltungs- bzw. Erneuerungsinvestitionen auf Gleis-

¹¹⁹ Vgl. Kommunalbetrieb Krefeld (2019), Schreiben des Kommunalbetriebs Krefeld vom 23.05.2019, Betreff: Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld, Ihre Fragen an den Kommunalbetrieb Krefeld zu planerischen Grundlagen, S. 2

¹²⁰ Vgl. Kommunalbetrieb Krefeld (2019), Schreiben des Kommunalbetriebs Krefeld vom 23.05.2019, Betreff: Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld, Ihre Fragen an den Kommunalbetrieb Krefeld zu planerischen Grundlagen, S. 5

¹²¹ Vgl. Stadt Krefeld (2015), Flächennutzungsplan der Stadt Krefeld 2015, Begründung, S. 16

¹²² Vgl. IGS Ingenieurgesellschaft Stolz (2016), Parkraumkonzept Innenstadt Krefeld, S. 66

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

abschnitten Landesfördermittel in Höhe von insgesamt rund 1,5 Millionen Euro. Damit sollen voraussichtlich rund 23.000 Lkw-Fahrten vermieden werden.¹²³

Aktuell plant der Hafen Krefeld auf dem Gelände des bestehenden Güterbahnhofs einen neuen Hafenbahnhof (Trailerport).

Zur Bewältigung der zunehmend verkehrsbelastenden Lieferungen durch Kleinteiligkeit, steigende Artenvielfalt der Sendungen, die zunehmenden Belieferungsfrequenzen, die zunehmende Zahl der Wettbewerber und steigende Onlinebestellungen wurde von der IHK Mittlerer Niederrhein eine „Studie zur Entwicklung von Micro-Hubs in mittelgroßen Städten am Beispiel der Kommunen Krefeld, Mönchengladbach und Neuss“ beauftragt. Die Landesregierung NRW fördert diese Studie der IHK Mittlerer Niederrhein¹²⁴. Der Projektauftritt dazu fand im Frühjahr 2019 statt. Die Studie soll voraussichtlich im September 2019 mit einem Handbuch zur Realisierung von Micro-Hubs abgeschlossen werden¹²⁵ und u.a. folgende verkehrsrelevante Themen behandeln:¹²⁶

- Lieferradius
- Mengenaufkommen
- Anforderungen an die Infrastrukturanbindung
- Investitionsbedarf
- Betreibermodelle
- Straßenverkehrs- und Ordnungsrecht

City-Hubs stellen Zwischenstationen in der Lieferkette dar. Lieferungen können von dort auf der „letzten Meile“ zum Kunden mit kleineren Lieferfahrzeugen wie Lastenfahrrädern transportiert werden.

3.6.3 Ruhender Kfz-Verkehr

In den 1990er Jahren hat die Stadt Krefeld ein Konzept zum Bewohnerparken erstellt und in einigen Straßenzügen Bewohner-Parkzonen eingerichtet. Das

¹²³ https://www.vm.nrw.de/presse/pressemitteilungen/Archiv-des-VM-2019/2019_05_15_Bescheiduebergabe-NE-Bahnen/index.php [Zugriff 27.05.2019]

¹²⁴ Vgl. Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2019), URL: <https://www.vm.nrw.de/index.php> [Zugriff: 28.10.2019]

¹²⁵ Vgl. Präsentation Kickoff Studie zur Entwicklung von Mikro-Hubs in mittelgroßen Städten am Beispiel der Kommunen Krefeld, Mönchengladbach und Neuss am 28.03.2019, S. 26

¹²⁶ Vgl. Entwurf Ausschreibung City-Hub der IHK Mittlerer Niederrhein, 2019

Konzept sollte schrittweise umgesetzt werden, wurde aber nach Beschluss des Planungsausschusses der Stadt Krefeld von April 1998 nicht weiterverfolgt.

Zum ruhenden Verkehr liegen aktuelle Informationen aus den Parkraumkonzepten Innenstadt¹²⁷ (2016) und Uerdingen¹²⁸ (2018) vor.

Parkraumkonzept Innenstadt

Das Parkraumkonzept Innenstadt (2016) beinhaltet eine Bestandsaufnahme der öffentlichen Parkplätze und der öffentlich nutzbaren Parkhäuser sowie (teilweise) der privaten Stellplätze in der Innenstadt, der dort geltenden Parkregelungen und eine Analyse der Auslastung der öffentlichen Parkplätze und eines Teils der Parkhäuser.

Im öffentlichen Raum wurden 8.028 Parkplätze erfasst, in den Parkhäusern bzw. Tiefgaragen stehen 5.551 Stellplätze zur Verfügung. Neun der 13 Parkhäuser bzw. Tiefgaragen befinden sich innerhalb der vier Wälle, drei weitere im Umfeld des Hauptbahnhofes, d.h. im zentralen Stadtkern.

- **Abbildung 39:** Öffentliche Parkplätze und deren Bewirtschaftungsform im Untersuchungsgebiet (Stand Oktober 2015)¹²⁹

Gebiet	I	II	III	IV	V	Gesamt
Parkplätze im öffentlichen Straßenraum	1.972	2.576	2.078	1.147	255	8.028
Bewirtschaftung						
ohne	403	1.164	1.777	559	147	4.050
Parkscheibe	40	175	120	366	0	701
Parkschein	1.228	14	22	189	61	1.514
eingeschränkt / Bewohner frei	201	1.177	0	0	0	1.378
zeitweise Halteverbot	73	22	145	6	38	284
Sonderparken	27	24	14	27	9	101

Die privaten Stellplätze konnten nur teilweise - soweit zugänglich - erhoben werden und sind für die Parkraumkonzeption weniger relevant.

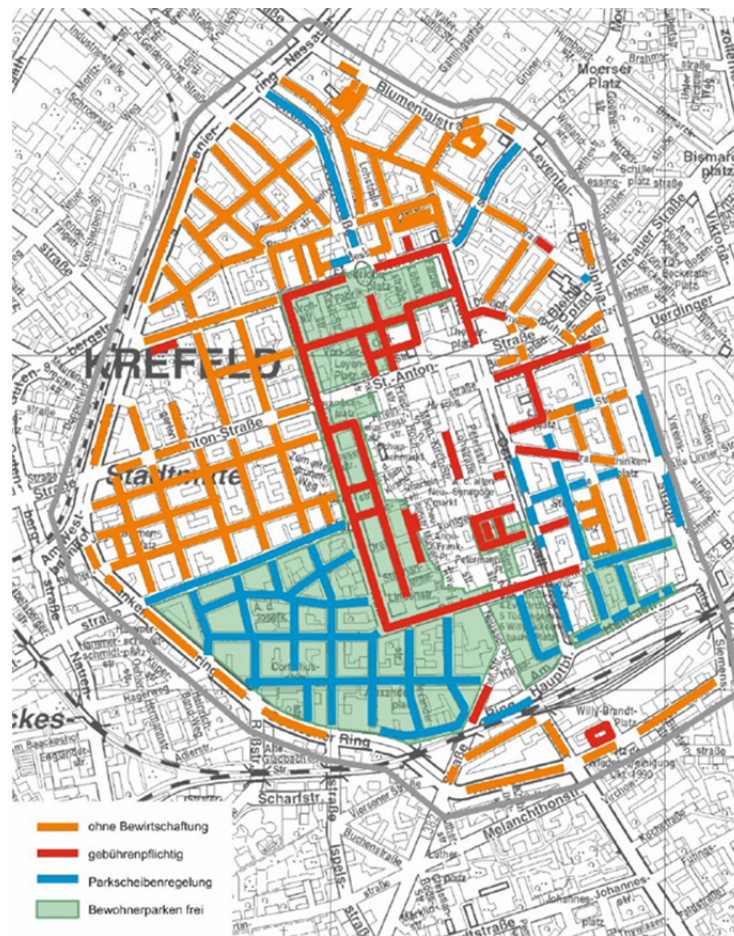
Im Bestand ist das Parken innerhalb und auf den Wallanlagen und in einigen weiteren Straßen gebührenpflichtig. Südlich der Wälle und auf einigen Straßenzügen im Norden der Innenstadt ist das Parken mit Parkscheibe geregelt, in den übrigen Bereichen findet keine Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze statt. Bewohnerparken gibt es innerhalb der Wälle und im süd-westlichen Innenstadtbereich.

¹²⁷ Vgl. Ingenieurgesellschaft Stolz IGS (2016), Parkraumkonzept Innenstadt Krefeld

¹²⁸ Vgl. IKS Mobilitätsplanung (2018), Parkraumkonzept Uerdingen

¹²⁹ Vgl. Ingenieurgesellschaft Stolz IGS (2016), Parkraumkonzept Innenstadt Krefeld S. 14

● **Abbildung 40:** Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich¹³⁰



An einem Werktag wurden 27.090 Parkvorgänge auf den öffentlichen Parkplätzen erfasst.

Zentrale Analyseergebnisse des Parkraumkonzeptes Innenstadt sind:

- Ca. 13.600 Parkplätze stehen Bewohnern und Besuchern der Innenstadt im öffentlichen Straßenraum (ca. 8.000) oder in Parkhäusern (ca. 5.500) zur Verfügung. Diese sind teilweise gebührenpflichtig bzw. mit Parkscheibe bewirtschaftet, Bewohner können innerhalb der Bewohnerparkgebiete unbeschränkt parken.
- Nach den Analysen des Parkraumkonzeptes Innenstadt Krefeld gibt es ein ausreichendes Parkraumangebot in der Innenstadt, die festgestellte Nachfrage liegt unterhalb des Angebots (keine Notwendigkeit der Errichtung zusätzlicher Parkstände). Die folgende Abbildung 41 verdeutlicht die Parkraum-Auslastung an Werktagen und an Samstagen. Keiner der untersuch-

¹³⁰ Vgl. Ingenieurgesellschaft Stolz IGS (2016), Parkraumkonzept Innenstadt Krefeld, S. 15

ten Bereiche weist eine 100%ige Auslastung auf. An Werktagen liegt die Auslastung zwischen 06.00 Uhr morgens und 22.00 Uhr abends zwischen 70-90%. Eine Auslastung über 90% ist an Werktagen nur in kleinen Teilbereichen festzustellen (siehe Abbildung 41 linkes Bild, rot markiert). An Samstagen ist die Parkraum-Auslastung insgesamt höher als an Werktagen (Abbildung 41, rechtes Bild). Jedoch kann auch hier festgestellt werden, dass es Bereiche gibt, in denen die Auslastung bei unter 90% liegt und daher noch genügend freie Parkplätze vorhanden sind.

- **Abbildung 41:** Parkraumauslastung¹³¹ (Bild links Wochentags, rechts Samstag)



- Die Parkraumbewirtschaftung ist uneinheitlich
 - Von ca. 8.000 Parkständen im öffentlichen Straßenraum sind 50 % nicht bewirtschaftet (d.h. kostenlos und ohne zeitliche Beschränkung zu nutzen) und andere 50 % mit zeitlicher Beschränkung (Parkscheibe)
 - Ca. 18 % zusätzlich monetär bewirtschaftet (überwiegend im zentralen Bereich, mit Parkschein)
- Das Parkleitsystem ist uneinheitlich, entspricht nicht mehr den Anforderungen und sollte überarbeitet werden.
- Bevorrechtigungen für Bewohner bestehen nur in vereinzelt Straßenzügen, da das Bewohnerparkkonzept von 1998 schrittweise umgesetzt werden sollte und nach dem Beschluss nicht weiterverfolgt wurde.

¹³¹ Vgl. Ingenieurgesellschaft Stolz IGS (2016), Parkraumkonzept Innenstadt Krefeld S. 25-26

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

- Der Zustand der Parkhäuser offenbart erhebliches Verbesserungspotenzial hinsichtlich der Attraktivität und Benutzerfreundlichkeit.
- Die Vereinheitlichung der Beschilderung ist anzustreben

Folgende Maßnahmen werden im PKI empfohlen:¹³²

- Aktualisierung der Parkgebührenordnung, einheitliche Gebühren
- Vorbereitung und Umsetzung der Bewohnerparkregelung
- Anpassung der Überwachungsstrategie
- Bestandsaufnahme in umliegenden Gebieten
- Neue Beschilderung
- Anpassung des Parkleitsystems
- Beschaffung von Parkscheinautomaten

Das Parkraumkonzept Innenstadt wurde nicht beschlossen. Der Beschlussentwurf sieht folgende grundsätzliche Umsetzungen der Maßnahmen aus dem PKI vor:¹³³

- Einführung von Bewohnerparken
- Einführung der Bewirtschaftung (Parkgebührenpflicht und Parkscheibenregelung)
- Austausch des bestehenden dynamischen gegen ein statisches Parkleitsystems

In der Bürger- und Passantenbefragung aus dem Jahr 2018 (insgesamt 2.082 Befragte) wird das Parkplatzangebot in Parkhäusern im Durchschnitt mit der Schulnote 2,78 bewertet. Das Parkplatzangebot auf Straßen und Plätzen erhielt die Note 4,13 und die Parkgebühren werden mit der Note 3,95 bewertet.¹³⁴

Parkraumkonzept Uerdingen

Im Parkraumkonzept Uerdingen 2018 (PKUe) wurden sämtliche Parkplätze im öffentlichen Straßenraum sowie einsehbare private Stellplätze (ergänzt um aus

¹³² Vgl. Ingenieurgesellschaft Stolz IGS (2016), Parkraumkonzept Innenstadt Krefeld, S. 91ff

¹³³ Vgl. Stadt Krefeld (2016), Beschlussentwurf zur Vorlage 3026/16

¹³⁴ Abschlusspräsentation Ergebnisse der Passanten- und Bürgerbefragung Krefeld 2018, S. 23

Luftbildern erkennbare private Stellplätze) erhoben. Dabei wurden Ort, Parkraumregelung und Anzahl der Parkplätze erfasst. Zudem wurde eine Passantenbefragung mit 1.180 Interviews sowie eine Kennzeichenerfassung des ruhenden Verkehrs an drei Tagen durchgeführt: Mittwoch und Samstag mit Markt auf dem Röttgen und ein Donnerstag als repräsentativer Werktag.

Insgesamt sind im Untersuchungsgebiet des PKUe 2.363 öffentlich nutzbare Parkstände vorhanden.¹³⁵

- 1.907 im öffentlichen Straßenraum
- 456 auf Parkplatzanlagen
- 2.056 ohne Bewirtschaftung, 23 Sonderparkplätze
- 142 mit Parkschein
- 142 mit Parkscheibe

Es bestehen keine Bewohnerparkvorrechte.

Insgesamt wurden 2.202 private Stellplätze erfasst. Auf folgenden vier privaten Stellplatzanlagen wurde eine Kennzeichenerhebung durch die Eigentümer genehmigt:

- Dujardin (35 Stellplätze)
- St. Josef Hospital (90 Stellplätze)
- Gymnasium Fabritianum (60 Stellplätze)
- Hotel zur Brücke (23 Stellplätze)

Der Großteil der Parkplätze im Untersuchungsgebiet ist derzeit nicht bewirtschaftet, teilweise besteht ein eingeschränktes Halteverbot.

Kostenpflichtiges Parken (max. 3 Std.) gibt es auf bzw. im Bereich um den Marktplatz und in Abschnitten der Nieder- bzw. Oberstraße (max. 1 Std.). Kurzparken mit Parkscheibe auf dem Parkplatz Am Röttgen (außerhalb der Markttag, max. 2 Std.) und in der Alten Krefelder Straße und der Von-Brempt-Straße (max. 1 Std.).

Die Erhebung der Belegung und der Auslastung¹³⁶ hat eine, zu den Erhebungszeiten und in den Bereichen, unterschiedliche Auslastung der Parkplätze ergeben, die aber zu keiner Zeit eine Volllastung der Parkplätze im Untersu-

¹³⁵ Vgl. Stadt Krefeld (2018), Parkraumkonzept Uerdingen 2018, IKS-Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung, S. 63f

¹³⁶ Vgl. ebd.

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

chungsgebiet gezeigt hat. Insgesamt wird zur festgestellten Spitzenstunde um 11.00 Uhr bei 1.666 parkenden Fahrzeugen auf 2.207 vorhandenen öffentlichen Parkplätzen eine Auslastung von 75% erreicht. Jedoch wurde ein Verteilungsproblem festgestellt. In einigen Bereichen wie im Umfeld der Bezirkssportanlagen und dem Gymnasium am Fabritianum liegt während der Spitzenstunde kein Parkdruck vor, allerdings wird im Umfeld der Fußgängerzone und des Bahnhofs eine weitaus höhere Auslastung festgehalten. Teilweise liegt die Auslastung mit illegalen Parkvorgängen in diesen Bereichen bei über 100%. Es wurde weiterhin festgestellt, dass die Parkplatzanlagen Am Röttgen, Bahnhof Süd und Zollamt eine Auslastung von über 100% aufweisen, die Anlagen Bahnhof Nord und Marktplatz eine Auslastung von über 90% wohingegen die Parkplatzanlage Bahnhofstraße nur eine Auslastung von 60% aufweist. Innerhalb der Spitzenstunde sind die meisten parkenden Fahrzeuge von gebietsfremden Personen. Nur 22% der Parkplätze werden durch Bewohner belegt.¹³⁷

Defizite werden in der Undurchsichtigkeit der angeordneten Bewirtschaftung und im illegalen Gehwegparken gesehen.

Empfohlen wird eine flächendeckende Bewirtschaftung der Parkplätze im Kerngebiet, die Einrichtung von Bewohnerparkzonen, die Umsetzung des autofreien Marktplatzes und mittelfristig der Bau einer Parkpalette am Bahnhof.

Das PKUe wurde am 26.11.2018 vom Rat der Stadt Krefeld in seinen Grundsätzen beschlossen:¹³⁸ Beschluss zur stufenweisen Umsetzung mit einer Abweichung von den gutachterlichen Empfehlungen (Mischprinzip in Bewohnerparkzone 2) und vertiefenden Planungen durch die Verwaltung.

Parkleitsystem

Die Stadt Krefeld verfügt über ein in weiten Teilen dynamisches Parkleitsystem, an das ein Großteil der Parkhäuser in der Innenstadt (Theater, Sparkasse, Rathaus, Königstraße, HansaCentrum, Wiedenhofgarage, Bahnhof, Behnisch Haus, Schwanenmarkt und Mediothek) angeschlossen ist.¹³⁹

Das Parkleitsystem ist uneinheitlich und entspricht nicht mehr den Anforderungen. Dieses sollte vereinheitlicht und konzeptionell überarbeitet werden.

¹³⁷ Vgl. Stadt Krefeld (2018), Parkraumkonzept Uerdingen, Bericht, IKS Ingenieurbüro, S. 50

¹³⁸ Vgl. Öffentliche Niederschrift vom 26.11.2018, 5807/18, S. 19

¹³⁹ Vgl. Ingenieurgesellschaft Stolz IGS (2016), Parkraumkonzept Innenstadt Krefeld, S.17

In Uerdingen ist ein statisches Parkleitsystem vorhanden, welches aus Wegweisungen für insgesamt 7 Parkanlagen besteht. Im PKUe wird bemängelt, dass dieses Gebietsfremden keine nutzbaren Informationen liefert.¹⁴⁰

3.7 Status-Quo Schienenverkehr und ÖPNV

Der Öffentliche Personenverkehr (ÖV) mit Bus und Bahn hat bei den täglichen Wegen der Krefelder Bevölkerung einen Anteil von 13%.¹⁴¹ Dies ist im Vergleich zu anderen Straßenbahnstädten eher gering. Unter Berücksichtigung der Pendler und Besucher werden in bzw. von und nach Krefeld täglich ca. 121.900 ÖV-Wege zurückgelegt.

3.7.1 Fernverkehr

Schienerfernverkehr

Im Fernverkehr wird der Hauptbahnhof Krefeld lediglich auf der Strecke Aachen - Berlin von zwei InterCity-Zügen (Einer pro Richtung) am Tag bedient. Die Verbindungen verlaufen über die Städte Duisburg, Oberhausen, Hannover und Wolfsburg.

In Duisburg (über RE42, RB33 und RB35), Düsseldorf (über RE10), Mönchengladbach (über RE42, RB33 und RB35) und Neuss (über RE7) besteht die nächste Möglichkeit zum Umsteigen auf nationale und internationale Schienenverbindungen.

Fernbus

An dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) südlich des Hauptbahnhofes befindet sich eine Fernbushaltestelle. Von hier aus bestehen 49 buchbare Fernbusverbindungen mit zum Teil internationalen Zielen (z.B. Brüssel, Antwerpen, Amsterdam). Die meisten Routen sind mit einem Umstieg in Dortmund verbunden. Direkte Verbindungen bestehen nach:¹⁴²

- Maastricht (einmal täglich)
- Brüssel (einmal täglich)

¹⁴⁰ Vgl. Stadt Krefeld (2018), Parkraumkonzept Uerdingen 2018, IKS-Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung, S. 4

¹⁴¹ Vgl. Stadt Krefeld (2017), Mobilitätsbefragung 2017, Modal-Split-Erhebung, S. 32

¹⁴² Vgl. Flixbus (o.J.), URL: <https://www.flixbus.de/fernbus/krefeld> - Stand: April 2019 [Zugriff 16.04.2019]

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

- Mons (einmal täglich)
- Roermond (einmal täglich)
- Aachen (einmal jeweils Mo, Do-So)
- Bremen (einmal jeweils Mo, Do-So)
- Münster (einmal jeweils Mo, Do-So)
- Dortmund (einmal täglich)

Die Bedeutung der Fernbusse wird als abnehmend eingeschätzt¹⁴³.

Eine Busverbindung zum Flughafen Düsseldorf wurde eingestellt¹⁴⁴, der Flughafen ist nur mit Umstieg erreichbar.

SPNV

Im Nahverkehrsplan 2013 wird auf die Analysen des NVP 1998¹⁴⁵ verwiesen.

Zum regionalen SPNV liegt der Nahverkehrsplan des VRR aus 2017 vor.

Netze und Bahnhöfe im SPNV

Mit den Bahnhöfen Hauptbahnhof Krefeld, Bahnhof Oppum, Bahnhof Uerdingen, Bahnhof Linn, Bahnhof Forsthaus und Hohenbudberg Chempark verfügt Krefeld über sechs SPNV-Haltestellen.

Der Hauptbahnhof Krefeld wird von den RegionalExpress-Linien RE7, RE10 und RE42 sowie von den Regionalbahnen RB33 und RB35 angefahren. Diese verkehren im 60-min-Takt und bieten Verbindungen zu folgenden Städten¹⁴⁶:

RE7: Rheine - Münster - Hamm - Hagen - Wuppertal - Solingen - Köln - Neuss - Krefeld (werktags 20, samstags 19, sonntags 18 Fahrten). Die RE7 hält auch am Bahnhof Krefeld Oppum.

RE10: Düsseldorf - Krefeld - Kleve (werktags 37, samstags 19, sonntags 18 Fahrten). Die RE 10 hält auch am Bahnhof Krefeld Oppum.

¹⁴³ Vgl. LK Argus (2019), Protokoll der Verwaltungsrunde am 03.04.2019, Stand 08.04.2019, S. 7

¹⁴⁴ Vgl. LK Argus (2019), Protokoll der Verwaltungsrunde am 03.04.2019, Stand 08.04.2019, S. 7

¹⁴⁵ Untersuchungen zu Haltestelleneinzugsbereichen sowie Quell-Ziel-bezogene Auswertungen wie Bedienungshäufigkeit, Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten wurden aus dem NVP 1998 übernommen und haben größtenteils noch Bestand

¹⁴⁶ Vgl. VRR (2017), VRR-Nahverkehrsplan 2017, S. 210ff

RE42: Mönchengladbach - Krefeld - Duisburg - Essen - Gelsenkirchen - Herne - Wanne-Eickel Hbf. - Recklinghausen - Haltern am See - Münster (werktags 24, samstags 18, sonntags 16 Fahrten). Die RE42 hält auch am Bahnhof Krefeld Uerdingen.

RB33: Duisburg - Krefeld - Mönchengladbach - Aachen (werktags 21, samstags 21, sonntags 20 Fahrten). Die RB33 hält auch an den Krefelder Bahnhöfen Hohenbudberg Chempark, Uerdingen, Linn und Oppum. Ab Dezember 2020 verkehrt die RB33 bis Essen¹⁴⁷.

RB35: Mönchengladbach - Krefeld - Duisburg - Oberhausen - Wesel (werktags 14, samstags 0, sonntags 0 Fahrten). Die RB35 hält auch an den Krefelder Bahnhöfen Hohenbudberg Chempark, Uerdingen, Oppum und Forsthaus.

Bis Dezember 2016 bestand für Krefeld eine Anbindung an den RE10 als Vorlaufbetrieb zum Rhein-Ruhr-Express (RRX). Seitdem ist Krefeld nicht mehr an den RRX angebunden.

3.7.2 ÖPNV

Netzstruktur und Bedienungszeiten des ÖPNV

Innerhalb des Stadtgebiets von Krefeld besteht folgendes Bedienungsangebot:

- 4 Straßenbahnlinien (überwiegend 15/ 30/ 60-Minuten-Takt¹⁴⁸ - siehe Verkehrszeiten)
- 25 Buslinien (überwiegend im 30 Minuten-Takt, abends geringer, ab 22 Uhr ausgewählte Nachtbuslinien)

Verkehrszeiten:

- Hauptverkehrszeit HVZ: Mo-Fr: 6.00 - 8.00 Uhr und 15.00 - 19.00 Uhr
- Nebenverkehrszeit NVZ: Mo-Fr: 8.00 - 15.00 Uhr
Sa: 8.00 - 18.00 Uhr
- Schwachverkehrszeit SVZ: Mo-Fr: vor 6.00 Uhr und 19.00 - 22.00 Uhr
Sa: vor 8.00 Uhr und nach 18.00 Uhr, So: ganztags
- Nachtverkehr: täglich ab 22.00 Uhr - 3.30 Uhr

¹⁴⁷ Stadt Krefeld, Anmerkungen vom 17.06.2019

¹⁴⁸ Linie 41 nach Fischeln im 10 Minuten-Takt in der HVZ + NVZ, nachts im 30-Minuten-Takt (bis 03:42 an Wilhelmsplatz)

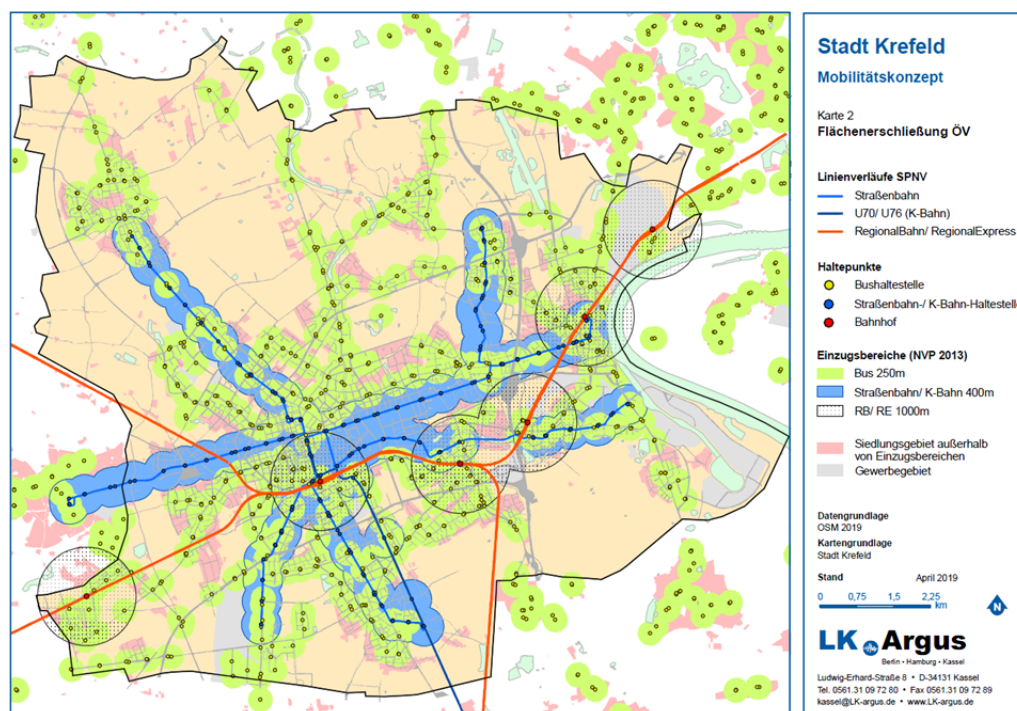
Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre (AST) im Krefelder Stadtgebiet wurden eingestellt und werden aktuell als „nicht mehr relevant“ eingeschätzt.¹⁴⁹

Bedienungs- und Erschließungsqualität

Der Einzugsbereich für die fußläufige Erreichbarkeit von Bushaltestellen wird in NVP 2013¹⁵⁰ mit 250 m, der von Straßenbahnhaltestellen mit 400 m bemessen. RE/RB-Bahnhöfe gelten nach NVP bis zu einer Entfernung von 1000m als fußläufig erreichbar. Die Auswertung der Haltestellen-Einzugsbereiche (s. Abbildung 42) zeigt, dass nicht alle Siedlungsflächen vollständig vom ÖV erschlossen sind. In Hüls, Benrad-Süd und Bockum lassen sich größere, in vielen weiteren Bereichen auch kleinere Erschließungslücken erkennen. Entlang der Straßenbahnlinien besteht nahezu durchgängig eine fußläufige Erreichbarkeit der Straßenbahnhaltestellen.

In der Passanten- und Bürgerbefragung 2018 wurde die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem ÖPNV mit der Schulnote 1,97 bewertet.¹⁵¹

● **Abbildung 42: Flächenerschließung ÖV**



¹⁴⁹ Vgl. LK Argus (2019), Protokoll der Verwaltungsrunde am 03.04.2019, Stand 08.04.2019, S. 7

¹⁵⁰ Vgl. Stadt Krefeld (2013), Nahverkehrsplan 2013, S. 86

¹⁵¹ Vgl. Abschlusspräsentation Ergebnisse der Passanten- und Bürgerbefragung Krefeld 2018, S. 24

Intermodalität, Verknüpfung und Vernetzung

Die im Stadtgebiet gelegenen Bahnhöfe bzw. Haltepunkte verfügen bis Hohenbudberg Chempark über Park-and-Ride-Plätze und Bike-and-Ride-Plätze mit Umsteigemöglichkeiten zu Bussen bzw. zur Straßenbahn.¹⁵² Am Bahnhof Linn besteht ein vorgelagerter Parkplatz, welcher nicht als Park-and-Ride-Platz gekennzeichnet ist.¹⁵³

Darüber hinaus bestehen an den Haltestellen Grundend, Fischeln und Königshof Park & Ride sowie Bike & Ride, an der U76 (K-Bahn)-Haltestelle Dießem ist Bike & Ride eingerichtet.¹⁵⁴

Barrierefreiheit

Die Bahnhöfe Krefeld Hauptbahnhof, Krefeld-Oppum, Krefeld-Uerdingen wurden durch Bahnsteigaufhöhung, Einrichten von Aufzügen bzw. Rampen und Blindenleitstreifen barrierefrei umgebaut.¹⁵⁵

An den SPNV Haltepunkten KR-Hohenbudberg Chempark und KR-Linn gibt es weder Aufzüge noch Rampen.¹⁵⁶

Der Umstieg auf Niederflerbusse ist realisiert. Der barrierefreie Ausbau von Straßenbahn- und Bushaltestellen ist in Arbeit.¹⁵⁷ Es liegt kein aktueller Stand zum barrierefreien Ausbau von Straßenbahn- und Bushaltestellen vor.

Die Straßenbahnhaltestellen weisen teilweise 10-12 cm Einstieghöhen auf und entsprechen nicht mehr den Anforderungen nach barrierefreiem Zugang.¹⁵⁸ Teilweise sind Haltestellen jedoch auch barrierefrei gestaltet.

Laufende Planungen

Der Nahverkehrsplan der Stadt Krefeld stammt aus 2013 und soll aktuell fortgeschrieben werden.

- im Nahverkehrsplan 2013 werden folgende Maßnahmen formuliert:¹⁵⁹

¹⁵² Vgl. Stadt Krefeld (2015), Flächennutzungsplan der Stadt Krefeld 2015, Begründung, S. 15

¹⁵³ Vgl. Stadt Krefeld, Anmerkungen vom 07.06.2019

¹⁵⁴ Vgl. Rheinbahn (o.J.), URL: <https://www.rheinbahn.de/freizeit/Seiten/Park%20Ride.aspx> [Zugriff 14.03.2019]

¹⁵⁵ Vgl. VRR (2017), VRR Nahverkehrsplan 2017, S. 129

¹⁵⁶ Vgl. VRR (2017), VRR Nahverkehrsplan 2017, S. 267

¹⁵⁷ Vgl. Stadt Krefeld (2019), Schreiben/Anmerkungen vom 07.06.2019

¹⁵⁸ Vgl. Stadt Krefeld (2013), Nahverkehrsplan 2013, S. 104

Stadt Krefeld

**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

- Umbauprogramm Straßenbahnhaltestellen
 - Rheinquerende Stadtbahnlinie U81 in Richtung Düsseldorf Messe/ Flughafen
 - Neubau und Umgestaltung von wichtigen Haltestellen
 - Maßnahmen zur besseren Anbindung der Orte Willich, Fischeln, Hüls und Düsseldorf Messe/ Flughafen mit dem Bus.
 - Weitere Lichtsignalanlagen-Beeinflussung
 - Sanierung von Straßen
 - Möglicher SPNV-Haltepunkt in Oppum-Süd
 - Straßenbahnverlängerung Hüls
die Straßenbahnverlängerung wurde mit dem Beschluss des Rates der Stadt Krefeld vom 20.09.2012 zu Gunsten eines Bus-Bahn Umsteigepunktes geändert. Aktuell werden wieder Überlegungen zur Verlängerung bis zum Bahnhof entwickelt.
 - Verlängerung der U70 (siehe auch nächster Punkt)
- Taktverdichtung U70/U76: Anlass ist die geplante Entwicklung verschiedener Wohnbauflächen entlang der Trasse. Die Linie U76 hat eine Gesamtlänge von 22,6 km und verbindet die Städte Krefeld, Meerbusch und Düsseldorf. Sie verkehrt im 20-Minuten-Takt und weist schon heute streckenweise hohe Auslastungen (über 100%) auf.¹⁶⁰ Der aktuellste vorliegende Stand des Projektes beinhaltet eine Fokussierung auf 3 der 6 erarbeiteten Planfälle sowie eine Überprüfung der Haltestellenqualitäten zur Erfassung der Potentiale multimodaler Ansätze.¹⁶¹
 - Die SWK plant zur Ergänzung des derzeitigen ÖPNV-Angebotes zwischen ca. 20 Uhr und 4 Uhr ein tägliches „bus-on-demand“-Angebot. Das Angebot soll das gesamte Krefelder Stadtgebiet abdecken. Die Buchung und Bezahlung soll über die SWK-App abzuwickeln und „Ridesharing“ (d.h. der Zustieg weiterer Gäste) soll möglich sein.¹⁶² Mit der Einführung des Angebotes wird frühestens September 2019 gerechnet.¹⁶³

¹⁵⁹ Ebd. ff

¹⁶⁰ Untersuchung zu den Auswirkungen von Siedlungsentwicklungen entlang der K-Bahn Düsseldorf-Meerbusch-Krefeld auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes 2018, Präsentation 2. Arbeitskreis, S. 2ff

¹⁶¹ Untersuchung zu den Auswirkungen von Siedlungsentwicklungen entlang der K-Bahn Düsseldorf-Meerbusch-Krefeld auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes 2018, Protokoll 3. Arbeitskreis, S. 3

¹⁶² Vgl. Stadt Krefeld, Beschlussvorlage 6860/19

¹⁶³ Vgl. Stadt Krefeld, Anmerkungen vom 17.06.2019

Der NVP soll fortgeschrieben werden. Wichtige Ziele sind:¹⁶⁴

- Analyse der Leistungsfähigkeit des ÖPNV
- Ausbau/ Herstellung von Barrierefreiheit (gesetzliche ÖPNV-Barrierefreiheit bis 2022)
- Eine Erhöhung des ÖV-Anteils im Modal-Split
- Untersuchung neuer digitaler Angebotsformen, Bus-on-demand-Angebote sowie die Möglichkeit inter- und multimodaler Wegekettens

Im Entwurf zur Neuaufstellung des FNP sind folgende flächenrelevanten ÖPNV-Planungen dargestellt:¹⁶⁵

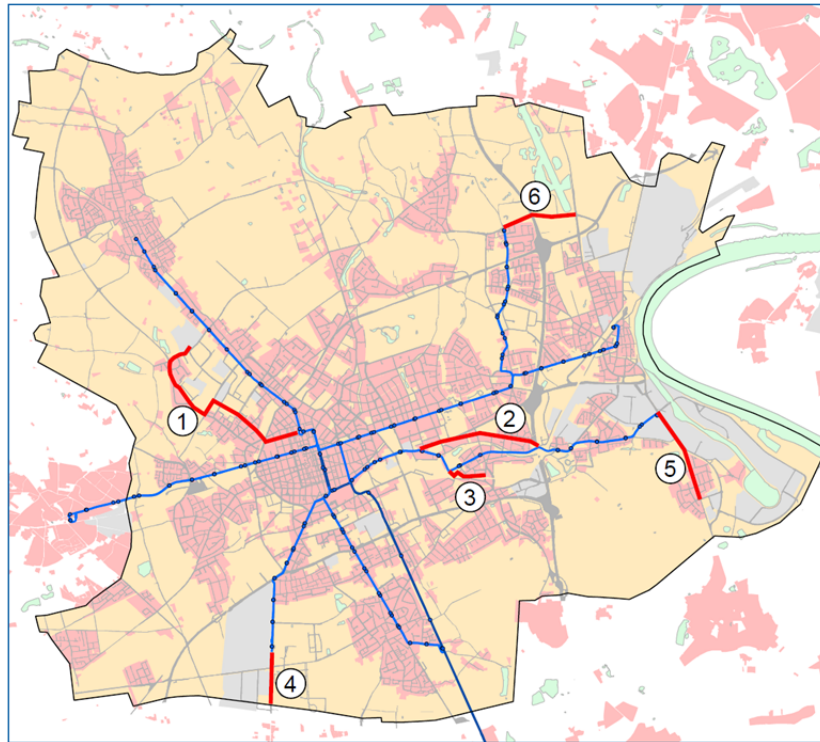
- 1 - Straßenbahntrasse ab Friedrichsplatz über Nordwall, Westparkstraße, Birkschenweg, Kempener Allee und Siempelkampstraße bis westlich Firmengelände Siempelkamp (wird nicht weiter verfolgt¹⁶⁶)
- 2 - Straßenbahntrasse über Glockenspitz ab Kuhleshütte bis Hausbend
- 3 - Straßenbahntrasse über Kuhleshütte und Werkstättenstraße zum Bahnhof Oppum (Nordseite)
- 4 - Verlängerung der Straßenbahntrasse ab Endhaltestelle „Edelstahlwerk Tor 3“ entlang der Oberschlesienstraße bis zur Stadtgrenze nach Willich
- 5 - Verlängerung der Straßenbahntrasse ab Endhaltestelle „Rheinhafen“ über Düsseldorfer Straße nach Gellep-Stratum bis südlich Römerstraße
- 6 - Verlängerung der Straßenbahntrasse ab Endhaltestelle „Elfrather Mühle“ über Rather Straße bis westlich Parkstraße

¹⁶⁴ Vgl. Stadt Krefeld, Fachbereich Stadt und Verkehrsplanung (20109), Leistungsbeschreibung 3. NVP der Stadt Krefeld, 2019, S. 2f

¹⁶⁵ Vgl. Stadt Krefeld (2015), Flächennutzungsplan der Stadt Krefeld 2015, Begründung, S. 162; Flächennutzungsplan der Stadt Krefeld 2015, Kartendarstellung

¹⁶⁶ Vgl. Stadt Krefeld, Schreiben/Anmerkungen vom 07.06.2019

● **Abbildung 43: Straßenbahnerweiterungen**¹⁶⁷



3.8 Status-Quo Radverkehr

Von der Krefelder Bevölkerung werden 21 % der täglichen Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.¹⁶⁸ Damit kommt dem Rad im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds eine große Bedeutung im Alltagsverkehr zu.

Aktuell wurde in Vorbereitung der Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes eine Vorlage zur „Krefelder Fahrradoffensive“¹⁶⁹ erarbeitet. Diese enthält u.a. eine Netzdefinition, eine Qualitätsprüfung bestehender Radwege (erfolgte im Rahmen Straßenzustandserfassung 2015), aus der eine Prioritätenliste abgeleitet werden soll, Aussagen zu Radschnellwegen und zum Radfahren in der Fußgängerzone.

¹⁶⁷ Vgl. Stadt Krefeld (2015), Flächennutzungsplan der Stadt Krefeld 2015, Begründung, S.48-49

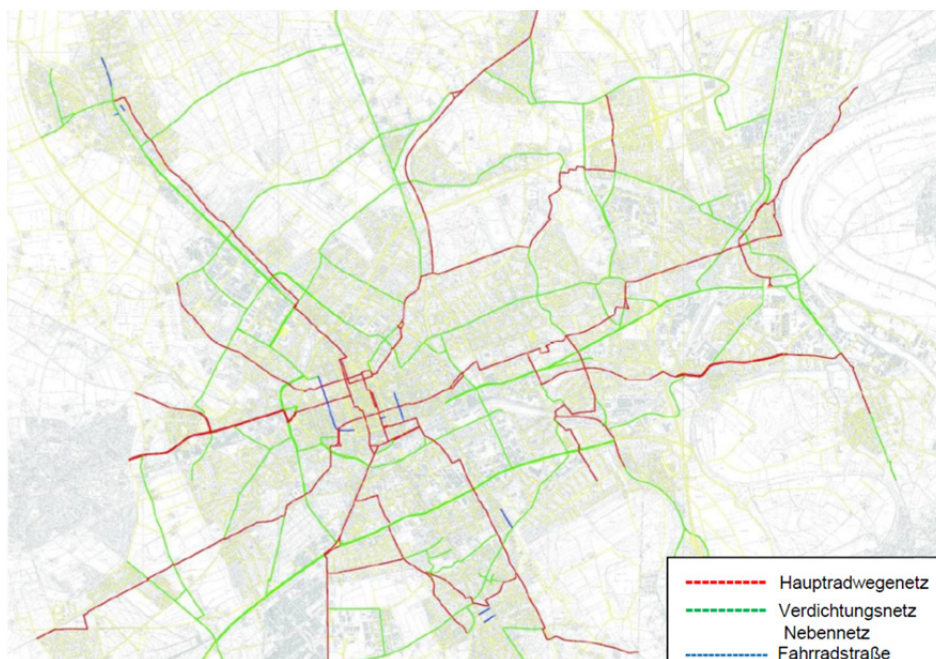
¹⁶⁸ Vgl. Stadt Krefeld (2017), Mobilitätsbefragung 2017, Modal-Split-Erhebung, S. 32

¹⁶⁹ Vgl. Verwaltungsvorlage 6882/19 „Fahrradoffensive“

3.8.1 Netze

Für die Priorisierung der Zuwendungen für Radverkehrsanlagen wurde für die Krefelder Fahrradoffensive ein hierarchisches Radwegenetz mit den Abstufungen Hauptradwegenetz mit einer Länge von ca. 73,5 km (incl. Fahrradstraßen), Verdichtungsnetz und Nebennetz erstellt. Das Hauptradwegenetz stellt Radachsen zwischen Stadtteilen und Zentrum dar, berücksichtigt das Radwegenetz NRW sowie Schulwegverbindungen. Das Verdichtungsnetz ergänzt das Hauptradnetz um Verbindungen zwischen Stadt- und Ortsteilen und stark frequentierten alltäglichen Quell- und Zielverbindungen. Das Nebennetz bindet umliegende Kommunen an die übergeordneten Netze an und besteht aus weniger stark frequentierten Radwegeverbindungen.¹⁷⁰

- **Abbildung 44:** Radwegenetz¹⁷¹



3.8.2 Infrastruktur und Verkehrsorganisation

- Die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist teilweise umgesetzt und soll fortlaufend geprüft werden¹⁷²
- Auf dem definierten Radroutennetz wird der Radverkehr auf ca. 37,6 km auf Radwegen und auf ca. 35,9 km als Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

¹⁷⁰ Vgl. Verwaltungsvorlage 6882/19 „Fahrradoffensive“, S. 5f

¹⁷¹ Vgl. Verwaltungsvorlage 6882/19 „Fahrradoffensive“

¹⁷² Vgl. Verwaltungsvorlage 6882/19 „Fahrradoffensive“, S. 33

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

Ca. 38,6 km des Radroutennetzes verlaufen auf Strecken des Vorbehaltsstraßennetzes (ca. 30,6 km auf Radwegen, ca. 8 km auf der Fahrbahn).¹⁷³

- Für die Haushaltsjahre 2020 ff stehen im städtischen Haushalt für die Erneuerung von Radwegen pro Jahr 500.000 € zur Verfügung.¹⁷⁴
- Hinzu kommen ab 2020 einmalig 200.000 EUR für zusätzliche Fahrradabstellanlagen im Krefelder Stadtgebiet.¹⁷⁵

3.8.3 Fahrradparken

Insgesamt gibt es im Krefelder Stadtteil Stadtmitte 1046 Radabstellplätze. In der Krefelder Innenstadt gibt es an 52 Stellen Abstellmöglichkeiten (mit Bügel, Pfosten, Vorderrad- oder Spiralständer, etc.). Innerhalb der Wälle bestehen insgesamt 493 Radabstellplätze.

Am Hauptbahnhof gibt es eine ganzjährig geöffnete Radstation mit 360 bewachten Radabstellplätzen. Diese mit einbezogen bestehen in der Stadtmitte, außerhalb der Wälle, insgesamt 553 Radabstellmöglichkeiten.¹⁷⁶

Einige Radabstellanlagen sind überlastet (z.B. Mediothek, Ostwall, Rheinstraße).

Außerdem wurden im Jahr 2018 insgesamt 172 Fahrradboxen an 12 Haltestellen des ÖPNV aufgestellt.¹⁷⁷

¹⁷³ Vgl. Verwaltungsvorlage 6882/19 „Fahrradoffensive“, S. 6f

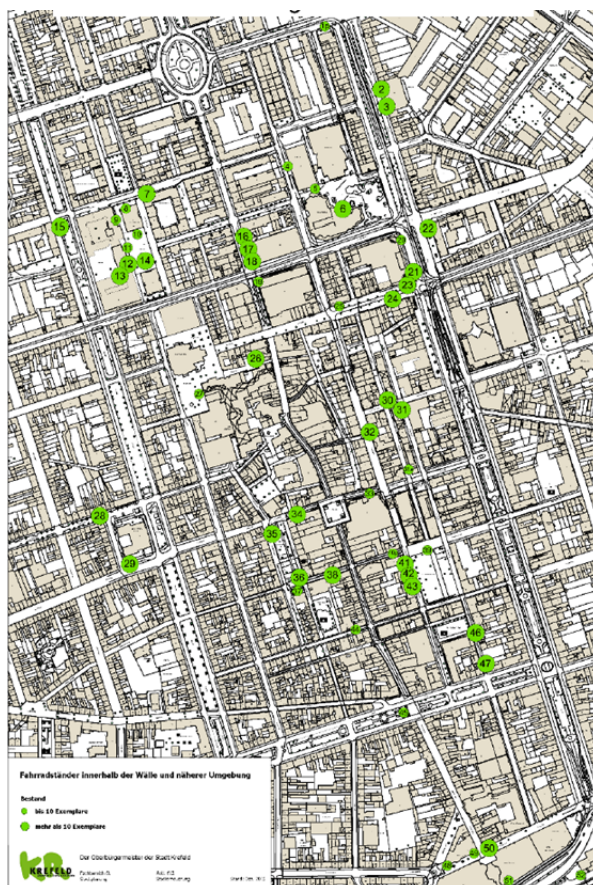
¹⁷⁴ Vgl. Verwaltungsvorlage 6882/19 „Fahrradoffensive“, S. 5

¹⁷⁵ Vgl. Verwaltungsvorlage 6882/19 „Fahrradoffensive“, S. 33

¹⁷⁶ Vgl. Verwaltungsvorlage 6882/19 „Fahrradoffensive“, S. 36ff

¹⁷⁷ Vgl. Stadt Krefeld (o.J.), URL:<https://www.krefeld.de/de/inhalt/erste-abschliessbaren-fahrradboxen-am-oppumer-bahnhof-eroeffnet/> [Zugriff 22.03.2019]

● **Abbildung 45:** Lage Fahrradabstellanlagen Innenstadt (Stand: 2015)¹⁷⁸



Fahrradständer innerhalb der Wälle und näherer Umgebung

- Bestand**
- bis 10 Exemplare
 - mehr als 10 Exemplare

KREFELD Der Oberbürgermeister der Stadt Krefeld
Fachbereich 51
Stadtplanung

AvL: 612
Stadterneuerung

Stand: Dez. 2015

3.8.4 Radwegemängel in Krefeld

Bewertung / Defizite

- In der Passanten- und Bürgerbefragung 2018 wurde die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad mit der Schulnote 2,57, die Anzahl der Abstellmöglichkeiten mit 3,52 und die Qualität der Abstellmöglichkeiten mit 4,58 bewertet.¹⁷⁹
- Nach ADFC¹⁸⁰ sind vor allem die älteren Abschnitte der baulichen Radwege in Krefeld teilweise sanierungsbedürftig.

¹⁷⁸ Vgl. Ingenieurgesellschaft Stolz IGS (2016), Parkraumkonzept Innenstadt Krefeld S. 20

¹⁷⁹ Vgl. Abschlusspräsentation Ergebnisse der Passanten- und Bürgerbefragung Krefeld 2018, S. 25

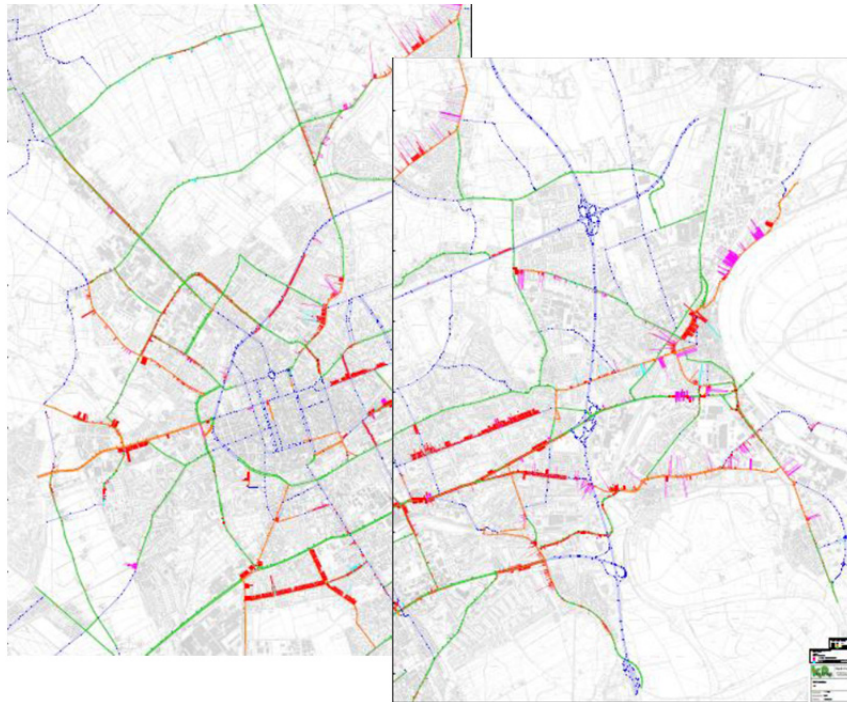
¹⁸⁰ Vgl. adfc (o.J.), URL: <https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-krefeld-kreisvierten/radverkehr/plus-minus-maengeldatenbank-krefeld.html> [Zugriff 31.10.2019]

Stadt Krefeld

Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld

November 2019

- Im Rahmen der 2015/2016 durchgeführten Zustandsbewertung der Krefelder Straßen wurden auch die Zustände von Geh- und Radwegen erfasst. Dabei wurden Längsunebenheiten (rot), Oberflächenschäden (lila) und Lagerungsschäden (z.B. Pflaster, blau) erhoben (s. Abbildung 46). Daraus soll eine Schadensliste (liegt nicht vor) erstellt und ein Maßnahmenprogramm erarbeitet werden.¹⁸¹
- **Abbildung 46:** Zustandserfassung Geh- und Radwege West- und Ostbezirk¹⁸²



Die Ausschläge (Strichdicke) der Markierungen entlang der Radwegeführung in der Abbildung zeigen die Intensität der Schäden. Durch Sichtanalyse der Abbildung lässt sich zusammenfassen, dass insbesondere Längsunebenheiten häufig vorkommen und sich zum Teil über längere Streckenverläufe hinziehen (z.B. Uerdinger Straße). Des Weiteren kommen vermehrt Schäden am Pflaster in der Innenstadt vor.

ADFC-Fahrradklima-Test 2018

Insgesamt erhält Krefeld in diesem Test die Gesamtnote 4,2 und belegt damit in der Stadtgrößenklasse den 19. Platz von 25 Städten. Die Qualität der Rad-

¹⁸¹ Vgl. Stadt Krefeld, Verwaltungsvorlage 6882/19 „Fahrradoffensive“, S. 4f

¹⁸² Vgl. ebd.

wegeoberflächen wird zudem im ADFC-Fahrradklima-Test 2018 als größtes Defizit gesehen. Weitere starke Defizite sind Ampelschaltung für Radfahrer, Führung an Baustellen, fehlende Falschparker-Kontrolle auf Radwegen, Breite der Radwege und Hindernisse auf Radwegen. Auch das Fehlen eines Verleihsystems wird bemängelt.

Bei den Themenfeldern Fahrrad- und Verkehrsklima, Stellenwert des Radfahrens, Sicherheit beim Radfahren, Komfort beim Radfahren sowie Infrastruktur und Radverkehrsnetz ist die Durchschnittsbewertung von Krefeld durchgehend schlechter als der Durchschnitt der Vergleichsstädte (200.000 - 500.000 Einwohner; insgesamt 25 Städte).

Gute Bewertungen (relativ) wurden für die Themen geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung (2,8), Erreichbarkeit Stadtzentrum (3,1) und Radfahren durch Jung und Alt (3,2) vergeben.¹⁸³

3.8.5 Planungen

Krefelder Fahrradoffensive

Im Rahmen der Krefelder Fahrradoffensive wird aufbauend auf die Schadensliste der erhobenen Mängel auf bestehenden Radverkehrsanlagen ein Maßnahmenprogramm erstellt. Eine generelle Überprüfung der Benutzungspflicht wurde nicht durchgeführt und kann immer nur im Einzelfall erfolgen.¹⁸⁴

Bis 2020 sollen 141 neue Radabstellplätze innerhalb und 90 außerhalb der Wälle entstehen.

Weiterhin wird das Ziel formuliert, den Radverkehrsanteil auf 30% zu erhöhen.

Krefelder Promenade

- entlang der Bahntrasse Mönchengladbach - Krefeld - Duisburg vom Bahnhof Forsthaus (Forstwald, Westen) bis zum Bahnhof Uerdingen (Osten) mit einer Gesamtlänge von 16,5 km
- multifunktionale Freizeitachse für Nahmobilität

¹⁸³ Vgl. adfc (2018), adfc-Fahrradklima-Test 2018, S. 1

¹⁸⁴ Vgl. Stadt Krefeld, Verwaltungsvorlage 6882/19 „Fahrradoffensive“, S. 4

Stadt Krefeld

**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

- besondere Berücksichtigung der jüngsten Entwicklungen im Radverkehr (Pedelecs, Radschnellwege), ohne jedoch die Bedeutung von Fußverkehr, Skater, Roller etc. zu mindern.¹⁸⁵
- Definition Mindestanspruch, an je nach den Örtlichkeiten angepasste Führungsformen

Anbindung Radschnellwege¹⁸⁶

- Radwegeverbindung Düsseldorf - Krefeld - Duisburg:
eine Radwegeverbindung von Düsseldorf bis in das Krefelder Hafengebiet bzw. bis zur Bataverstraße existiert bereits.
- Erweiterungsziel: Verbindung zum Duisburger Stadtgebiet bzw. dem Radschnellweg (RS 1) - Ein Anschluss an den Radschnellweg RS1 soll mit der Realisierung der Krefelder Promenade erfolgen
- Radwegeverbindung Mönchengladbach - Krefeld: existiert bereits im Bereich der Stadt Willich; soll an die Krefelder Promenade anschließen; Planungsstand: Machbarkeitsstudie
- Grenzüberschreitende Radwegeverbindung Venlo – Krefeld
Planungsstand: Machbarkeitsstudie
- Radwegverbindung Düsseldorf - Meerbusch - Krefeld parallel zur K-Bahn
- A57 „Fast Lane Park“ soll sowohl als linearer Landschaftspark als auch als durchgängige Nord-Süd Radverbindung entlang der A57 fungieren und an die Krefelder Promenade anschließen.

¹⁸⁵ Vgl. Stadt Krefeld, Krefelder Promenade - Aktualisierung der Projektstudie 1999, 2013, S. 5

¹⁸⁶ Vgl. Stadt Krefeld, Verwaltungsvorlage 5758/18 (11.09.2018) - Anbindung Radschnellwege - Antrag der SPD-Fraktion vom 10.04.2018; Vorlagen Nr. 4348/17 E

3.9 Status-Quo Fußverkehr (und öffentlicher Raum)

Rund 15 % der Wege in Krefeld werden zu Fuß zurückgelegt, was im Verhältnis zu anderen vergleichbaren Städten in NRW gering ist.

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

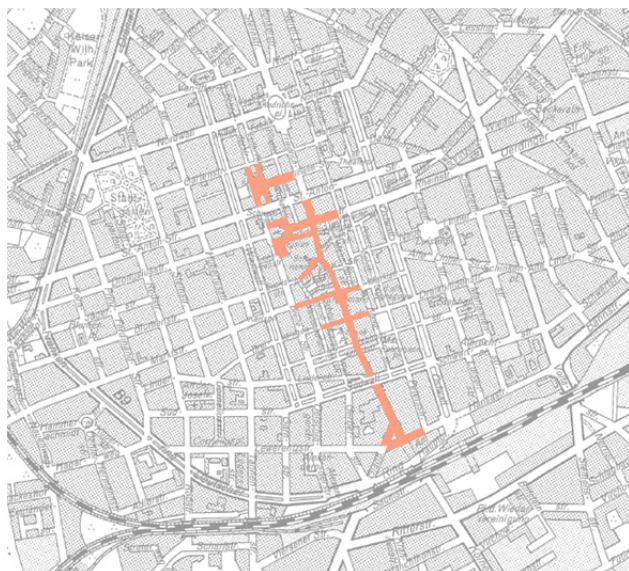
November 2019

3.9.1 Vorliegende Analysen zum Fußverkehr und öffentlichen Raum

Der Fußverkehr in Krefeld findet in der Regel straßenbegleitend statt.¹⁸⁷

In der Vergangenheit wurden im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms Stadtumbau einige Umbaumaßnahmen an Straßen zur Verbesserung der Verhältnisse für den Fußverkehr sowie zur Aufwertung des Straßenraums und der Aufenthaltsqualität abgeschlossen. Im Stadtteil Stadtmitte bzw. im näheren Umfeld der Fußgängerzone (s. Abbildung 47) wurden die Straßen Lewerentzstraße, Mennoniten-Kirch-Straße, Stephanstraße (alle 2010), Blumenstraße, Rheinstraße (beide 2011), Neusser Straße (2013), Stephanstraße (Gassen), Dreikönigenstraße und Marktstraße (alle 2014) aufgewertet. Dies erfolgte insbesondere durch Neupflanzungen von Bäumen, Erweiterungen der Gehwegbereiche sowie der Errichtung barrierefreier Oberflächenbeläge und Installation neuer Beleuchtungen.¹⁸⁸

- **Abbildung 47:** Fußgängerzone in der Krefelder Innenstadt¹⁸⁹



¹⁸⁷ Vgl. Stadt Krefeld (2015), Flächennutzungsplan der Stadt Krefeld 2015, Begründung, S. 163

¹⁸⁸ Vgl. Stadt Krefeld (2017), Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt, Krefeld 2017, S. 23ff

¹⁸⁹ Stadt Krefeld, Fußgängerzonen

Stadt Krefeld

Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld

November 2019

Routen/ Wegebeziehungen/ Wegweisungen

Der Haltepunkt Rheinstraße ist eine bedeutsame Schnittstelle zwischen Zentrum und ÖPNV und dient als Ankunftspunkt für Besucher. Als maßgebliche fußläufige Verbindung fungieren in diesem Kontext die Rheinstraße sowie die Petersstraße. Der Hauptbahnhof ist aufgrund seiner abgesetzten Lage mit den nördlichen Bereichen des Zentrums nicht fußläufig verknüpft.¹⁹⁰

In Uerdingen bestehen einzelne Wegweiser für den Fußverkehr. Eine Wegweisung für die Innenstadt ist in der Erarbeitung.¹⁹¹

Ebenfalls im Rahmen des Programms Stadtumbau sind in der Vergangenheit zahlreiche Plätze (Willy-Göldenbachs-Platz, Saumstraße / Gladbacher Straße, Blumenplatz), Grünanlagen (Stadtgarten, Kaiser-Friedrich-Hain) und Spielplätze saniert bzw. umgestaltet worden.¹⁹² Der Umbau des Karlsplatzes/Joseph-Beuys-Platzes hat im Sommer 2019 begonnen. Der Baubeginn für den Evangelischen Kirchplatz ist für 2021 geplant.¹⁹³

Im Jahr 2014 wurde der Umbau der Kreuzung Ostwall/ St.-Anton-Straße fertiggestellt, der neben dem Ziel der Entlastung der Rheinstraße vom Durchgangsverkehr auch die Verbesserung der Verhältnisse für den Fußverkehr, insbesondere der Herstellung von ebenerdigen Querungsmöglichkeiten und der barrierefreien Anbindung an die zentrale Geschäftslage zum Ziel hatte.¹⁹⁴

Zu Analysen und Defiziten im Fußverkehr liegen nur vereinzelte zumeist ortsbezogene Aussagen vor, die hier beispielhaft benannt sind:

- Das Queren der Uerdinger Straße im Bereich des Nahversorgungszentrums Bockum ist aufgrund des teilweise vierspurigen Verlaufs der Uerdinger Straße sowie der in der Mitte der Uerdinger Straße verlaufenden Trasse der Straßenbahn problematisch.¹⁹⁵
- Zudem ist die Aufenthaltsqualität (am Nahversorgungszentrum Bockum) durch die Verkehrsfunktion der Uerdinger Straße in weiten Teilen eingeschränkt.

¹⁹⁰ Vgl. Stadt Krefeld (2018), Perspektiven für die Entwicklung der Innenstadt, Bearbeitung: Junker + Kruse, S. 21

¹⁹¹ Vgl. LK Argus (2019), Protokoll der Verwaltungsrunde am 03.04.2019, Stand 08.04.2019, S. 8

¹⁹² Vgl. Stadt Krefeld (2017), Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt, Krefeld 2017, S. 27ff

¹⁹³ Vgl. Stadt Krefeld, Anmerkungen vom 07.06.2019

¹⁹⁴ Vgl. Stadt Krefeld (2017), Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt, Krefeld 2017, S. 24

¹⁹⁵ Vgl. Stadt Krefeld (2014), Zentrenkonzept der Stadt Krefeld 2014, S. 50

- Des Weiteren wird im Zentrenkonzept 2014 die Aufenthaltsqualität im Nahversorgungszentrum Oppum bemängelt.¹⁹⁶

Weitere Defizite, die sich auf Uerdingen beziehen, lassen sich dem Integrierten Handlungskonzept Uerdingen 2017 entnehmen:

- Der stadtbildprägende Marktplatz wird hauptsächlich als Parkplatz genutzt und auch die Gassen des historischen Zentrums werden durch parkende Autos geprägt. Außerdem bestehen weitere Gestaltungsmängel im Bereich der Fußgängerzone Niederstraße sowie am zentralen ÖPNV-Umsteigepunkt Am Röttgen. Die fußläufige Anbindung des Platzes Am Röttgen zur Fußgängerzone wird darüber hinaus als Defizit genannt.¹⁹⁷

3.9.2 Maßnahmen und aktuelle Planungen

Krefelder Promenade

Das Projekt Krefelder Promenade¹⁹⁸ zielt darauf ab Verbindungen zwischen Freizeit- und Kultureinrichtungen sowie zwischen Stadtteilen, Anbindungsmöglichkeiten an überregionale Freizeitverbindungen und die Verknüpfung der Krefelder Bahnhöfe zu schaffen bzw. zu stärken und soll damit Freizeiterlebnis sein wie auch Verbindungs- und Erschließungsfunktion erfüllen¹⁹⁹. Dabei sollen 65 % der Strecke abseits vom Kfz-Verkehr geführt werden, ohne dass dies zu relevanten Umwegen führt²⁰⁰. Die Konzeption sieht die gleichwertige gemeinsame Nutzung der Promenadenfläche durch alle nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer vor.²⁰¹

Zur Sicherstellung der Barrierefreiheit soll die Oberfläche aus glattem Asphalt bestehen, der witterungsunabhängig eine gute Begehbarkeit bzw. Berollbarkeit für Rollstuhlfahrer und Rollatoren-Nutzer gewährleistet. Steigungen an Rampen und Unterführungen sollen 6 % nicht überschreiten und alle 6m durch Zwischenpodeste (min. 1,70m breit und 2,50m lang) unterbrochen werden.²⁰²

¹⁹⁶ Vgl. ebd. S. 50 / 55

¹⁹⁷ Vgl. Stadt Krefeld (2017), Integriertes Handlungskonzept Uerdingen 2017, S. 44f

¹⁹⁸ Vgl. Stadt Krefeld, Krefelder Promenade - Aktualisierung der Projektstudie 1999, 2013

¹⁹⁹ Vgl. ebd. S. 5

²⁰⁰ Vgl. ebd. S. 7

²⁰¹ Vgl. ebd. S. 5

²⁰² Vgl. ebd. S. 8ff

Stadt Krefeld

**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

Errichtung einer Stadterrasse

Eine der Krefelder Promenade zugehörige Planung ist die Errichtung einer Stadterrasse am Südbahnhof. Das Areal ist der Öffentlichkeit derzeit nicht zugänglich und soll zukünftig als Erweiterung des Freiraumangebots ausgestaltet werden.

Planung Südwall

Die Abschnitte des Südwalls zwischen Wallstraße und Breite Straße und des Westwalls zwischen Südwall und Lindenstraße sind Teilabschnitte der Krefelder Wälle. Für diesen Bereich besteht ein Gestaltungskonzept²⁰³. Die Gestaltung des Abschnitts soll die in den letzten Jahrzehnten durchgeführten Umgestaltungsmaßnahmen am Ostwall weiterführen. Zur Verbesserung der Aufenthaltsmöglichkeiten entstehen Sitzplätze mit Bänken. Vorhandene Parkbuchten werden dazu entfernt.²⁰⁴ Die Umsetzung startete im September 2018.²⁰⁵

Breite Straße

Im Konzept Perspektiven für die Entwicklung der Innenstadt wird eine Neuverteilung der Verkehrsflächen für Kfz-, Rad- und Fußverkehr auf der Breiten Straße empfohlen. Mit einer Verbesserung der Verhältnisse für den Rad- und Fußverkehr kann die Aufenthaltsqualität erhöht und die Rolle der Straße und der im Umfeld befindlichen Freiräume (Dionysiusplatz, Willi-Göldenbachs-Platz, Anne-Frank-Platz) im Stadtgefüge gestärkt werden.²⁰⁶

3.10 Multimodale Verkehrsangebote/ Digitalisierung

3.10.1 Car-Sharing

Der Aufbau eines gemeinsamen CarSharing-Fuhrparks im Konzern der Stadt ist eine Maßnahme des Haushaltssicherungskonzeptes (HSK) 2019.²⁰⁷

²⁰³ Dieses liegt uns bisher nicht vor

²⁰⁴ Vgl. Stadt Krefeld (2017), Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt, Krefeld 2017, S. 26

²⁰⁵ Vgl. RP Online (2018), URL: https://rp-online.de/nrw/staedte/krefeld/krefeld-umgestaltung-des-wallvierecks-beginnt_aid-33250705 [Zugriff 18.04.2019]

²⁰⁶ Vgl. Stadt Krefeld und Junker Kruse Stadtforschung Planung (2018), Krefeld - Perspektiven für die Entwicklung der Innenstadt, S. 38

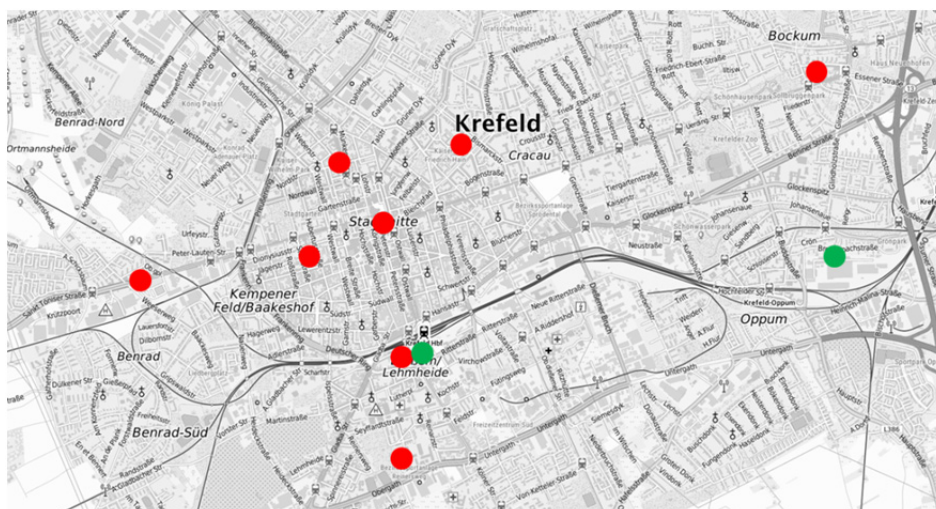
²⁰⁷ Vgl. Stadt Krefeld (2019), Haushaltssicherungskonzept 4, Fortschreibung, S. 57

In Kooperation mit dem CarSharing-Unternehmen Stadtmobil bieten die SWK in Krefeld CarSharing an:²⁰⁸

Es gibt 8 Stationen im Stadtgebiet und die Größe der Flotte beträgt 16 Fahrzeuge (Stand Juni 2019). 3 weitere Stationen mit jeweils bis zu 2 Fahrzeugen befinden sich in der Umsetzung.²⁰⁹ Die Flotte besteht aus Elektrofahrzeugen, Hybridfahrzeugen sowie Fahrzeugen mit Normalantrieb.

Zudem besteht an 2 Stationen ein CarSharing-Angebot von DB Flinkster.

- **Abbildung 48:** Ausleihstationen des CarSharing-Angebots der SWK (rot) und DB Flinkster (grün) – (eigene Darstellung)



3.10.2 E-Roller-Sharing

Zusätzlich zum CarSharing-Angebot bieten die SWK in Krefeld ein E-Roller-Sharing an. Das Ausleih- und Bezahlfverfahren lässt sich über eine KRuiser-App abwickeln. Das E-Roller-Sharing funktioniert im free-floating-System innerhalb eines abgegrenzten Bereichs im Umkreis der Innenstadt von Krefeld.²¹⁰ Für die Startphase, die seit Anfang April 2019 läuft, wird eine Flotte von 30 E-Rollern bereitgestellt. Die Nutzung kostet 20 Cent pro Minute (5 Cent im Parkmodus).²¹¹

²⁰⁸ Vgl. SWK (o.J.), URL: <https://www.swk.de/innovation-forschung/saubere-flotte/e-carsharing-flotte.html> [Zugriff 22.03.2019]

²⁰⁹ Vgl. Stadt Krefeld, Email vom 14.06.2019 zum Carsharing

²¹⁰ Vgl. SWK (o.J.), URL: <https://www.swk.de/privatkunden/bus-bahn/fahrangebot/e-roller-sharing/fragen-antworten.html> [Zugriff 25.03.2019]

²¹¹ Vgl. Stadt Krefeld (o.J.), URL: https://www.mein-krefeld.de/die-stadt/fahrspass-mit-dem-kruiser_aid-37993433 [Zugriff 10.04.2019]

Stadt Krefeld

**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

3.11 Mobilitätsmanagement

Zur Entwicklung eines stadtverträglichen Verkehrs durch Vermeidung unnötiger Auto- und Lkw-Verkehre in der Stadt, Verbesserung der Angebote des ÖPNV, Carsharing, des Rad- und Fußverkehrs ist in Krefeld eine Mobilitätsmanagerin eingesetzt.

Südlich des Hauptbahnhofs soll eine Mobilitätsstation entstehen. Ziel ist es weitere Mobilitätsstationen an wichtigen Knotenpunkten zu errichten.²¹²

Der Masterplan Klimaschutz der Kreishandwerkerschaft Niederrhein schätzt die Förderung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements als wichtig ein.²¹³

3.12 SWK Bus und Bahn App

Durch die SWK Bus und Bahn App lassen sich Fahrpläne abrufen sowie Ticketkauf und Tourplanung für das SWK und VRR-Gebiet organisieren.²¹⁴

²¹² Vgl. LK Argus (2019), Protokoll der Verwaltungsrunde am 03.04.2019, Stand 08.04.2019, S. 8

²¹³ Vgl. Stadt Krefeld (2018), Masterplan Klimaschutz für Krefeld der Kreishandwerkerschaft Niederrhein und der Stadt Krefeld 2018, S. 9

²¹⁴ Vgl. SKW (o.J.), URL: <https://www.swk.de/app-swk-unterwegs.html> [Zugriff 22.03.2019]

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

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

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

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

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

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

4.1 Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt

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

4.1.1 Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse

Stärken und Chancen

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

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

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

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

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

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

Schwächen und Risiken

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1.2 Ergebnisse aus der Beteiligung

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

Stadt Krefeld

**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

Stärken und Chancen

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

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

Schwächen und Risiken

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

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

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

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

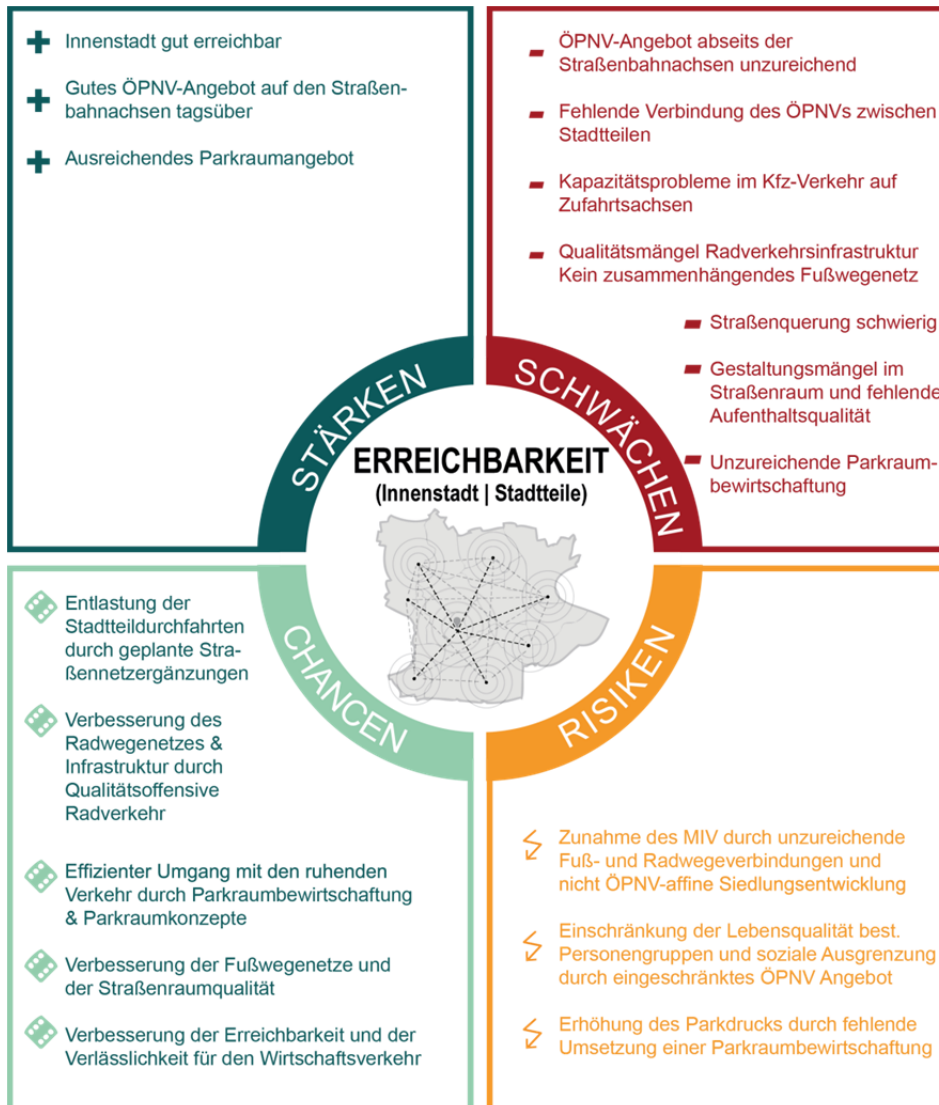
Die Taktung des ÖPNV wird insgesamt (jedoch besonders in den Abendstunden und an Wochenenden) als nicht ausreichend bewertet. Fahrpläne seien nicht aufeinander abgestimmt und haben unattraktive Fahrzeiten. Für Stadtteile abseits der Straßenbahntrassen wird die Erreichbarkeit als ungünstig eingestuft,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

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

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

4.1.3 Zusammenfassung

● **Abbildung 49:** Swot-Analyse Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt



4.2 Verkehr in die Region und aus der Region

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

4.2.1 Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse

Stärken und Chancen

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

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

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

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

Schwächen und Risiken

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

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

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

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

4.2.2 Ergebnisse aus der Beteiligung

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

Stärken und Chancen

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

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

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

Schwächen und Risiken

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

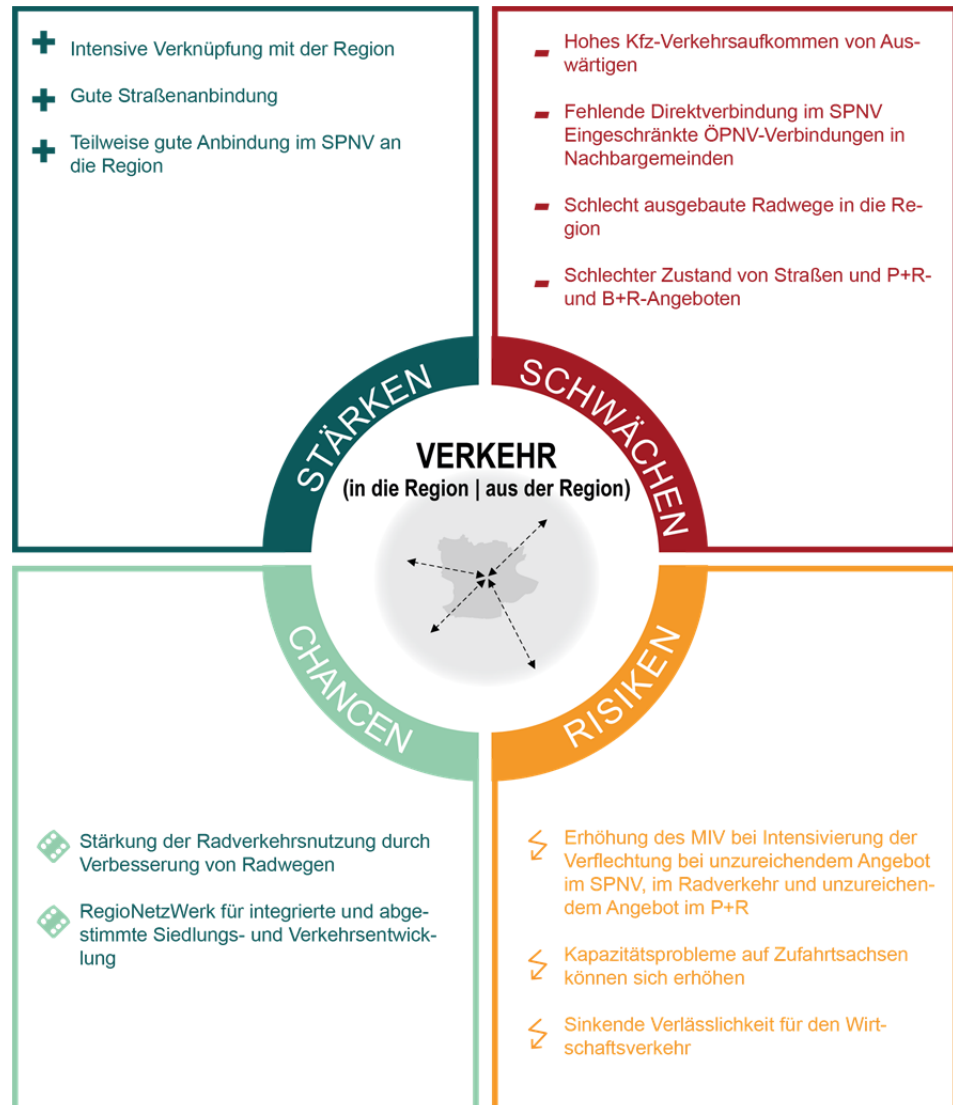
Für die regionale Anbindung der Stadt wurde hauptsächlich der SPNV kritisiert. Es fehle ein Anschluss an den RRX. Viele umliegende Städte und äußere Stadtteile seien schlecht erreichbar und mit geringen Taktzeiten (häufig nur 60min-Takt) verbunden. Zudem fehlen Direktverbindungen (z.B. zum Flughafen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

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

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

4.2.3 Zusammenfassung

● **Abbildung 50:** Swot-Analyse Verkehr in die Region und aus der Region



4.3 Umweltverträglicher Verkehr und Klimaschutz

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

4.3.1 Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse

Stärken und Chancen

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

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

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

Schwächen und Risiken

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

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

4.3.2 Ergebnisse aus der Beteiligung

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

Stärken und Chancen

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

Stadt Krefeld

**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

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

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

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

Schwächen und Risiken

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

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

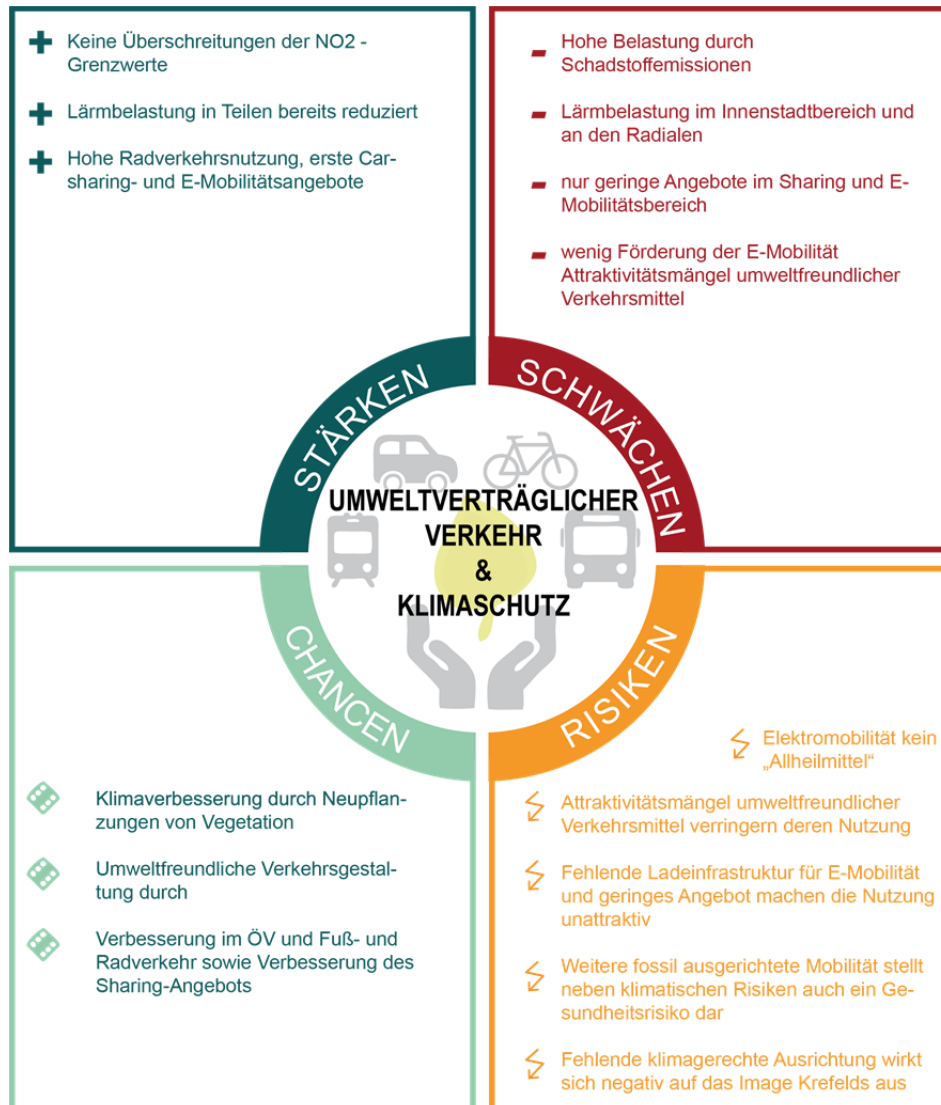
Der öffentliche Nahverkehr sei zu teuer und deswegen im Vergleich zur Pkw-Nutzung nicht ausreichend attraktiv. Hohe Verkehrsmengen am Ostwall führten zur Beeinträchtigung des ÖPNV.

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

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

4.3.3 Zusammenfassung

- **Abbildung 51:** Swot-Analyse Umweltverträglicher Verkehr und Klimaschutz



4.4 Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

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

4.4.1 Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse

Stärken und Chancen

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

Schwächen und Risiken

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

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

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

4.4.2 Ergebnisse aus der Beteiligung

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

Stärken und Chancen

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

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

Schwächen und Risiken

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

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

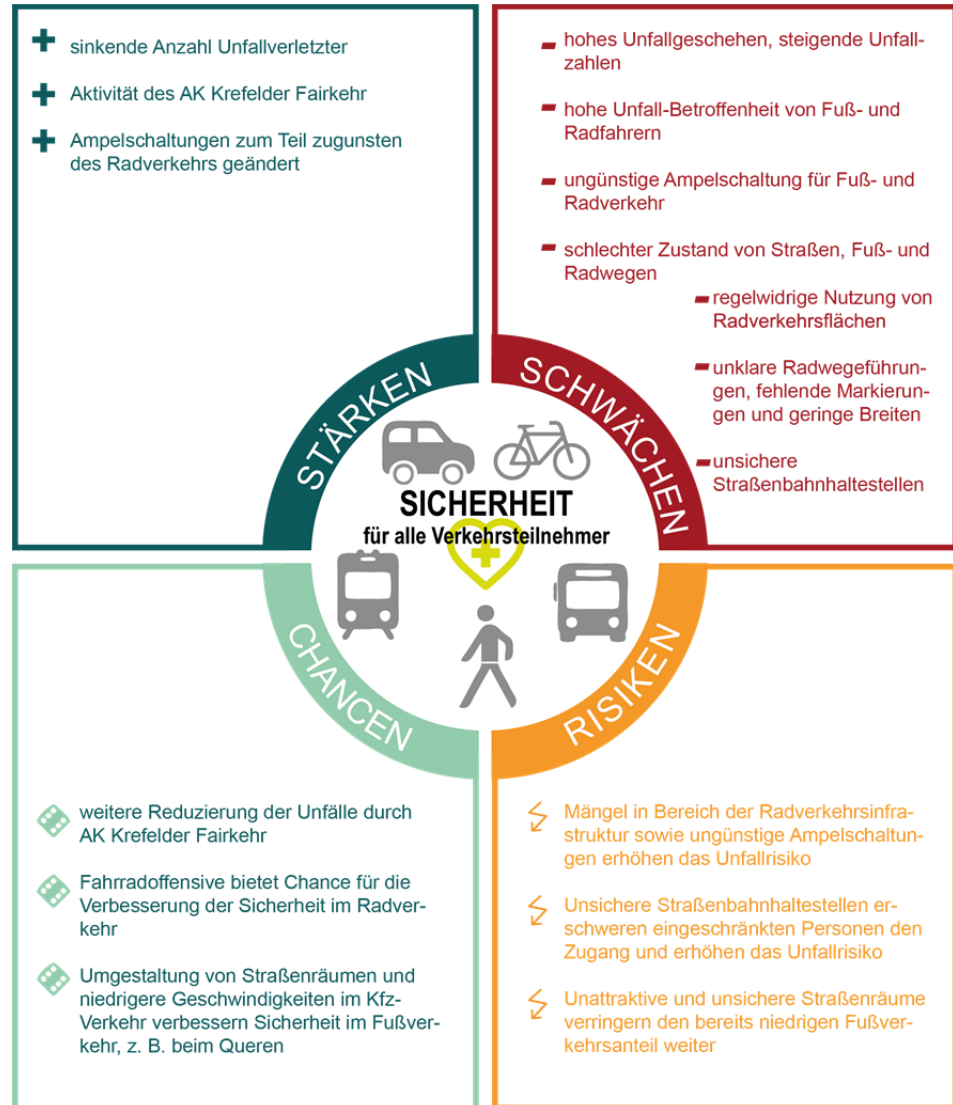
Die Ampelschaltungen werden als ungünstig bewertet und als Grund für Rotlichtverstöße gesehen. Es wird eine zu hohe Fußgängerbeteiligung an Verkehrsunfällen beklagt, da diese Unfälle häufig zu schweren Verletzungen führen.

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

4.4.3 Zusammenfassung

● **Abbildung 52:** Swot-Analyse Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer



4.5 Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum

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

4.5.1 Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse

Stärken und Chancen

In Krefeld gibt es viele Straßenräume mit hohem Entwicklungspotential.

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

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

Schwächen und Risiken

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

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

4.5.2 Ergebnisse aus der Beteiligung

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

Stärken und Chancen

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

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

Schwächen und Risiken

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

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

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

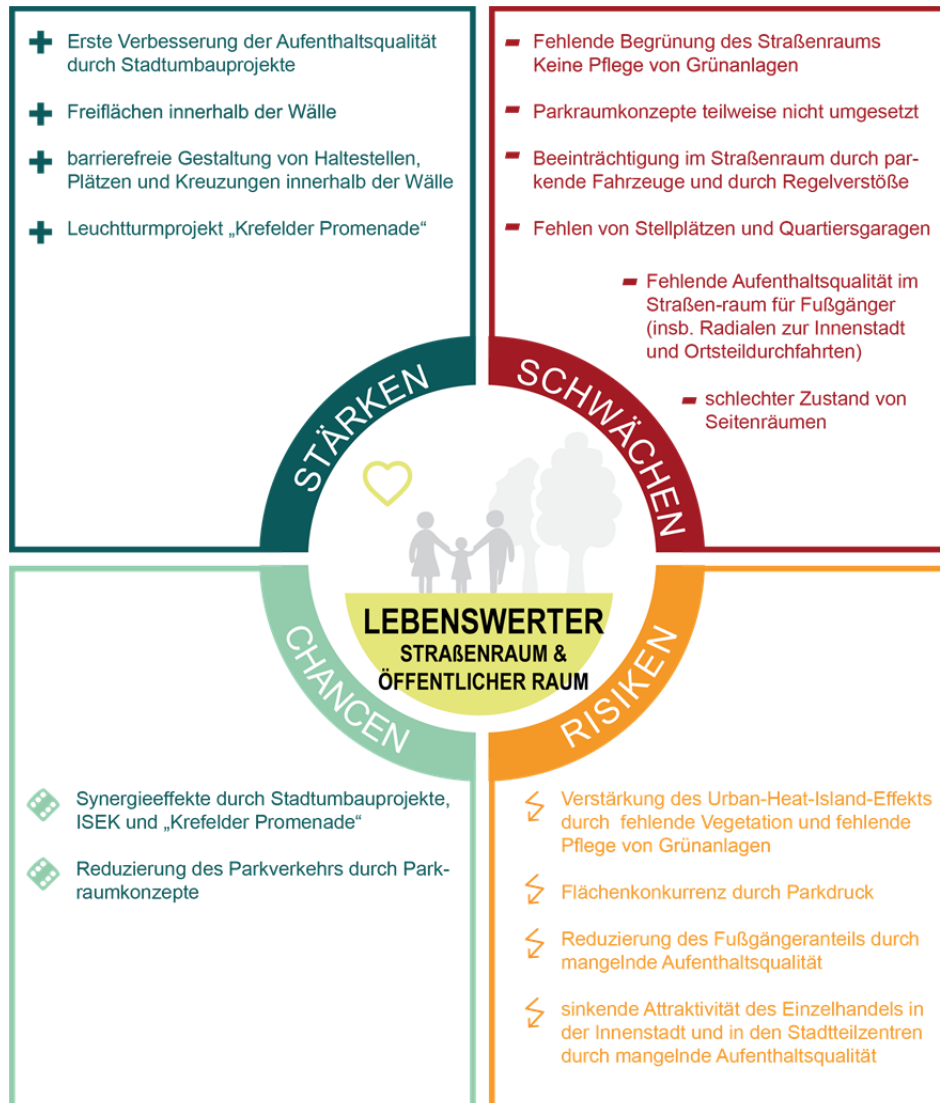
Außerdem befänden sich Wirtschaftswege, die zum Erreichen von Naherholungsgebieten genutzt werden, in einem mangelhaften Zustand.

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

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

4.5.3 Zusammenfassung

- **Abbildung 53:** Swot-Analyse Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum



4.6 Neue Mobilitätsformen und -technologien (Digitalisierung)

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

4.6.1 Ergebnisse aus der Status-Quo-Analyse

Stärken und Chancen

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

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

Am Hauptbahnhof ist die Errichtung einer Mobilitätsstation geplant.

In der Verwaltung wurde die Stelle der Mobilitätsmanagerin besetzt.

Schwächen und Risiken

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

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

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

4.6.2 Ergebnisse aus der Beteiligung

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

Stärken und Chancen

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

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

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

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

Schwächen und Risiken

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

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

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

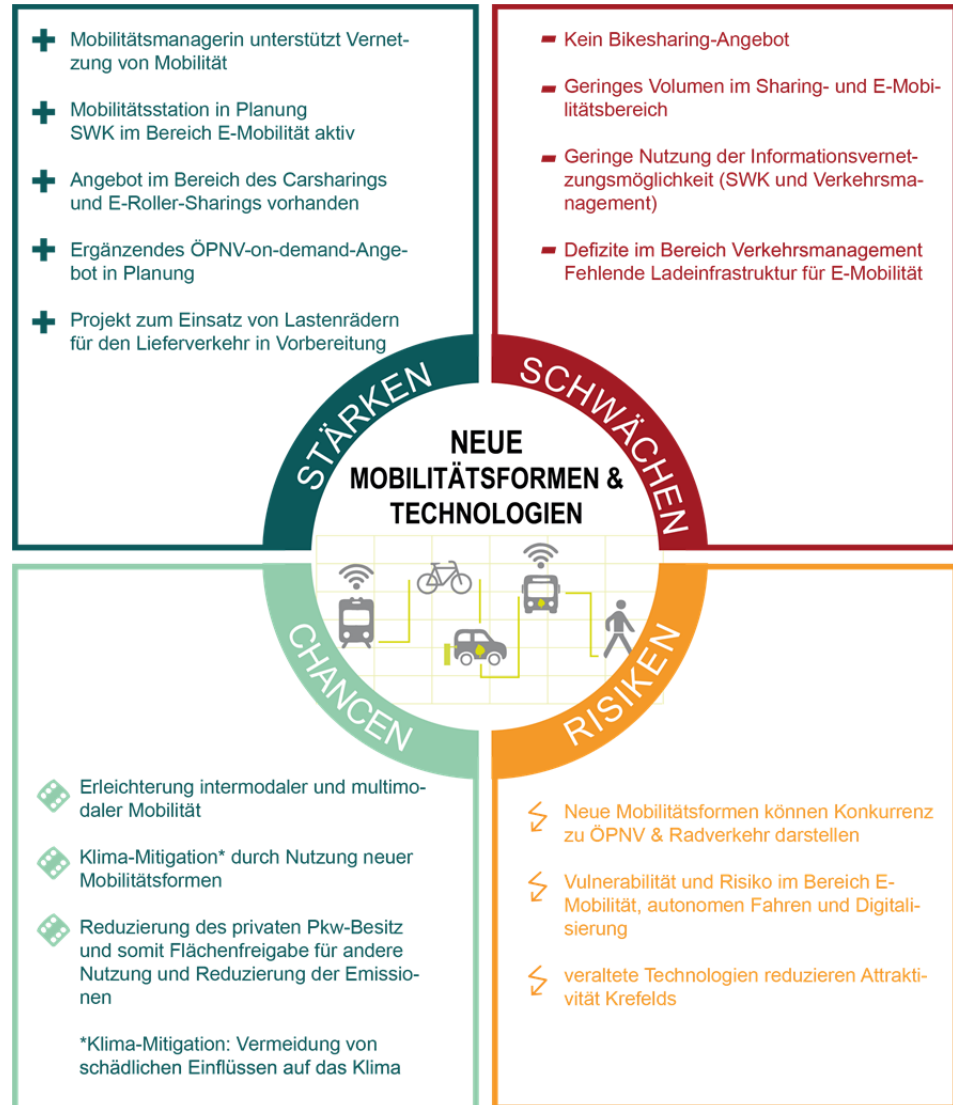
Die Informationslage/ Kommunikation zur Organisation von Anschlussfahrten mit regionalen Tickets/ Anslusstickets wird als mangelhaft bewertet.

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

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

4.6.3 Zusammenfassung

● **Abbildung 54:** Swot-Analyse Neue Mobilitätsformen und Technologien



5 Aktueller strategischer Rahmen

Strategische Ziele in vorhandenen Konzepten werden in den nachfolgenden Kapiteln nach folgenden Themen gegliedert:

- Regional- und Stadtentwicklung/ Zentrenentwicklung/ Wohnbauflächenentwicklung
- Verkehrsgeschehen/ Verkehrsentwicklung
- Umwelt
- Verkehrssicherheit

5.1 Regional- und Stadtentwicklung/ Zentrenentwicklung/ Wohnbauflächenentwicklung

Folgende Konzepte enthalten relevante strategische Zielsetzungen zum Thema Regional- und Stadtentwicklung, Zentrenentwicklung sowie Wohnbauflächenentwicklung mit Bezug zur Mobilitätsentwicklung in der Stadt Krefeld

- Neuaufstellung des Flächennutzungsplans 2015
- Zukunftskonzept des RegioNetzWerks 2017
- Integrierte Handlungskonzepte
 - Integriertes Handlungskonzept Krefeld Innenstadt 2017
 - Integriertes Handlungskonzept Uerdingen 2017
- Städtebaulicher Leitplan Fischeln
- Zentrenkonzept 2014 der Stadt Krefeld

5.1.1 Neuaufstellung des Flächennutzungsplans 2015

„Bei der Siedlungsentwicklung hat die Innenentwicklung (z. B. Brachflächen) Vorrang vor der baulichen Entwicklung im heutigen Außenbereich (Leitlinie 1.1.2)“²¹⁵. Diese Zielsetzung zur Siedlungsentwicklung verfolgt auch die Stadt Krefeld im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes 2015.²¹⁶

²¹⁵ Stadt Krefeld, Flächennutzungsplan 2015, Begründung Teil A, S.39

²¹⁶ Vgl. ebd.

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

Das in der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Stadt Krefeld formulierte Hauptziel ist, die Bedeutung Krefelds als Oberzentrum zu sichern²¹⁷. „Dabei sollen einerseits die oberzentralen Funktionen Krefelds attraktiv erhalten und entwickelt werden. Andererseits soll die Auslastung der Infrastruktur durch eine ausreichende Bevölkerung im oberzentralen Versorgungsbereich des Gebiets der Stadt Krefeld gewährleistet werden“²¹⁸.

Die Sicherung Krefelds als Wohnstandort soll mit dem Oberziel, „[...] für den Planungszeitraum im eigenen Stadtgebiet eine Bevölkerungszahl von über 230.000 Einwohnern zu halten“²¹⁹ erreicht werden.

Hierzu werden folgende Unterziele formuliert:²²⁰

- Moderation des Bevölkerungsrückganges und der Abwanderung junger Familien durch ein breites Angebot an unterschiedlichen Wohn- und Siedlungstypen
- Stärkung der Innenstadt als Wohnstandort mit urbanem Charakter, gemischten Nutzungen und kurzen Wegen
- Ausbau zentrennaher Wohnquartiere (Innenentwicklung) durch Nutzung von Brachflächen und zentrennaher Baulandreserven
- Entwicklung von Wohnbaulandreserven des Regionalplanes, insbesondere in den Stadtteilen Fischeln und Hüls
- Erhaltung des historischen Stadtgrundrisses in zeitgemäßer Interpretation und Fortführung der großzügigen Durchgrünung Krefelds durch Alleen, Grünzüge und Parks
- Erhalt und Entwicklung eigenständiger Stadtteile und Ablesbarkeit der Stadtteile durch städtebauliche und grünordnerische Gliederungselemente

Um Krefeld als Arbeitsstandort zu sichern ist das Oberziel genannt, den „[...] Strukturwandel durch Ausbau des Dienstleistungsstandortes zu unterstützen. Gleichzeitig soll der Produktionsstandort Krefeld dauerhaft gestärkt werden.“²²¹

Folgende Unterziele wurden dazu formuliert:²²²

- Stärkung der Innenstadt als Dienstleistungs- und Verwaltungsstandort

²¹⁷ Vgl. Stadt Krefeld, Flächennutzungsplan 2015, Begründung Teil A, S.55

²¹⁸ ebd., S. 55

²¹⁹ ebd., S. 55

²²⁰ ebd., S. 55-57

²²¹ ebd., S. 57

²²² ebd., S. 57

- Entwicklung attraktiver Dienstleistungsstandorte und Gewerbe- und Industrieparks
- Förderung und Entwicklung innenstadtnaher Gebiete mit Arbeitsstätten
- Sicherung bestehender Gewerbe- und Industriestandorte
- Sicherung der industriellen Entwicklung an drei Industriestandorten im Krefelder Stadtgebiet
- Ausbau des Krefelder Hafens als trimodale Drehscheibe für Logistik und hafenaffine Industrie
- Entwicklung eines Gewerbegebiets an der A44
- Ausbau des Bildungsangebotes

Die Sicherstellung Krefelds als Freizeitstandort soll mit dem Oberziel die Entwicklung der „[...] Landschaft zum Zwecke der Freizeit und Erholung bei Bewahrung der besonders schutzwürdigen Gebiete“ erfolgen²²³. Außerdem soll Krefeld als Freizeitstandort mit dem zweiten Oberziel „[...] für den Freizeitstandort Krefeld soll das Kultur- und Freizeitangebot gesichert und an den Schwerpunkten ausgebaut werden“ erreicht werden.²²⁴

Hierzu sind folgende Unterziele beschrieben.²²⁵

- Begrenzung des Siedlungsflächenanteils
- Gliederung des Stadtgebiets durch ein abgestuftes System der Freiflächenplanung aus Grünzügen unterschiedlichen Charakters mit Fuß- und Radwegeverbindungen für die Naherholung
- Konzentration des Naturschutzes auf die Kernzonen der Landschaft und Entwicklung eines Biotopenverbundes
- Erhöhung des Waldflächenanteils
- Sicherung des Kultur- und Freizeitangebots in der Innenstadt
- Schwerpunktstandorte für Freizeitnutzungen

Schlussendlich wird im Flächennutzungsplan zur Erreichung des Hauptziels noch die Sicherung Krefelds als Versorgungs- und Einkaufsstandortes genannt. Dazu ist das Oberziel „[...] die Zentralität der traditionellen Stadtkerne durch

²²³ ebd., S. 59

²²⁴ ebd., S. 59

²²⁵ ebd., S. 59-60

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

ihren Ausbau und Ergänzungen entsprechend des Zentrenkonzeptes [...]“ zu stärken, genannt.²²⁶

Hierzu sind folgende Unterziele formuliert:²²⁷

- Stärkung des Krefelder Innenstadtbereichs durch Konzentration der oberzentralen Funktion
- Konzentration der öffentlichen Einrichtungen im Bereich der Krefelder Innenstadt
- Stärkung der traditionellen Stadtteilzentren
- Sicherung der wohnortnahen Versorgung in den Stadtteilen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Zentren durch stadtgestalterische Maßnahmen

5.1.2 Zukunftskonzept des RegioNetzWerks 2017

Im Jahr 2016 hat sich die Stadt Krefeld mit Duisburg, Düsseldorf, Meerbusch, Ratingen und dem Kreis Mettmann zu einem RegioNetzWerk zusammengeschlossen²²⁸. Das Ziel des RegioNetzWerks ist, durch Kooperationen ein Netzwerk zu initiieren und zu bilden, um innovative, nachhaltige und interdisziplinäre Lösungsansätze zur Bewältigung der Fragen sozialer und nachfragegerechter Wohnraumversorgung, verträglicher Verteilung von Nutzungs- und Flächenansprüchen sowie der Organisation der Mobilität innerhalb der Region zu erarbeiten.²²⁹

Anlass und Ziele des Zukunftskonzepts werden wie folgt zusammengefasst:²³⁰

- Kommunale Herausforderungen durch eine regionale Strategie bewältigen
- Siedlungsentwicklung und Mobilität in Einklang bringen
- Sektorale Projekte integriert bearbeiten

²²⁶ ebd., S. 60

²²⁷ ebd., S. 60-61

²²⁸ Vgl. Stadt Krefeld (o.J), RegioNetzWerk, URL:<https://www.krefeld.de/de/stadtplanung/regionetzwerk/> [Zugriff: 15.07.2019]

²²⁹ Vgl. Landeshauptstadt Düsseldorf, Stadt Krefeld, Stadt Meerbusch, Stadt Duisburg, Stadt Ratingen, Kreis Mettmann), begleitet durch Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH und Planersocietät: RegioNetzWerk 2017

²³⁰ Landeshauptstadt Düsseldorf, Stadt Krefeld, Stadt Meerbusch, Stadt Duisburg, Stadt Ratingen, Kreis Mettmann), begleitet durch Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH und Planersocietät: RegioNetzWerk Zukunftskonzept, 2016, S. 4

- Kommunale Projekte an regionalen Qualitätskriterien orientieren
- Konkrete, umsetzungsreife Projekte zügig umsetzen
- Nachhaltig leben
- Zukunftsthemen gemeinsam bearbeiten
- Gemeinsam mutiger sein!

Außerdem werden zu verschiedenen Themen Qualitätskriterien bestimmt, die Leitlinien für eine regional abgestimmte Entwicklungsrichtung bilden und bei allen Leitprojekten des RegioNetzWerks berücksichtigt und umgesetzt werden sollen. Nachfolgend sind die im Zukunftskonzept benannten Themenfelder aufgelistet:²³¹

- Städtebauliche Dichte
- Vernetzte Mobilität (hierzu mehr in Kapitel 5.2.1 Leitlinien „Vernetzte Mobilität“ aus dem Zukunftskonzept des RegioNetzWerks 2016)
- Neue Wohnformen
- Öffentlicher Raum – grün und multifunktional
- Klimaverträglichkeit und Energieversorgung
- Neue technische-, soziale- und Sharing-Infrastruktur
- Starke Gemeinschaftsstrukturen
- Gelebte Partizipation
- Gefühlte Heimat

5.1.3 Integriertes Handlungskonzept Krefeld Innenstadt 2017

Der Krefelder Stadtumbau richtet sich auf drei Handlungsschwerpunkte zur Aufwertung des gesamten Innenstadtbereichs als attraktiver Wohn- und Wirtschaftsort.²³²

²³¹ Vgl. Landeshauptstadt Düsseldorf, Stadt Krefeld, Stadt Meerbusch, Stadt Duisburg, Stadt Ratingen, Kreis Mettmann), begleitet durch Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH und Planersocietät: RegioNetzWerk Zukunftskonzept, 2016, S. 10-13

²³² Stadt Krefeld (2017) : Stadtumbau West, Fortschreibung des integrierten Handlungskonzepts Krefeld-Innenstadt, S. 6

Stadt Krefeld

**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

- Schaffung von Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
 - *„Mit der Gestaltung, der funktionalen Aufwertung und der Sanierung von Freiräumen werden neue städtebauliche Qualitäten in den Quartieren geschaffen. Eine Steigerung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums geht einher mit einer steigenden Identifikation sowie Attraktivität des Wohnumfelds und zieht private Investoren nach.“*
- Stärkung der Innenstadt als zukunftsorientierter Wohnstandort und
- Stärkung von Handel und Gewerbe

Die grundsätzlichen strategischen Ziele des Entwicklungskonzeptes und des Integrierten Handlungskonzeptes haben unverändert Bestand, d.h. die nachfolgenden übergeordneten elf Leitsätze sind auch nach sieben Jahren Stadtentwicklungsprozess für Krefeld weiterhin als gesetzte Ziele bis 2030 gültig.²³³

- 01 Die regionalen Nachbarschaften nutzen.
- 02 Die City stabilisieren und aufwerten.
- 03 Das historische Stadtbild pflegen.
- 04 Das Image des Wohnstandortes Innenstadt steigern.
- 05 Die wohnungsnaher Versorgung sichern und verbessern.
- 06 Sich um den öffentlichen Raum kümmern.
- 07 Das Angebot wohnungsnaher Freiflächen verbessern.
- 08 Den Verkehr innenstadtverträglich gestalten.
- 09 Die soziale Mischung und das Engagement in der Bewohnerschaft fördern.
- 10 Objekte gezielt fördern.
- 11 Eine effiziente und umsetzungsorientierte Organisation für den Stadtbau schaffen.

Die Maßnahmen aus dem Programm Stadtbau West sollen Initialwirkung auf private Eigentümer und Investoren haben.

²³³ Stadt Krefeld (2017) : Stadtbau West, Fortschreibung des integrierten Handlungskonzeptes Krefeld-Innenstadt, S. 50

5.1.4 Perspektiven für die Entwicklung der Innenstadt (2018)

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

Mit der Studie „Perspektiven für die Entwicklung der Innenstadt“ wird der Frage nachgegangen, wie die innerstädtische Struktur Krefelds sinnvoll ergänzt werden kann und wie die innerstädtischen Akteure die Entwicklung des Zentrums positiv beeinflussen können. Das Gutachten soll als einer der vier Bausteine für den Rahmenplan „Perspektive Innenstadt 2023“ dienen, welcher als themenübergreifende Gesamtstrategie der Innenstadtentwicklung dienen soll.²³⁴

Innerhalb des Gutachtens werden Entwicklungsschwerpunkte und Funktionsbereiche im Zentrum Krefelds definiert und mit einem Handlungsprogramm werden ergänzend konkrete umzusetzende Projekte benannt. Des Weiteren sind Maßnahmen benannt, die eine zielgerichtete Entwicklung einzelner Funktionen fördern sollen.²³⁵

Die Handlungsziele der Perspektive für die Entwicklung der Innenstadt sind:²³⁶

- Bestandsentwicklung
- Erhalt der Freiräume
- Verknüpfung der Achsen

Im der vertiefenden Ebene des Gutachtens sind im Bereich Mobilität die folgende Grundsätze benannt.

Erreichbarkeit der Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr:

- Schaffung von klaren Zufahrten im weiteren räumlichen Kontext
- leistungsfähige und klare Transitachse in West-Ost-Richtung (St.-Anton-Straße)

Transitverkehr - Abbau von Barrieren:

- Barriere Wirkung der St.-Anton-Straße reduzieren
- verkehrliche Leistungsfähigkeit des Straßenraums erhalten
- Stärkung der fußläufigen Anbindung des Einzelhandelsarré

²³⁴ Vgl. Stadt Krefeld (2018), Perspektiven zur Entwicklung Innenstadt Krefeld Bearbeitung: Junker + Kruse

²³⁵ Vgl. ebd.

²³⁶ Vgl. ebd.

Stadt Krefeld

**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

Anbindung des Hauptbahnhofs:

- Schaffung einer klaren Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Vorplatz und Neumarkt
- Bewerbung der Straßenbahnanbindung zur Rheinstraße

Fuß- und Radverkehr:

- Stärkung der Belange des Fuß- und Radverkehrs innerhalb der Wälle
- Reduzierung des MIV auf den Quell- und Zielverkehr
- Klassifizierung der Straßen innerhalb der Wälle um Transit und Erschließungsachsen für den MIV auf notwenige Straßen zu beschränken
- Schaffung zusätzlicher Verbindungen für den Radverkehr innerhalb des Einzelhandelsarrés (Ausnahme Fußgängerzone). Die Hochstraße scheint als besonders geeignet.

5.1.5 Integriertes Handlungskonzept Uerdingen 2017

Die weitere Entwicklung des Uerdinger Zentrums soll nach folgendem Leitbild erfolgen:²³⁷

- *Uerdingen ist ein Stadtteil mit historischem Flair in direkter Lage am Rhein. Der Wohn-, Lebens-, Arbeits- und Ausflugsort wird durch ein hohes bürgerschaftliches Engagement getragen.*

Als Basis für die Erneuerung des Uerdinger Zentrums wurde ein Zielsystem formuliert, dessen Handlungsfelder teilweise auch konkrete Zielsetzungen zu den Themen Verkehr oder Mobilität beinhalten.²³⁸

Das Zielsystem gliedert sich in die Handlungsfelder:

- Handlungsfeld A: öffentlicher Raum und Verkehr
- Handlungsfeld B: Städtebau und Wohne
- Handlungsfeld C: Einzelhandel und Gastronomie
- Handlungsfeld D: Soziale Infrastruktur

²³⁷ Stadt Krefeld/ Planungsgruppe Stadtbüro (2017): Integriertes Handlungskonzept Uerdingen, S. 46

²³⁸ Stadt Krefeld/ Planungsgruppe Stadtbüro (2017): Integriertes Handlungskonzept Uerdingen, S. 47

- Handlungsfeld E: Organisation

Auf die Ziele des Handlungsfelds „öffentlicher Raum und Verkehr“ wird im Kapitel 5.2.2 genauer eingegangen.

Zum Handlungsfeld „soziale Infrastruktur und Naherholung“ werden unter anderem

- die Förderung des Potenzials als Ausflugsziel (Rhein, Altstadt, Radtourismus), insbesondere durch Aufbau entsprechender Infrastruktur (Informationsquellen, Wegweiser etc.) und
- die Verbesserung der Anbindung für den Radverkehr durch Aufwertung vorhandener und Schaffung neuer Routenverbindungen (Krefelder Promenade, Rheinufer)

benannt.

5.1.6 Städtebaulicher Leitplan Fischeln 2016

Im Flächennutzungsplan (Ausgabe April 2015) der Stadt Krefeld sind neun Gebiete in Fischeln für eine wohnbauliche Entwicklung ausgewiesen.²³⁹ Zur städtebaulichen Entwicklung dieser Gebiete wurde im Jahr 2016 ein städtebaulicher Leitplan für Fischeln entwickelt, der aufzeigt, wie die Arrondierung der Flächen und die Lückenschließung für diesen Stadtteil aussehen kann.²⁴⁰

Dieser Leitplan verfolgt fünf Leitbilder für die Entwicklung der Siedlungserweiterungsflächen:²⁴¹

- Leitbild Erschließung
 - Erweiterung Erschließungsnetz
 - Ausrichtung an U-Bahnstationen
 - Fokus auf Umweltverbund
- Leitbild Freiraum
 - Ein „verkehrsberuhigtes“ Netz verbindet Grünflächen und -korridore miteinander für Fußgänger und Radfahrer

²³⁹ Vgl. Stadt Krefeld, Flächennutzungsplan 2015

²⁴⁰ Vgl. Fischeln Städtebaulicher Leitplan (2015-2016), Christoph Kohl Stadtplaner Architekten, [URL:https://cksa.de/portfolio/fischeln-staedtebaulicher-leitplan/](https://cksa.de/portfolio/fischeln-staedtebaulicher-leitplan/) [Zugriff 15.07.2019]

²⁴¹ Vgl. Christoph Kohl | KK Architekten (2016), Krefeld – Fischeln, Städtebaulicher Leitplan 2016

- Leitbild Siedlungsbausteine
- Städtebauliches Konzept
- Dichte

5.1.7 Zentrenkonzept der Stadt Krefeld 2014

Das Zentrenkonzept der Stadt Krefeld verfolgt neben der Steuerung des großflächigen Einzelhandels folgende fünf Zielsetzungen:²⁴²

- die oberzentrale Funktion Krefelds stärken
- das städtische Gefüge in Bezug auf den (großflächigen) Einzelhandel ordnen
- die Lebensbedingungen in den Stadtteilen verbessern
- die zentralen Versorgungsbereiche der Stadt in ihren Funktionen erhalten und – sofern möglich funktional stärken und
- die verbrauchernahe Versorgung verbessern

5.2 Verkehrsgeschehen/ Verkehrsentwicklung

Zielsetzungen zum zukünftigen Verkehrsgeschehen und zur zukünftigen Verkehrsentwicklung werden in folgenden Plänen und Konzepten beschrieben

- Leitlinien zum Thema „Vernetzte Mobilität“ aus dem 2016 entwickelten Zukunftskonzept des RegioNetzWerks (siehe hierzu auch Kapitel 5.2.1).
- Ziele zu Verkehr und Mobilität in den integrierten Handlungskonzepten 2017
- ÖPNV: der Nahverkehrsplan der Stadt Krefeld 2013
- SPNV: der VRR-Nahverkehrsplan 2017
- verkehrliche Ziele des Regionalplans (1999) aus dem FNP von 2015
- Regionalplan Düsseldorf 2018
- Parkraumkonzept Innenstadt (PKI 2016)

²⁴² Stadt Krefeld / Futura consult Dr. Kummer (2014): Zentrenkonzept der Stadt Krefeld 2014, S. 2-3

- Parkraumkonzept Uerdingen (PKUe 2018)

5.2.1 Leitlinien „Vernetzte Mobilität“ aus dem Zukunftskonzept des RegioNetzWerks²⁴³ 2016

Das übergeordnete Ziel zur „Vernetzten Mobilität“ lautet: Öffentlichen Personennahverkehr sowie Nahmobilität stärken und attraktiv machen.

Zum Thema „Vernetzte Mobilität“ werden im Zukunftskonzept folgende Leitlinien bzw. Qualitätskriterien definiert:

- In allen Quartieren wird der Umweltverbund gestärkt.
- Reisezeiten werden durch multimodale Angebote verkürzt.
- Intermodale Verknüpfungen optimieren Wegeketten.
- Sharing-Angebote wie Elektro-Pkw, E-Bikes und Lastenräder ergänzen das Angebot im Quartier.
- Strukturen der Nahmobilität und des ÖPNV zeichnen sich aus durch:
 - barrierefreie Erreichbarkeit,
 - einen hohen Grad an Informationen (Informationssäulen/dynamische Fahrgastinformation im Quartier zu Umsteigemöglichkeiten),
 - kurze Wege zur nächsten Haltestelle,
 - Angebote wie Quartiersbusse,
 - attraktive Taktdichte.
- Jedes Quartier erhält eine bzw. in Abhängigkeit zur Größe mehrere Mobilstationen mit hohen Aufenthaltsqualitäten und attraktiven Mobilitätsangeboten
 - Haltepunkte an P+R-Stationen werden zu attraktiven Kommunikations- und Verweilräumen,
 - an Mobilstationen sind Fahrradstellplätze und per Smartphone kurzfristig buchbare Fahrradboxen vorhanden.

²⁴³ Landeshauptstadt Düsseldorf, Stadt Krefeld, Stadt Meerbusch, Stadt Duisburg, Stadt Ratingen, Kreis Mettmann), begleitet durch Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH und Planersocietät: RegioNetzWerk Zukunftskonzept, 2016, S. 10-11

Stadt Krefeld

**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

- Die Chancen der digitalen Vernetzung werden genutzt, um die verschiedenen Verkehrssysteme ohne Bequemlichkeitsverlust einfach zugänglich zu machen.
 - Mobilitäts-Apps informieren darüber, welches Carsharing-Auto oder private Kfz wann wohin fährt und wie viele Plätze noch frei sind.
 - In allen Quartieren gibt es gleiche Informationsstelen an Mobilstationen.
 - Allzeit zugängliche Informations- und Buchungsmöglichkeiten erleichtern die Nutzung des ÖPNV und der Sharing-Angebote
 - Die Umsetzung erfolgt in enger Abstimmung mit dem VRR.
- Fuß- und Radwege spielen innerhalb des RegioNetzWerks eine übergeordnete Rolle.
 - Sie werden frühzeitig geplant,
 - sichern eine gute Erreichbarkeit der Mobilstationen und
 - bilden das Grundgerüst der Siedlungsentwicklung.
 - Sie sind in attraktive Grünstrukturen oder attraktive öffentliche Räume integriert, ohne Umwege zu verursachen.
- Neue Quartiere sollen im RegioNetzWerk nach Möglichkeit an den SPNV und regionale Radschnellverbindungen angeschlossen sein.
- Radschnellverbindungen erlauben ein sicheres und zügiges Fahren, beispielsweise durch entsprechende Breiten und Bevorrechtigungen an Kreuzungen.
- Es soll eine Reduktion von Kfz-Stellplätzen erfolgen, um Aufenthaltsqualität im Straßenraum zu steigern und den Nutzen der ÖPNV-Angebote zu stärken.
 - Die Aufenthaltsqualität soll Vorrang vor dem Auto haben.
 - Die Steigerung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum soll insbesondere dem Kinderspiel und der Kommunikation der Bewohner zugutekommen.
- Das bestehende Mobilitätsverhalten der Bevölkerung soll hin zu einer Nutzung des Umweltverbunds gelenkt werden und damit eine neue Mobilitätskultur in der Region etablieren.
 - als mögliche Instrumente werden benannt: Information zu Sharing-Angeboten, attraktive Neubürgerpakete mit Schnupperangeboten für den ÖPNV, Mietertickets sowie Informationen zu Gesundheit durch Integration von Bewegung im Alltag.

5.2.2 Ziele zu Verkehr und Mobilität in den integrierten Handlungskonzepten 2017

Projekt Krefelder Promenade:²⁴⁴

Nach dem Integrierten Handlungskonzept für die Krefelder Innenstadt 2016 wurde die Krefelder Promenade als ein Initialprojekt bestimmt, das im Rahmen des Förderprogramms Stadtumbau West realisiert werden soll.

Die Krefelder Promenade soll zukünftig den Krefelder Westen in Teilen entlang einer Bahntrasse quer durch das Stadtgebiet mit dem Stadtteil Uerdingen verbinden.

Die Trasse soll mit den bereits bestehenden innerörtlichen Radwegen vernetzt werden und an die überregionalen Radwegeverbindungen anknüpfen.

Zielsystem im integrierten Handlungskonzept Uerdingen zum Handlungsfeld „Öffentlicher Raum und Verkehr“:²⁴⁵

- Gezielte Aufwertung des Reinuferbereichs zur Öffnung und Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer sowie Einbindung des Schiffsanlegers
- Verbesserung der Verbindung zwischen historischem Ortskern und Rheinufer
- Aufwertung der Gestaltung der Straßenbereiche zwischen dem historischen Marktplatz und dem Platz am Röttgen, Optimierung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer
- Aufwertung der Gestaltung und Nutzbarkeit der ÖPNV-Haltestellen „Am Röttgen“
- Aufwertung des Umfelds des Uerdinger Bahnhofs und Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs an den Ortskern
- Ausweitung und möglichst räumliche Konzentration des Parkplatzangebotes innerhalb des Ortskerns

²⁴⁴ Stadt Krefeld (2017) : Stadtumbau West, Fortschreibung des integrierten Handlungskonzepts Krefeld-Innenstadt, S. 11

²⁴⁵ Stadt Krefeld/ Planungsgruppe Stadtbüro (2017): Integriertes Handlungskonzept Uerdingen, S. 47

5.2.3 ÖPNV: der Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Krefeld 2013

Der kommunale Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2013 beschreibt strategische Ziele für den ÖPNV in Krefeld auf qualitativer und operativer Ebene.

- Qualitatives Hauptziel:
 - Der öffentliche Personennahverkehr der Stadt Krefeld soll in seinen lokalen und regionalen Funktionen weiterhin so gestärkt werden, dass er mit einem qualitativ möglichst hochwertigen Angebot die Lebensqualität sowie die oberzentralen Strukturen der Stadt nachhaltig unterstützt. Maßnahmen, welche die in den zurückliegenden Jahren merklich gestiegene Akzeptanz des ÖPNV in Krefeld weiter verbessern können, sollten eine hohe Priorität genießen.
- Operatives Hauptziel:²⁴⁶
 - Zur dauerhaften Finanzierbarkeit eines hochwertigen ÖPNV-Angebotes sind alle Ansätze auszuschöpfen, die geeignet sind, den finanziellen Handlungsspielraum zur Sicherung und Weiterentwicklung des ÖPNV zu vergrößern.

Zu den qualitativen und operativen Zielen werden in den nachfolgenden 2 Tabellen die im Nahverkehrsplan benannten Einzelziele von 6 Zielbausteinen aufgezeigt:

- Erschließungs- und Verbindungsqualitäten
- Bedienungsqualität – Taktfrequenz
- Beförderungsqualität
- Leistungserbringung / Marketing
- Marketing / Öffentlichkeitsarbeit
- ÖPNV-freundliche Rahmenbedingungen

²⁴⁶ Stadt Krefeld, PTV AG (2013): Nahverkehrsplan 2013, Teil B, S. 93

Qualitative Zielbausteine und Einzelziele aus dem NVP 2013, die teilweise aus dem NVP 1998 weiterverfolgt werden²⁴⁷	
Erschließungs- und Verbindungsqualitäten	<p>Weitere Erschließungen sind nur noch bei Neubaugebieten anzustreben.</p> <p>Die Erreichbarkeit der oberzentralen Einrichtungen, aber auch der einzelnen Stadtteilzentren mit dem ÖPNV ist weiterhin zu verbessern. Die entsprechenden Verbindungen sollen möglichst direkt und schnell sein.</p> <p>Die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Haltestellen des ÖPNV und den Bahnhöfen des SPNV ist im Rahmen der betrieblichen, städtebaulichen und finanziellen Möglichkeiten zu prüfen und gegebenenfalls zu optimieren.</p> <p>Der SPNV soll in seiner Binnenverkehrsfunktion für die Stadt Krefeld gestärkt werden. <i>(weitere Konkretisierung im NVP vorhanden)</i></p> <p>Die Verbindungen des Oberzentrums Krefeld sowie wichtiger Stadtteilzentren ins Umland sollen weiter verbessert werden. <i>(weitere Konkretisierung im NVP vorhanden)</i></p>
Bedienungsqualität - Taktfrequenz	<p>Die Bedienungsqualität (Taktfrequenz) des ÖPNV in der Stadt Krefeld ist auf der Basis der heutigen Nachfrage sowie der Siedlungsentwicklung und Bevölkerungsdichte zu überprüfen und ggf. den entsprechend neu bestimmten Nachfrage-Erwartungen anzupassen. Hierunter können Angebotserweiterungen aber auch Angebotseinschränkungen verstanden werden.</p> <p>Die Einsatzmöglichkeiten alternativer Bedienungsformen sollen weiterhin geprüft werden (z.B. Taxibus, Nachttaxibetrieb)</p> <p>Das System des Taktfahrplans soll optimiert werden. Eine Weiterentwicklung ist vor allem im Hinblick auf die Verbesserung der Anschlusssicherheit sowie der Übersichtlichkeit im örtlichen und überregionalen Netz zu prüfen.</p>
Beförderungsqualität	<p>Es sollen geeignete (und kostengünstige) Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrgastinformation überprüft werden, dies insbesondere im Hinblick auf die Gewinnung neuer Kunden. Weitere kundenfreundliche Verbesserungen sollen mit Hilfe der Möglichkeiten eines rechnergesteuerten Beschleunigungs- und Betriebsleitsystems (RBBL) ausgelotet werden im Hinblick auf Fahrzeiten, Anschlusssicherheit sowie dynamischer Fahrgastinformation.</p> <p>Entsprechend ÖPNVG NRW §2 Abs. 8: Bei der Planung und Antragstellung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz zu berücksichtigen.</p> <p>Abs.9; Den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen.</p> <p>Für die Ausstattung und das Erscheinungsbild der Haltestellen in der Stadt Krefeld ist ein nach der verkehrlichen Bedeutung und dem städtebaulichen Umfeld gewichteter Standard zu entwickeln, der die Bedeutung des ÖPNV im Stadtbild unterstreicht.</p> <p>Der Vertrieb von Fahrausweisen des ÖPNV soll kundenorientiert erfolgen. Hierzu ist ein dichtes Netz an Vorverkaufsstellen vorzuhalten und die Möglichkeit neuer Vertriebsformen und die Einführung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs zu überprüfen.</p>

²⁴⁷ Stadt Krefeld, PTV AG (2013): Nahverkehrsplan 2013, Teil B, S. 90-92

Operative Zielbausteine und Einzelziele aus dem NVP 2013, die teilweise aus dem NVP 1998 weiterverfolgt werden²⁴⁸	
Leistungserbringung / Marketing	Die Stadt Krefeld ist daran interessiert, dass die Leistungserstellung durch die Verkehrsdienstleister im lokalen ÖPNV mit minimalen Kosten erfolgt.
Marketing / Öffentlichkeitsarbeit	Die Public Awareness sollte verbessert werden durch eine hohe Attraktivität des ÖPNV-Angebots, einer Identifikation der Bevölkerung mit dem ÖPNV und einer bewussten Stärkung des ÖPNV auch für den Versorgungsverkehr. Hierfür sind geeignete Maßnahmen, sowohl im Marketing und in der Erscheinung des ÖPNV-Angebots als auch in der Stadtplanung zu definieren.
ÖPNV-freundliche Rahmenbedingungen	<p>Unterstützendes kommunalpolitisches Klima. Siedlungsentwicklung und ÖPNV: Eine konsequente Ausrichtung der zukünftigen Siedlungsentwicklung auf den ÖPNV trägt kommunalwirtschaftlich auf äußerst positive Weise zur nachhaltigen Sicherung der Angebotsstrukturen bei. (...) Insbesondere die Nachverdichtung an bestehenden starken ÖPNV-Achsen sollte in diesem Zusammenhang eine möglichst hohe Priorität genießen. Wohnungsbauvorhaben im Bereich dieser Strecken sollten zukünftig ein angemessenes Maß der baulichen Dichte nicht mehr unterschreiten.</p> <p>Erneuerungsmaßnahmen an Straßen mit schlechter Qualität des Straßenbelags sollen an ÖPNV-Strecken bevorzugt durchgeführt werden.</p> <p>Die weitere Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung in zentralen Lagen mit der Parkraumbevorrechtigung für Anwohner (Anwohner-Parken) soll die Nachfrageentwicklung im ÖPNV unterstützen. Dies sollte im Zusammenhang mit dem Ausbau von P+R-Plätzen erfolgen.</p> <p>Zusätzliche Nachfragepotenziale könnten erschlossen werden durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verstärkung der Marketingaktivitäten - Schaffung von ÖPNV-freundlichen Rahmenbedingungen - Einzelmaßnahmen etwa im Rahmen der Einführung kürzerer Takte auf Straßenbahnachsen, Verbesserung der Anschlusssicherheit sowie der Kundeninformation und der Vertriebsformen (<i>weitere Konkretisierung im NVP vorhanden</i>)

Weiterhin werden im Nahverkehrsplan 2013 der Stadt Krefeld unter dem Kapitel „Strategische Ziele für den ÖPNV in Krefeld“ folgende Themen benannt:²⁴⁹

- Stärkung ÖPNV im Versorgungsverkehr
- Public Awareness
- Flächennutzungsplanung – Siedlungsplanung
 - Hüls-Südwest

²⁴⁸ Stadt Krefeld, PTV AG (2013): Nahverkehrsplan 2013, Teil B, S. 93-94

²⁴⁹ Stadt Krefeld, PTV AG (2013): Nahverkehrsplan 2013, Teil B, S. 94 -127

- Fischeln-Südwest, Fischen-Ost
- Schicksbaum
- Oppum-Süd
- Infrastrukturmaßnahmen
 - Straßenbahn: Neue Fahrzeuge und Umbau der Haltestellen
 - Moderne Busflotte und Niederflur-Bus-Kaps
 - Neubau und Umgestaltung von wichtigen Haltestellen
 - Dynamische Fahrgast-Information
 - Weitere Lichtsignalanlagen-Beeinflussung
 - Abschnitte mit Sanierungsbedarf entlang der Strecken des Busnetzes
 - Modernisierte, barrierefreie und optimal erschlossene Bahnhöfe,
 - Mögliche SPNV-Haltepunkte
- Entwicklung von Maßnahmen im Liniennetz
- Planungen der Stadt Krefeld zum Straßenbahnnetz
 - Überplanung Gesamtnetz
 - Straßenbahn-Lösung Hüls
 - Verlängerung der U70
 - Rheinquerende Straßenbahnlinie U81 mit Richtung Messe und Flughafenbahnhof Düsseldorf
- Maßnahmen im Busverkehr
 - Busverkehrsplanung in Folge der Straßenbahn-Lösung Hüls
 - Linie 045 Hüls – Anpassung an die Straßenbahn-Lösung
 - Linie 069 – Anpassung an die Verlängerung und Taktverdichtung der Straßenbahn in Hüls
 - Verdichtung der Bedienung auf der Friedrich-Ebert-Str.
 - Korridor Fischeln – Hauptbahnhof
 - Verbindung Willich – Krefeld Innenstadt
 - Verbindung Krefeld Innenstadt – Düsseldorf Messe / Flughafen
 - Buslinienstrukturen und Durchbindung
 - Überplanung Linie 47

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

In der Leistungsbeschreibung der Stadt Krefeld aus 2019 zum 3. Nahverkehrsplan (Fortschreibung des NVP 2013) sind die folgenden Hauptanforderungen und Ziele an die Fortschreibung genannt:

- Ausführliche Behandlung des Themas der Barrierefreiheit
- angestrebte Erhöhung des ÖV-Anteils
- Herausstellung der Verknüpfung von Straßenbahn und Bus
- Bedeutung stadtgrenzenüberschreitender Verkehre soll betrachtet werden
- Sinnhaftigkeit digitaler Angebotsformen soll beleuchtet werden

Der Nahverkehrsplan soll aktuell fortgeschrieben werden.

5.2.4 SPNV: der VRR-Nahverkehrsplan 2017

Zielformulierungen im Nahverkehrsplan des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr VRR (Aufgabenträger für den SPNV) aus dem Jahr 2017 sind:²⁵⁰

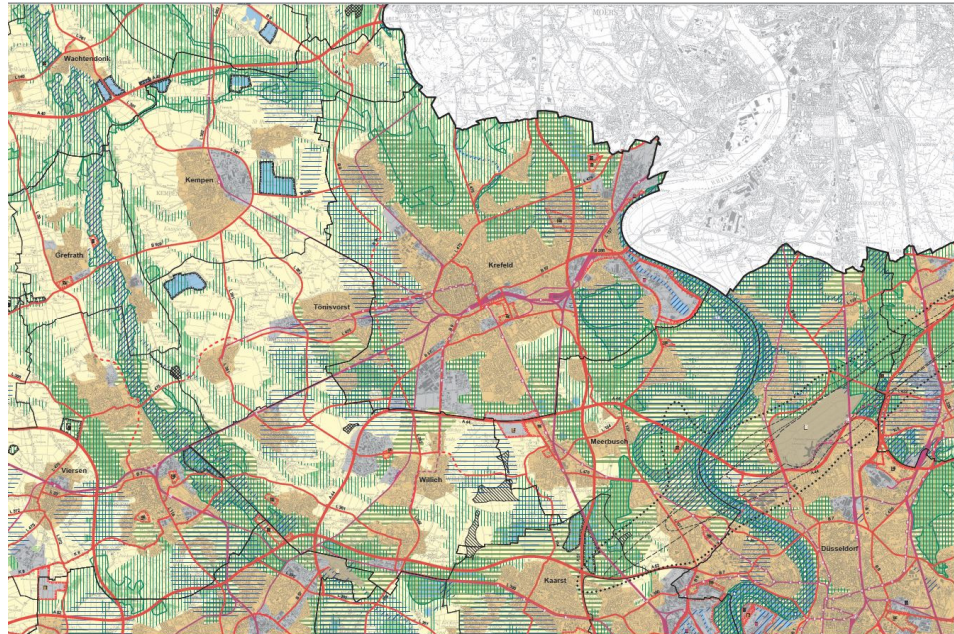
- ÖPNV zusammen mit den kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen bedarfs- und marktgerecht gestalten. Dazu zählt,
 - ein Mobilitätsangebot zu schaffen, das einerseits den Kundenwünschen entspricht – unter besonderer Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Kunden (gutes Preis-Leistungs-Verhältnis) und
 - den Marktanteil des öffentlichen Verkehrs halten bzw. erhöhen.
- Rahmenbedingungen schaffen, um den ÖPNV finanzierbar zu halten.
 - Dazu sollen Mobilitätsangebote definiert werden, die es dem jeweiligen Aufgabenträger ermöglichen, seine Finanzierungsaufwendungen zu reduzieren – durch eine Ausschöpfung von Synergieeffekten bei gleichzeitiger Optimierung der Qualität.
- Nutzungsbarrieren zum ÖPNV senken,
 - indem die Nutzung des ÖPNV über eine verbundweit einheitliche Bedienoberfläche bzw. gleichbleibende Benutzerschnittstellen attraktiver und für die (vorhandenen und potenziellen) Kunden anwendungsfreundlicher gemacht wird.

²⁵⁰ VRR Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (2017): VRR-Nahverkehrsplan 2017, Bericht, S. 69

- VRR als Mobilitätsdienstleister zu verstehen, der nicht nur die eigenen Produkte (SPNV), sondern perspektivisch auch eine **integrierte multi- bzw. intermodale Produktpalette** anbietet: mit Bike- und Carsharing-Angeboten, Fahrgemeinschaftsplattformen, (Elektro-)Fahrradverleih und gegebenenfalls zusätzlichen Angeboten weiterer Kooperationspartner.
 - Gestaltung mit Echtzeitinformation und einfachen Abrechnungssystemen
 - Standorte an zentralen Punkten mit hoher Nachfrage
 - Die Angebote sollen Ansprüchen unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen, z.B. mobilitätseingeschränkten Kunden, genügen
- Für den ländlichen Raum sind je nach Siedlungsstruktur SPNV-Bedienungstakte zu definieren bzw. eine Grundversorgung durch den ÖSPV zu gewährleisten. Zur Sicherung der Nahmobilität könnten dort u.a. Bedarfssysteme und Bürgerbusse eingesetzt und/oder der Zugang zu Fahrgemeinschaften angeboten werden.
- Der VRR könnte einen verbindlichen und einheitlichen Rahmen für den ÖPNV schaffen, sowohl verkehrlich (Produkt- und Qualitätsstandards, Marketing) als auch rechtlich (Beförderungsbedingungen) und ein übergreifendes Marketing entwickeln.
 - Förderung eines koordinierten Verkehrskonzepts in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen
 - Verzahnung unterschiedlicher Mobilitätsangebote mit dem SPNV und ÖPNV im Sinne der Intermodalität zu einem abgestimmten Gesamtangebot

5.2.5 Regionalplan Düsseldorf 2018

- **Abbildung 55:** Karten-Ausschnitt aus dem Regionalplan Düsseldorf (2018)



Im aktuellen Regionalplan Düsseldorf (2018) sind in Kapitel 5.1 Ziele und Grundsätze zur Verkehrsinfrastruktur formuliert. Diese gliedern sich in übergreifende Aspekte, Wasserstraßen und Ruhehäfen, Schienennetz, Straßennetz, Flugplätze/Luftverkehr und in Radwege.²⁵¹ Die für Krefeld relevanten Grundsätze und Ziele werden im Folgenden genannt.

Zu den übergreifenden Aspekten werden die folgenden Grundsätze formuliert:²⁵²

- Die bestehende Verkehrsinfrastruktur soll erhalten und, soweit erforderlich, bedarfsgerecht sowie unter Berücksichtigung überregionaler Verkehrsbeziehungen umweltverträglich ausgebaut werden, um die räumlichen Voraussetzungen für eine raumverträgliche Mobilität von Personen und Gütern zu gewährleisten. Dabei sollen umweltschonende Verkehrssysteme mit hoher Leistung und wirtschaftlicher Tragfähigkeit Vorrang haben. Die weiteren Vorgaben zur Sicherung von Verkehrsstrassen bleiben unberührt.
- Die Angebote des öffentlichen Verkehrs sollen so gestaltet sein, dass die zeichnerisch dargestellten Siedlungsräume in angemessener Form an öffentliche Verkehrsmittel angeschlossen werden können.

²⁵¹ Vgl. Bezirksregierung Düsseldorf (2018), Regionalplan Düsseldorf, S. 132-145

²⁵² ebd. S. 133

- Bei Planung und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur sollen in überwiegend für Wohnzwecke genutzten Bereichen, insbesondere im Bereich von Allgemeinen Siedlungsbereichen, die Belange der Bevölkerung im Hinblick auf Immissionsschutz berücksichtigt werden.

Zum Schienennetz werden die folgenden Ziele und Grundsätze formuliert:²⁵³

Grundsätze:

- Um die Voraussetzungen für ein attraktives, vertaktetes Angebot im öffentlichen Personenverkehr und Güterverkehr zu schaffen, soll das Schienennetz sowohl auf den großräumig als auch auf den regional bedeutsamen Schienenstrecken im Planungsraum und im grenzüberschreitenden Schienenverkehr leistungsfähig und bedarfsgerecht erhalten und ausgebaut werden. Engpässe sollen beseitigt und Netzlücken geschlossen werden.
- Entlang von Schienenwegen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr sollen Flächen für Erweiterungen der Schienenwege von entgegengesetzten Nutzungen frei gehalten werden.
- Umsetzungsplanungen für Schienenwege für den regionalen, überregionalen oder großräumigen Verkehr – sofern sie sich nicht auf Darstellungen ohne räumliche Festlegung beziehen – sollen auf die dargestellten Trassen ausgerichtet werden. Planung und Linienabstimmung für Schienenwege für den regionalen, überregionalen oder großräumigen Verkehr, deren Darstellung im Regionalplan ohne räumliche Festlegung erfolgt ist, sollen sich an dem jeweils im Regionalplan dargestellten Verlauf orientieren.
- Die bestehenden kommunalen Schienennetze sollen erhalten werden. Die in Beikarte 5A – Öffentlicher Personennahverkehr – dargestellten Schienenstrecken sind hierbei besonders bedeutsam für die Andienung des regionalen Netzes.
- Für die an den Schienenwegen dargestellten Haltepunkte soll die Möglichkeit einer Einrichtung und Andienung geprüft werden.
- An Haltepunkten des Öffentlichen Personennahverkehrs, die sich aufgrund ihres Einzugsbereiches, der Qualität ihrer Andienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und ihrer Anbindung an das Straßennetz für den Wechsel zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln besonders eignen, sollen Parkeinrichtungen, Fahrradstationen und Umsteigeanlagen vorgesehen werden. Die notwendigen Flächen einschließlich absehbarer Erweiterungen sollen im

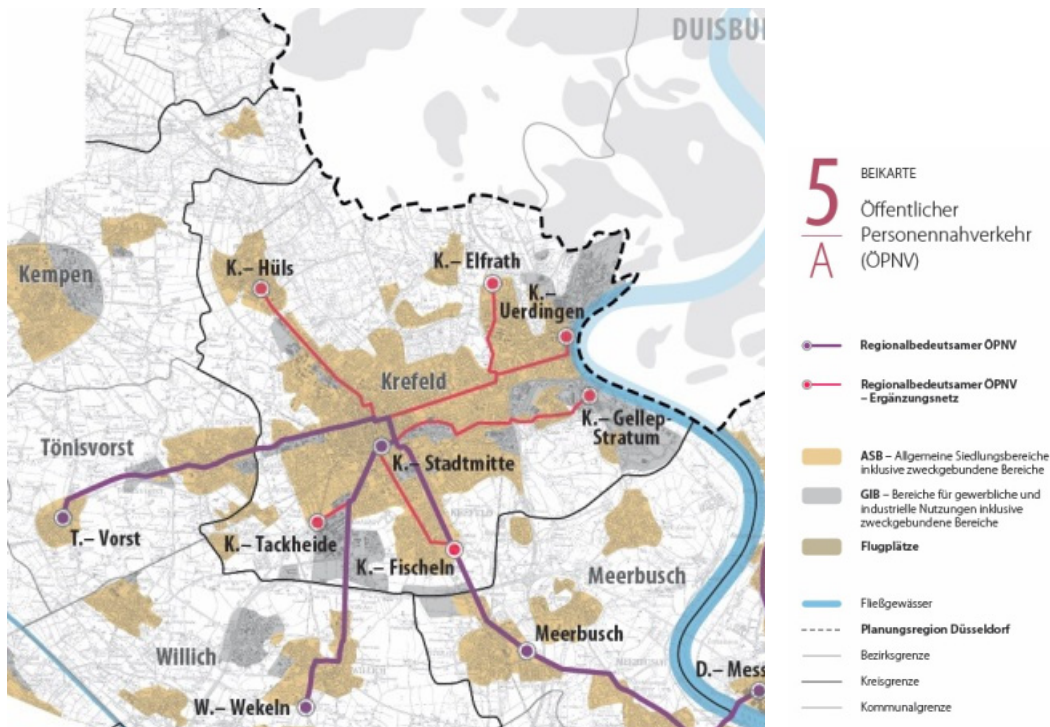
²⁵³ ebd. S. 135

Rahmen der Bauleitplanung von entgegenstehenden Nutzungen freigehalten werden.

Ziele:

- Zeichnerische Darstellungen von Schienenwegen als Bestand, Bedarfsplanmaßnahme oder Planung sowie der zugehörigen Bahnhöfe, Haltepunkte und Betriebsflächen haben die Wirkung von Vorranggebieten ohne die Wirkung von Eignungsgebieten. Im Bereich der als Schienenwege dargestellten Trassen und Flächen sowie der in Beikarte 5A dargestellten kommunalen Strecken sind Planungen oder Maßnahmen, die eine spätere Konkretisierung der Planung oder den Bau dargestellter Schienenwege unmöglich machen oder wesentlich erschweren, ausgeschlossen. Zwischennutzungen, die dem Erhalt der Trasse dienen, stehen einer schienenverkehrlichen Nutzung nicht entgegen. Dargestellte Trassen, die derzeit nicht für schienenverkehrliche Zwecke genutzt werden, sind so zu sichern, dass sie bei Bedarf für schienenverkehrliche Nutzungen aktiviert oder reaktiviert werden können.
- Im Bereich der als Schienenwege zeichnerisch dargestellten Strecken ist mindestens der Regellichtraum für zwei Gleise zuzüglich der erforderlichen Sicherheitsabstände von dem Schienenverkehr entgegen stehenden Nutzungen freizuhalten.
- Bei Veränderungen von Schienenwegen oder der zugehörigen technischen Einrichtungen der kommunalen Netze ist sicher zu stellen, dass auf den für den regionalen Verkehr bedeutsamen Verbindungen weiterhin ein Betrieb möglich ist.
- Planungen oder Maßnahmen, welche die Konkretisierung von Linienverläufen oder den Bau von Schienenwegen auf Grundlage der dargestellten Trassen ohne räumliche Festlegung unmöglich machen oder wesentlich erschweren, sind ausgeschlossen.

● **Abbildung 56:** Ausschnitt Beikarte 5 A ÖPNV²⁵⁴



Stadt Krefeld
Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld

November 2019

Zum Straßennetz werden die folgenden Ziele und Grundsätze genannt:²⁵⁵

Grundsätze:

- Straßenplanungen für den vorwiegend regionalen, überregionalen oder großräumigen Verkehr sollen auf die dargestellten Trassen ausgerichtet werden.
- Planung und Linienabstimmung für Straßen für den vorwiegend großräumigen oder überregionalen und regionalen Verkehr, deren Darstellung im Regionalplan ohne räumliche Festlegung erfolgt ist, sollen sich an dem jeweils im Regionalplan dargestellten Verlauf orientieren.

Ziele:

- Im Bereich der als Bedarfsplanmaßnahmen oder als sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straßen zeichnerisch dargestellten Trassen sind Planungen oder Maßnahmen, die eine spätere Konkretisierung der Planung oder den Bau dargestellter Straßen unmöglich machen oder wesentlich erschweren, ausgeschlossen. Die genannten Darstellungen haben die Wirkung von Vorranggebieten ohne die Wirkung von Eignungsgebieten.

²⁵⁴ Bezirksregierung Düsseldorf (2018), Regionalplan Düsseldorf, Beikarte 5 A Öffentlicher Personen Nahverkehr

²⁵⁵ ebd. S. 140-141

Stadt Krefeld

Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld

November 2019

- Planungen oder Maßnahmen, welche die Konkretisierung von Linienverläufen oder den Bau von Straßen auf Grundlage der dargestellten Trassen ohne räumliche Festlegung unmöglich machen oder wesentlich erschweren, sind ausgeschlossen.
- Sofern der dargestellte Netzzusammenhang und seine Funktion gewahrt bleiben, steht innerhalb von Siedlungsbereichen die Darstellung von Straßen einer Umstufung oder Verlagerung der Funktion auf eine andere Straße in dem Siedlungsbereich nicht entgegen.

Zu Radwegen werden die folgenden Grundsätze genannt:²⁵⁶

- Zur Förderung individueller und zugleich umweltfreundlicher Verkehrsmittel sollen die vorhandenen zwischenörtlichen Radwegeverbindungen zu einem lückenlosen Netz für den Alltags- und den Freizeitverkehr entwickelt werden. Das bestehende für den überörtlichen Radverkehr bedeutsame Radwegenetz soll erhalten werden. Auf interkommunalen Verkehrsverbindungen mit überdurchschnittlich hohem Pendlerverkehrsaufkommen soll die Entwicklung von Radschnellwegen mit besonders hohem Ausbaustandard vorangetrieben werden.
- Bei der Planung eines Neubaus oder eines wesentlichen Umbaus von Straßen für den vorwiegend großräumigen oder überregionalen und regionalen Verkehr soll – wenn hierdurch
- Netzverbindungen hergestellt werden können – die Anlage straßenbegleitender Radwege vorgesehen werden.

5.2.6 Parkraumkonzept Innenstadt PKI 2016

Das Hauptziel, das für das Parkraumkonzept Innenstadt formuliert wurde, lautet „Steigerung der Attraktivität der Innenstadt als Wohn-, Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandort sowie Bewegungsraum“.²⁵⁷

Außerdem wurden folgende **Teilziele** definiert:²⁵⁸

- Reduzierung des Parksuchverkehrs

²⁵⁶ ebd. S. 144

²⁵⁷ Stadt Krefeld/ IGS Ingenieurgesellschaft Scholz (2016): Parkraumkonzept Innenstadt Krefeld, Analyse und Optimierung der Parkraumsituation innerhalb des Innenstadtrings, Ergebnisbericht, S.4-5

²⁵⁸ Stadt Krefeld/ IGS Ingenieurgesellschaft Scholz (2016): Parkraumkonzept Innenstadt Krefeld, Analyse und Optimierung der Parkraumsituation innerhalb des Innenstadtrings, Ergebnisbericht, S.5

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität für den Fußgängerverkehr
- Verbesserung der Parkplatzsituation für Anwohner
- Erhalt der Wohnfunktion und Verbesserung der Wohnsituation
- Sicherung der Erreichbarkeit für Wirtschaftsverkehr und Besucher
- Effektive Nutzung des vorhandenen Parkraums
- Dauerhaft hohe Akzeptanz bei den Nutzern, Bewohnern sowie Gewerbetreibenden.

Die umzusetzenden Grundsätze des Parkraumkonzepts Innenstadt Krefeld lauten folgendermaßen:²⁵⁹

- Kurze und direkte Wege zu den Parkständen und Parkhäusern,
- Einheitliche Bewirtschaftungsformen innerhalb klar abgegrenzter Zonen,
- Errichtung von Bewohnerparkzonen,
- Einheitliche Parkgebühren innerhalb der einzelnen Zonen,
- Einheitliche Höchstparkdauer innerhalb des gesamten Gebietes,
- Reduzierung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum,
- Attraktive und sichere Stellplätze in Parkhäusern.

Bewirtschaftungszeiten und Gebühren:²⁶⁰

- Die Bewirtschaftungszeit sollte innerhalb des gesamten Untersuchungsgebietes (Innenstadt) einheitlich sein.
- Als Zeitraum, in dem Parkeinschränkungen gelten, wird der Zeitraum werktags von 7 bis 19 Uhr vorgeschlagen.

²⁵⁹ Stadt Krefeld/ IGS Ingenieurgesellschaft Scholz (2016): Parkraumkonzept Innenstadt Krefeld, Analyse und Optimierung der Parkraumsituation innerhalb des Innenstadtrings, Ergebnisbericht, S.47

²⁶⁰ Stadt Krefeld/ IGS Ingenieurgesellschaft Scholz (2016): Parkraumkonzept Innenstadt Krefeld, Analyse und Optimierung der Parkraumsituation innerhalb des Innenstadtrings, Ergebnisbericht, S.61, 62

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

- Während des Zeitraums zwischen 7 und 19 Uhr gilt darüber hinaus eine Parkzeithöchstdauer von 2 Stunden
- Für den Untersuchungsbereich wird von einer gebührenfreien Zeit innerhalb der zentralen Parkzone abgesehen. Allerdings wird die Taktung von derzeit 30 Minuten und an manchen Stellen 20 Minuten auf einheitlich 15 Minuten umgestellt. Durch die Beibehaltung der Parkgebühr von € 2,- je Stunde im öffentlichen Straßenraum halbieren sich zumindest die Parkgebühren für die extremen Kurzparker.

Ein **kommunales Parkleitsystem** zielt darauf ab, die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Pkw zu gewährleisten und den Besucherverkehr auch ohne Streckenkenntnis auf möglichst verträglichen Routen zu den Parkieranlagen zu führen. Das Parkleitsystem trägt damit zu einer Reduzierung des Parksuchverkehrs und zu einer gleichmäßigeren Auslastung der angeschlossenen Parkbauten und Parkplätze bei.²⁶¹

- Wegweiser sollen den Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB 2000) entsprechen und zur besseren Lesbarkeit in Tabellenform ausgeführt sein. Dabei ist darauf zu achten, dass der Autofahrer durch eine Begrenzung der Zielangaben nicht mit Informationen überfrachtet wird.
- Zur Optimierung des Systems wird vorgeschlagen, Besucher der Innenstadt von außerhalb, ausschließlich über die in der Anlage 15 dargestellten Einfallstraßen in die Innenstadt bzw. auf den vorhandenen Parking (Breite Straße, Südwall, Ostwall, St.-Anton-Straße) zu führen. Die Zufahrt zum Parking über den Stadtring soll direkt, d.h. im Geradeausverkehr, erfolgen, sodass Abbiegevorgänge möglichst vermieden werden.

Das Parkraumkonzept sieht u.a. vor, Langzeit- und Dauerparker zukünftig aus dem öffentlichen Straßenraum zu verlagern und vermehrt in den privaten bzw. **städtischen Parkieranlagen (Parkhäuser)** unterzubringen.²⁶²

- Es sind Maßnahmen zu prüfen, die die Benutzerfreundlichkeit sowie die Attraktivität der einzelnen Parkhäuser steigern und die Sicherheit verbessern.²⁶³

²⁶¹ Stadt Krefeld/ IGS Ingenieurgesellschaft Scholz (2016): Parkraumkonzept Innenstadt Krefeld, Analyse und Optimierung der Parkraumsituation innerhalb des Innenstadtrings, Ergebnisbericht, S.68, 62

²⁶² Stadt Krefeld/ IGS Ingenieurgesellschaft Scholz (2016): Parkraumkonzept Innenstadt Krefeld, Analyse und Optimierung der Parkraumsituation innerhalb des Innenstadtrings, Ergebnisbericht, S. 70

Auch sonstige Maßnahmen zur Steuerung der Parkraumnachfrage sind nach dem Parkraumkonzept Innenstadt Krefeld zu verfolgen:²⁶⁴

- Förderung des Umweltverbunds
- Elektromobilität
- Alternative Bezahlssysteme
- Quartiersgaragen
- Reisebusse/ Fernbusparkplatz/ Haltestellen
- Großveranstaltungen / Weihnachtsmarkt

5.2.7 Parkraumkonzept Uerdingen PKUe 2018

Aus dem Integrierten Handlungskonzept Uerdingen (siehe auch Kapitel 5.1.5) werden im Parkraumkonzept Uerdingen (PKUe) 2018 folgende Zielsetzungen für das Parkraumkonzept abgeleitet:²⁶⁵

- Aufwertung der Aufenthalts- und Lebensqualität
- Steigerung der Attraktivität als Wohn-, Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandort sowie Aufenthalts- und Bewegungsraum
- Verbesserte Wirtschaftlichkeit der Parkraumbewirtschaftung - Umlegung der anfallenden Unterhaltskosten im öffentlichen Straßenraum auf die tatsächlichen Verursacher
- Optimierung der Erreichbarkeit und Attraktivität des Wochenmarktes
- Reduzierung des Parksuchverkehrs
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Dienstleister und Einzelhändler
- Verträgliche Reduzierung der Dauerparker im Kernbereich - Erhöhung der Wahrscheinlichkeit für Kundenverkehr, auf einen zentrumsnahen Parkplatz

²⁶³ Stadt Krefeld/ IGS Ingenieurgesellschaft Scholz (2016): Parkraumkonzept Innenstadt Krefeld, Analyse und Optimierung der Parkraumsituation innerhalb des Innenstadtrings, Ergebnisbericht, S. 72

²⁶⁴ Stadt Krefeld/ IGS Ingenieurgesellschaft Scholz (2016): Parkraumkonzept Innenstadt Krefeld, Analyse und Optimierung der Parkraumsituation innerhalb des Innenstadtrings, Ergebnisbericht, S.83-90

²⁶⁵ Stadt Krefeld/ IKS Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung (2018): Parkraumkonzept Uerdingen (PKUe) – Bericht Teil 2, S.72

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

Als Strategien (zur Erreichung der gesetzten Ziele) sollen für das Parkraumkonzept folgende Aspekte berücksichtigt werden:²⁶⁶

- Steigerung der Nutzerfreundlichkeit: Klare und eindeutige Regelungen
- Monetäre Bewirtschaftung im Kernbereich
- Kostenfreies/ kostengünstiges Angebot für Bewohner
- Optimierung des Angebotes (P+R und Besucherverkehre)
- Orientierung verbessern (besonders für Ortsfremde)
- Veranstaltungsort des Wochenmarktes optimieren

Folgende Strategien werden zur Umsetzung des Parkraumkonzeptes Uerdingen empfohlen:²⁶⁷

- Das Kerngebiet soll bevorzugt für Kundenverkehre zur Verfügung gestellt werden. Langzeit- und Dauerparker, also insbesondere Berufspendler sollen aus diesem Bereich verdrängt werden. Dies wird durch eine flächendeckende Bewirtschaftung mit Parkgebühren erreicht. Bewohner sollen von der Zahlung von Parkgebühren befreit werden.
- Bewohnerfahrzeuge sollen privilegiert werden und von der Zahlung von Parkgebühren befreit werden. Hierfür ist die Ausgabe von Bewohnerparkausweisen notwendig.
- Festlegung einer Parkhöchstdauer im Kerngebiet (um längerer parkende gebietsfremde Verkehre nicht gänzlich auszuschließen)
- Für gebietsfremde Handwerker oder sonstige Dienstleister kann eine Ausnahmegenehmigung geschaffen werden.
- In bestimmten wesentlichen Zielbereichen für den Kundenverkehr (z.B. Parkplatzanlage Am Röttgen) sollen Bewohner nicht von der Zahlung der Parkgebühren befreit werden, um diese Parkplätze ausschließlich für Kundenverkehre vorzuhalten.
- Die Parkgebühren sollten moderat sein, aber so hoch, dass die Langzeit- und Dauerparker verdrängt werden.

²⁶⁶ Stadt Krefeld/ IKS Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung (2018): Parkraumkonzept Uerdingen (PKUe) – Bericht Teil 2, S.74

²⁶⁷ Stadt Krefeld/ IKS Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung (2018): Parkraumkonzept Uerdingen (PKUe) – Bericht Teil 2, S.75

- Die südlichen Wohngebiete sollen vor den verdrängten Berufspendlern geschützt werden. Dies kann durch die Reservierung von Parkplätzen ausschließlich für Bewohner oder durch Parkscheibenregelung geschehen. Bevorzugt wird von Gutachterseite die Reservierung.
- Für Berufspendler sollen gebührenpflichtige Parkplätze am Bahnhofsbereich geschaffen werden. Neben einer Kurzparkzeit von bis zu 30 Minuten, die gebührenfrei sind, sollen Tagestickets und Monatstickets angeboten werden. Hierdurch wird das Parken für Kunden unattraktiv.
- Die gebührenpflichtigen Parkplätze am Bahnhof sollen zumindest den Bau und die Unterhaltung einer Parkpalette finanzieren.
- Weiter stehen für Berufspendler kostenfreie Parkplätze in der Mündelheimer Straße und im südlicheren Ende der südlichen Wohngebiete zu Verfügung. Da Fahrten von Berufspendlern in der Regel nur mit einer Hin- und einer Rückfahrt verbunden sind und antizyklisch zur Anwesenheit der Bewohner verlaufen, sind diese Verkehre noch relativ verträglich.
- Die Reservierung von Parkplätzen für Bewohnerfahrzeuge im südlichen Bereich sollte in einer so großen Anzahl sein, dass einerseits eine Abschirmung des Kernbereichs erfolgt, andererseits, dass die bis 17.00 Uhr zurückkommenden Bewohnerfahrzeuge einen Parkplatz finden. Allerdings kann hierdurch nicht garantiert werden, dass die Bewohner immer einen Parkplatz direkt vor ihrer Haustür finden.
- Bei der Variante Parkscheibe wird nur ein bestimmter Bereich im südlichen Wohngebiet mit Parkscheibe bewirtschaftet.

Folgende Elemente sollen für das Parkraumkonzept genutzt werden:²⁶⁸

- Einführung einheitlicher und verständlicher Regelungen
- Parkgebühren oder Parkscheibe und
- Bewohnerparkvorrechte

²⁶⁸ Stadt Krefeld/ IKS Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung (2018): Parkraumkonzept Ürdingen (PKUe) – Bericht Teil 2, S.79

5.3 Umwelt

Relevante strategische Mobilitäts-Zielsetzungen im Themenfeld Umwelt finden sich in folgenden Konzepten wieder:

- Krefeld Klima 2030
- Lärmaktionsplan Stufe 3 für den Ballungsraum Krefeld 2018 (Entwurf)

5.3.1 KrefeldKlima 2030

Die Stadt Krefeld hat im Jahr 2018 die Erarbeitung eines Klimaschutzkonzepts in Auftrag gegeben, dessen Maßnahmen die nationalen Klimaschutzziele sowie die des Klimaschutzplans 2050 auf städtischer Ebene unterstützen. Das Klimaschutzkonzept soll einen Zeithorizont bis 2030 umfassen. Übergeordnete Ziele des Klimaschutzkonzeptes „KrefeldKlima 2030“ sind insbesondere

- die dauerhafte Verankerung des Klimaschutzes
- die Festlegung von Strategien für den Klimaschutz
- sowie die Initiierung von Klimafolgeanpassungsmaßnahmen.

Des Weiteren soll ein Klimaschutzmanagement aufgebaut werden, um die Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes zu begleiten und sicherzustellen.²⁶⁹

Das Klimaschutzkonzept wird einen Maßnahmenkatalog enthalten, der in sieben übergeordneten Handlungsfeldern gegliedert ist. Eines der Handlungsfelder wird die Mobilität betreffen. Klimaschutzkonzept und Mobilitätskonzept werden in enger Abstimmung zueinander erarbeitet, so dass eine integrierte Herangehensweise sichergestellt ist und die Konzepte kohärent sind.

²⁶⁹ Vgl. Stadt Krefeld (2018), Verwaltungsvorlage 5762/18, Krefeld Klima 2030

5.3.2 Lärmaktionsplan Stufe 3 für den Ballungsraum Krefeld 2018 (Entwurf)

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

Der Lärmaktionsplan zeigt in gesamtstädtischen Strategien folgende grundsätzlichen strategischen Ansätze auf, die im Kontext mit der Stadt- und Verkehrsentwicklung verfolgt werden sollen:²⁷⁰

Lärminderung im Straßenverkehr:

- Vermeidung von Kfz-Verkehr
 - Förderung des Umweltverbunds
 - Integriertes Parkraummanagement
 - Mobilitätsmanagement
 - Carsharing, öffentliche Fahrräder
- Verlagerung von Kfz-Verkehr
 - Räumliche Verlagerung/ Bündelung im Bestandsnetz
 - LKW-Routenkonzept
- Verminderung der Lärmemissionen
 - Fahrbahnsanierung/ lärmarme Fahrbahnbeläge
 - Verstetigung des Verkehrsablaufes
 - Grüne Welle
 - Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit
 - Straßenraumgestaltung (Fahrbahnbreite, Kreisverkehre, Mittelinseln)
 - Verbot/ zeitliche Beschränkung des SV
 - Geräusch- und schadstoffarme Fahrzeuge im ÖPNV
 - ÖPNV-Vorrangschaltung bei LSA
- Verminderung von Lärmimmissionen
 - Vergrößerung des Abstandes zwischen Quelle und Immissionsort
 - Bauleitplanung
 - Veränderung der Baustruktur durch Festsetzungen im Bebauungsplan

²⁷⁰ Vgl. TÜV Rheinland Energy GmbH (2018), Immissionsschutz/Lärmschutz, Entwurf zum Lärmaktionsplan Stufe 3 für den Ballungsraum Krefeld, 1. Entwurf, S. 36 - 37

Stadt Krefeld

**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

- Festsetzung von Nutzungszuordnungen, Bebauungsflächen etc.
- Nutzung von Eigenabschirmung bei Neuplanungen
- Aktive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzwände, -wälle
- Passive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster

Lärminderung im Schienenverkehr:

- Verlagerung des Schienenverkehrs
- Vermeidung von Lärmemissionen an der Quelle
- Verminderung der Lärmemissionen auf dem Ausbreitungsweg
- Verminderung von Lärmimmissionen (passiver Schallschutz)

5.4 Verkehrssicherheit

Ab Ende der 90er Jahre wurde aufgrund der hohen Anzahl an Verkehrsunfällen an denen Kinder beteiligt waren, ein Gutachten von der Ruhr-Universität Bochum erstellt um die Unfallursachen zu erforschen. Aufbauend auf dem erstellten Gutachten wurden vier Arbeitsgruppen gebildet, die im Rahmen eines – von der Stadt Krefeld verabschiedeten Handlungskonzepts – Lösungen entwickeln und umsetzen sollten.²⁷¹

Die Arbeitsgruppen, durch die sich der Arbeitskreis „Krefelder Fairkehr“ zusammensetzt, sind folgende:²⁷²

- Überwachung und Ahndung
- Bau- und Verkehrstechnik
- Verkehrserziehung/ Verkehrssicherheitsberatung und
- Öffentlichkeitsarbeit

²⁷¹ Vgl. Stadt Krefeld (o.J.), Krefelder Fairkehr – Arbeitskreis Verkehrssicherheit für Kinder, URL: <https://www.krefeld.de/de/stadtplanung/arbeitskreis-verkehrssicherheit-fuer-kinder/> [Zugriff: 15.07.2019]

²⁷² Vgl. ebd.

6 Leitbild zur zukünftigen Mobilität in Krefeld

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

Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

6.1 Präambel

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

Stadt Krefeld

**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

6.2 Leitbild

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

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

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

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

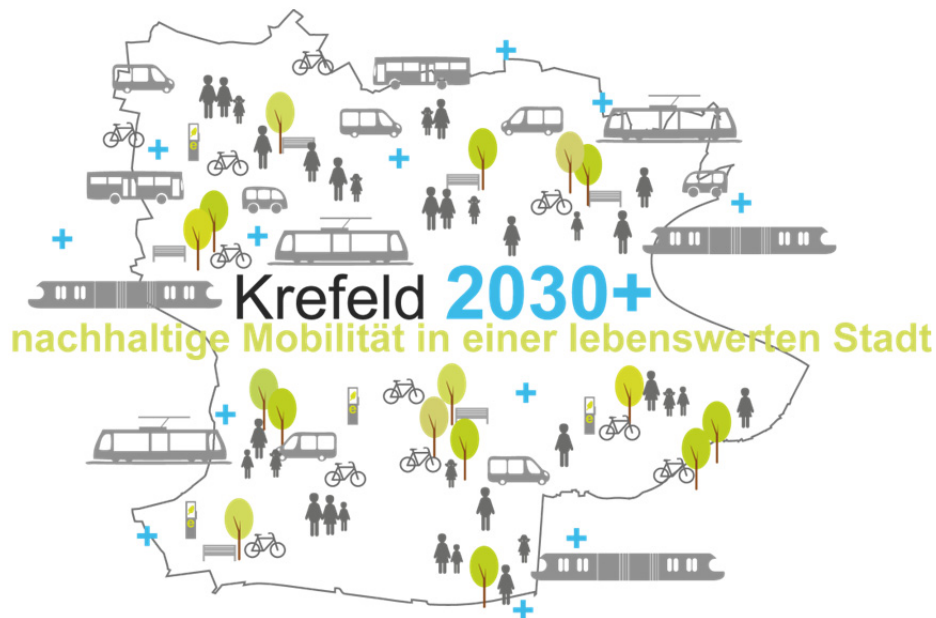
Mit dem zeitlichen Horizont 2030+ wird verdeutlicht, dass bereits in den nächsten 10 Jahren wichtige Weichenstellungen für die Zukunft gestellt und erste Erfolge erlebbar sein müssen, dass aber 10 Jahre nicht ausreichen, um die im Leitbild aufgezeigten Entwicklungen vollständig umzusetzen.

6.3 Krefeld 2030+ – Nachhaltige Mobilität in einer lebenswerten Stadt

Stadt Krefeld
Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld

November 2019

- **Abbildung 57:** Nachhaltige Mobilität in einer lebenswerten Stadt (Eigene Darstellung)



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

6.3.1 Stadtentwicklung und regionale Kooperation

- **Abbildung 58:** Stadtentwicklung und regionale Kooperation (Eigene Darstellung)



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

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

6.3.2 Vernetzt mit der Region: integrierte und attraktive Verkehrsangebote

Stadt Krefeld
Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld

November 2019

- **Abbildung 59:** Vernetzt mit der Region (Eigene Darstellung)

Vernetzt mit der Region: integrierte und attraktive Verkehrsangebote



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

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

- **Abbildung 60:** Stadt- und sozialverträgliche Mobilität für alle (Eigene Darstellung)



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

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

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

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

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

6.3.4 Sicher, umwelt- und klimafreundlich unterwegs

- **Abbildung 61:** Sicher, umwelt- und klimafreundlich unterwegs (Eigene Darstellung)



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

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

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

6.3.5 Sichtbare Lebensqualität: öffentliche Räume als Aushängeschild der Stadt

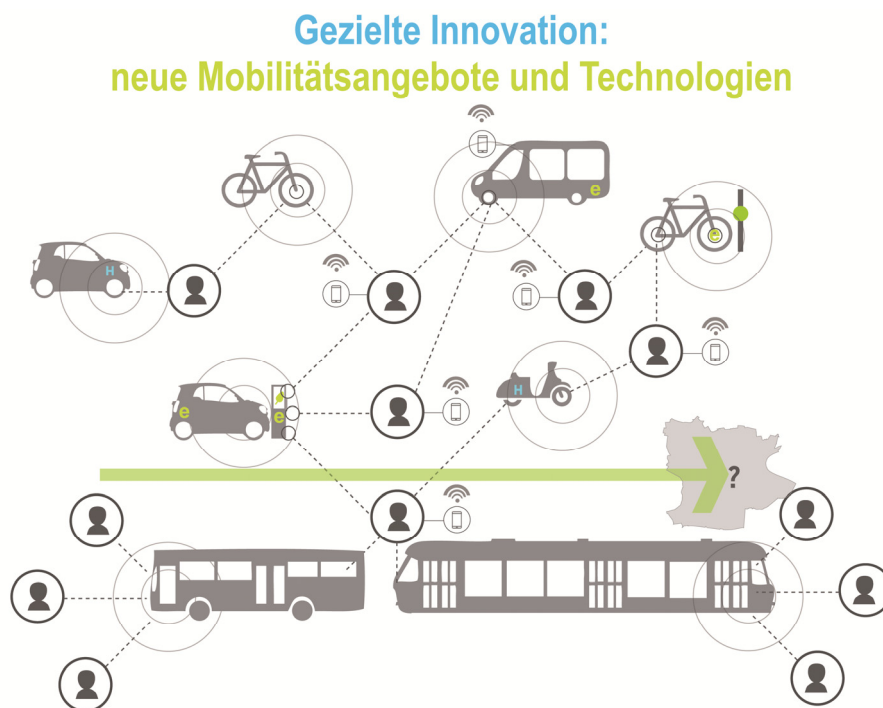
- **Abbildung 62:** Sichtbare Lebensqualität: öffentliche Räume als Aushängeschild der Stadt (Eigene Darstellung)



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

6.3.6 Gezielte Innovation: neue Mobilitätsangebote und Technologien

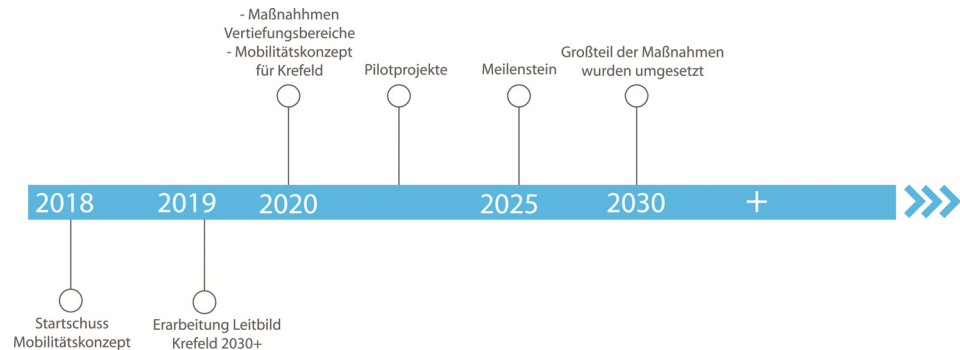
- **Abbildung 63:** Gezielte Innovation: neue Mobilitätsangebote und Technologien (Eigene Darstellung)



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

6.4 Der Weg in die Zukunft

- **Abbildung 64:** Der Weg in die Zukunft (Eigene Darstellung)



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

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

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

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

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

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

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

Stadt Krefeld

**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

6.5 Zielematrix

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



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

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

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

• **Tabelle 5:** Zielmatrix


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



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

Stadt Krefeld

**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019



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

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

Stadt Krefeld

Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld

November 2019

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

7 Festlegung von Handlungsfeldern und Vertiefungsbereichen

7.1 Gesamtstädtische Handlungsfelder

Eine integrierte Betrachtung des Verkehrsgeschehens unter Einbeziehung aller Verkehrsarten- und zwecke ist für das Mobilitätskonzept unabdingbar. Im Zuge einer Konkretisierung ist die Differenzierung nach Verkehrsarten jedoch sinnvoll. Darüber hinaus sind übergeordnete Themen relevant wie z.B. die Integration von Stadt- und Verkehrsentwicklung, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Mobilitätsmanagement sowie Digitalisierung etc. 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 von jeweils zwei teilträumlichen Konzepten.

Die festgelegten Handlungsfelder sind:

- **Abbildung 65:** Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts für die Stadt Krefeld (eigene Darstellung)



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

7.1.1 Stadtentwicklung und Regionale Kooperation

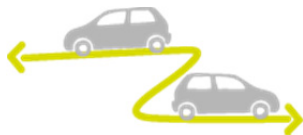
- **Abbildung 66:** Icon Stadtentwicklung- und Regionale Kooperation (Eigene Darstellung)



Der gesamtstädtische Handlungsansatz für dieses Handlungsfeld könnte die Konkretisierung des RegioNetzWerks zur Integration von Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung für die Krefelder Siedlungsflächenerweiterung sein (ÖV- und nahmobilitätsaffine Siedlungsentwicklung, gemischte Quartiere mit kurzen Wegen). Als Arbeitsgrundlage dienen unter anderem der Flächennutzungsplan mit den Siedlungserweiterungen und Verkehrsnetzergänzungen sowie das Zukunftskonzept RegioNetzWerk.

7.1.2 Fließender Kfz-Verkehr

- **Abbildung 67:** Icon Fließender Kfz-Verkehr (Eigene Darstellung)



Die gesamtstädtischen Handlungsansätze für das Handlungsfeld fließender Kfz-Verkehr könnten die Überprüfung und Weiterentwicklung des Vorbehalts-netz unter Berücksichtigung der Straßennetzergänzungen und des Lkw-Netzes, ein Geschwindigkeitskonzept sowie die Erstellung von Grundsätzen zur Straßenraumgestaltung und Konzepte zur städtebaulichen Integration sein. Als Arbeitsgrundlage dienen unter anderem die Straßennetzergänzungen im FNP, der Ausbau der Bundesautobahn und die Definition des Vorbehaltsnetzes.

7.1.3 Wirtschaftsverkehr

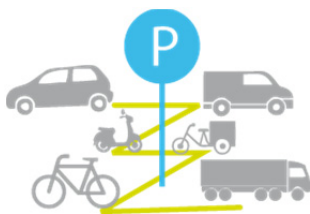
- **Abbildung 68:** Icon Wirtschaftsverkehr (Eigene Darstellung)



Als gesamtstädtischer Handlungsansatz wird im Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr die Überprüfung und Weiterentwicklung des Lkw-Netzes unter Berücksichtigung von Gewerbeflächenentwicklungen und möglichen Hubs vorgesehen. Als Grundlage dienen unter anderem das Lkw-Routennetz und die aktuell noch in Bearbeitung befindliche Studie zur Citylogistik.

7.1.4 Ruhender Verkehr

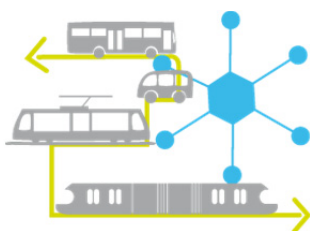
- **Abbildung 69:** Icon Ruhender Verkehr (Eigene Darstellung)



Die gesamtstädtischen Handlungsansätze des Handlungsfelds Ruhender Verkehr können die Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung auf gesamtstädtischer Ebene, die Konzeption eines Parkleitsystems mit P+R Angeboten sowie ein Car-Sharing-Konzept mit Sharing-Stationen sein. Als Arbeitsgrundlage dienen hierbei unter anderem die vorhandenen Parkraumkonzepte der Innenstadt und des Stadtteils Uerdingen.

7.1.5 SPNV/ÖPNV

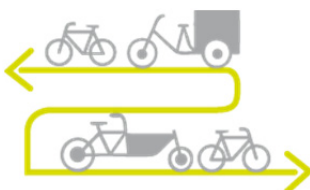
- **Abbildung 70:** Icon SPNV/ÖPNV (Eigene Darstellung)



Die Handlungsansätze auf gesamtstädtischer Ebene können für das Handlungsfeld SPNV/ÖPNV die Definition von Anforderungen an den NVP zur Zielerreichung des Mobilitätskonzepts sowie die Erarbeitung von Ansätzen zur intermodalen Verknüpfung sein. Die Grundlagen sind dabei unter anderem der Nahverkehrsplan 2013 und der NVP SPNV des VRR.

7.1.6 Radverkehr

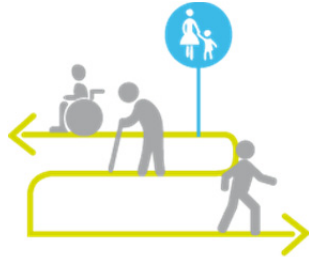
- **Abbildung 71:** Icon Radverkehr (Eigene Darstellung)



Als gesamtstädtische Handlungsansätze für das Handlungsfeld Radverkehr können die Festlegung von Anforderungen an das Radverkehrskonzept zur Zielerreichung des Mobilitätskonzepts, die Erstellung von Qualitätsstandards im Radverkehr und für Fahrradstraßen, ein Fahrradparkkonzept sowie Konzepte für Sharing-Angebote und intermodale Verknüpfung sein. Als Arbeitsgrundlage dient dabei unter anderem die Qualitätsoffensive Radverkehr und das parallel in Erstellung befindliche Radverkehrskonzept.

7.1.7 Fußverkehr

- **Abbildung 72:** Icon Fußverkehr (Eigene Darstellung)



Das Handlungsfeld Fußverkehr kann auf Gesamtstädtischer Ebene mit den Handlungsansätzen der Definition von nahmobilitätsrelevanten Stadtbereichen sowie der Erarbeitung von Qualitätsstandards für den Fußverkehr und der Erstellung von Leitlinien zur Gestaltung des öffentlichen Raums bzw. Straßenraums einschließlich der Berücksichtigung von Barrierefreiheit sein. Als Arbeitsgrundlagen dienen dabei unter anderem die Stadtumbau- und Stadtentwicklungskonzepte (zum Beispiel das ISEK) sowie insbesondere Einzelprojekte zur Fußverkehrsförderung.

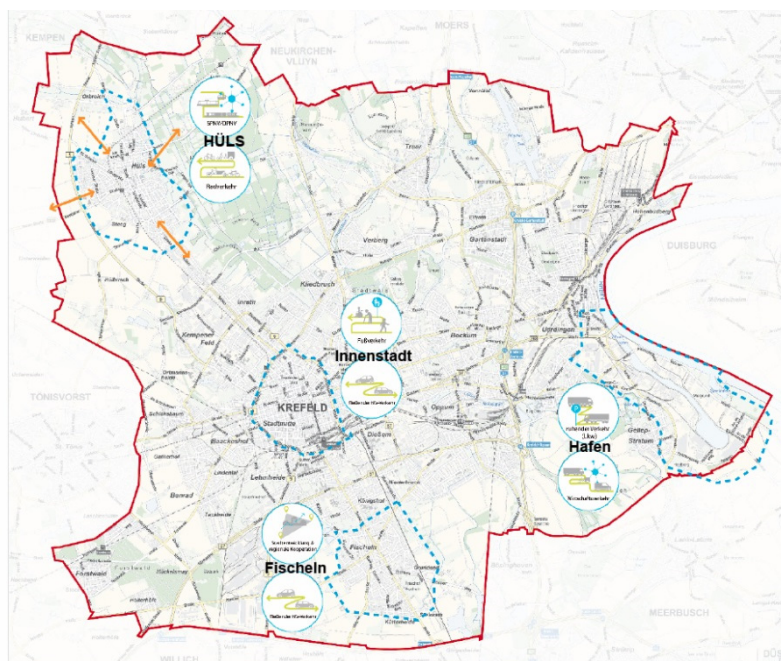
7.2 Vorschlag der zu bearbeitenden Handlungsfelder in den Vertiefungsbereichen

Die für die gesamtstädtischen Handlungsfelder entwickelten Strategien sollen in den Vertiefungsbereichen exemplarisch vertieft werden. In den ausgewählten Vertiefungsbereichen erfolgt die Erarbeitung von jeweils zwei teilräumlichen Konzepten, 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.

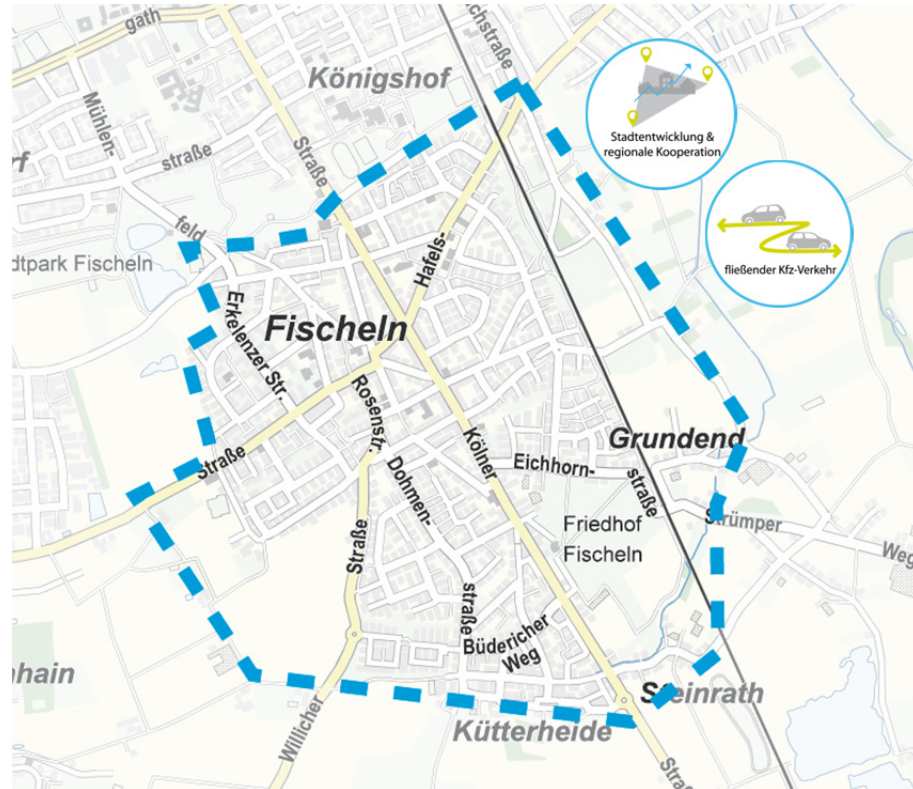
Folgende Vertiefungsbereiche wurden ausgewählt und sind im Folgenden mit den jeweiligen Problemstellungen beschrieben:

- Fischeln
- Hüls +
- Innenstadt
- Hafen
- **Abbildung 73:** Handlungsfelder Vertiefungsbereichen (Eigene Darstellung, Kartengrundlage Stadt Krefeld)



7.2.1 Fischeln

- **Abbildung 74:** Abgrenzung Fischeln (Eigene Darstellung, Kartengrundlage Stadt Krefeld)



Für den Vertiefungsbereich **Fischeln** wird vorgeschlagen, die Handlungsfelder *Stadtentwicklung und Regionale Kooperation* sowie *fließender Kfz-Verkehr* zu bearbeiten. Die in der Analyse festgestellten und durch die Bürgerbeteiligung genannten Verkehrsbelastungen an den Hauptachsen in Fischeln erfordern die Betrachtung des fließenden Kfz-Verkehrs und die Erstellung von Konzepten zur Neuorganisation des Straßennetzes und zur städtebaulichen Integration des Kfz-Verkehrs. Des Weiteren liegt mit dem Großteil der neu ausgewiesenen Wohnbauflächen der Schwerpunkt städtebaulicher Entwicklungen in Fischeln. Daher wird vorgeschlagen das Handlungsfeld Stadtentwicklung und Regionale Kooperation zum Beispiel mit exemplarischen Entwicklungen konkreter Ansätze einer integrierten Siedlungs- und Mobilitätsplanung für anstehende Siedlungsflächenenerweiterungen zu bearbeiten.

7.2.2 HÜLS

- **Abbildung 75:** Abgrenzung HÜLS (Eigene Darstellung, Kartengrundlage Stadt Krefeld)



Stadt Krefeld
**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

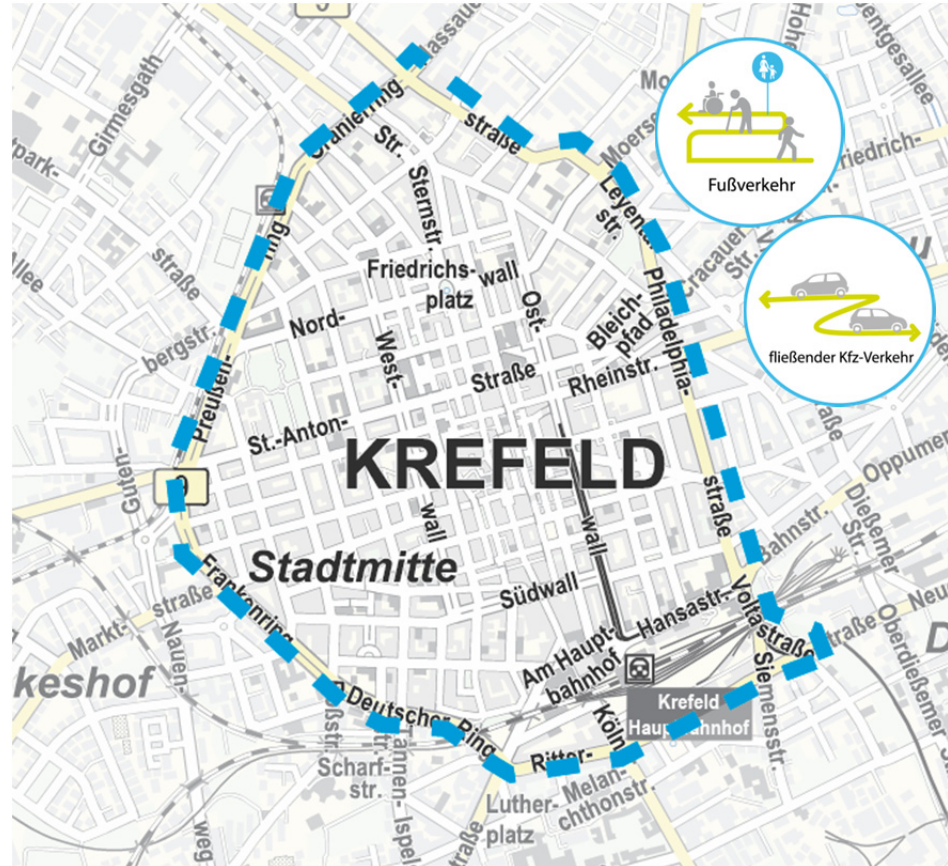
November 2019

Für **HÜLS** ist der Vorschlag die Handlungsfelder **SPNV / ÖPNV** und **Radverkehr** zu behandeln. Im Bereich des ÖPNV wurden bei der Analyse Erschließungslücken ermittelt, welche auch bei der Bürgerbeteiligung genannt wurden. Hierbei wurde insbesondere auf die vor dem Stadtteilzentrum endende Straßenbahn-anbindung verwiesen. Mit dem Handlungsfeld SPNV/ÖPNV können beispielsweise Konzepte für eine straßenräumliche Integration des ÖPNV und zur intermodalen Verknüpfung erstellt werden. Auch im Bereich des Radverkehrs wurde Handlungsbedarf für HÜLS erkannt. Das Handlungsfeld Radverkehr könnte die Erarbeitung von Stadtteilnetzen und die intermodale Verknüpfung mit Mobilitätshubs inklusive Lastenrädern beinhalten.

Im Vertiefungsbereich HÜLS ist auch eine erweiterte Betrachtung der angrenzenden ländlichen Gebiete denkbar, die bei den zu bearbeitenden Konzeptionen berücksichtigt werden können.

7.2.3 Innenstadt

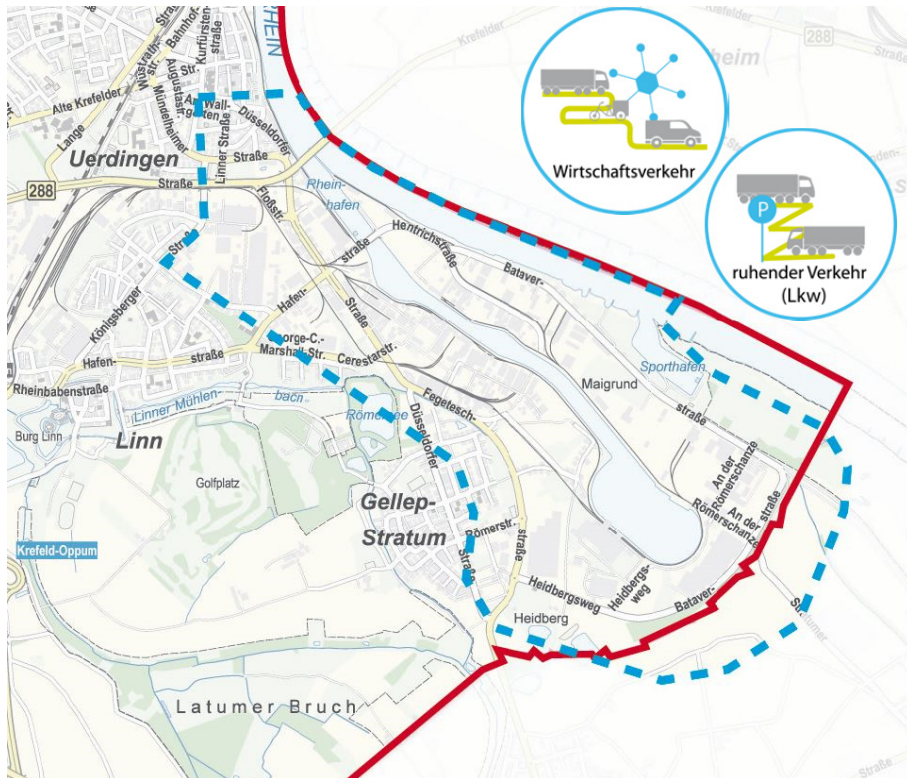
- **Abbildung 76:** Abgrenzung Innenstadt (Eigene Darstellung, Kartengrundlage Stadt Krefeld)



Im Vertiefungsbereich der **Innenstadt** wird vorgeschlagen, hinsichtlich des Wunsches der Öffentlichkeit nach einer autoreduzierten Innenstadt, die Handlungsfelder *Fußverkehr* und *fließender Kfz-Verkehr* zu bearbeiten. Mit dem Handlungsfeld fließender Verkehr kann in Zusammenhang mit dem Parkraumkonzept eine Neuorganisation des Straßennetzes entwickelt werden. Dadurch können autoreduzierte Bereiche geschaffen werden. Mit dem Handlungsfeld Fußverkehr können Standards unter Berücksichtigung von Barrierefreiheit festgelegt werden und zur Nahmobilitätsförderung ein Netz für den Fußverkehr konzipiert werden. Außerdem können beispielhaft Vorschläge zur Umgestaltung des öffentlichen Raums erarbeitet werden. Die Handlungsfelder fließender Kfz-Verkehr und Fußverkehr wirken sich auf den öffentlichen Raum aus, so dass außerdem eine Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums in der Innenstadt erzielt wird.

7.2.4 Hafen

- **Abbildung 77:** Abgrenzung Hafen (Eigene Darstellung, Kartengrundlage Stadt Krefeld)



Für **das Hafengebiet** werden die zu bearbeitenden Handlungsfelder *Wirtschaftsverkehr* und *Ruhender Lkw-Verkehr* vorgeschlagen. Der Betrachtungsbereich umschließt einen Teil von Uerdingen, Linn und Gellep-Stratum. Die festgestellten Probleme durch vorhandene Lkw-Verkehre in diesen Gebieten begründen die Festlegung der Handlungsfelder Wirtschaftsverkehr und Ruhender Lkw-Verkehr in diesem Vertiefungsbereich. Hierbei können beispielsweise Ansätze zur Bewältigung von Problemen durch Lkw-Verkehre in Wohngebieten und Gemengelagen erarbeitet werden.

8 Ausblick Stufe 2

Die Stufe 1 wurde mit dem Beschluss des Leitbildes für die zukünftige Mobilität in Krefeld 2030+ und der Handlungsfelder sowie der Vertiefungsbereiche - mit den vertiefend zu bearbeitenden Handlungsfeldern abgeschlossen. Der Beschluss erfolgt am 30.10.2019 in einer gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Mobilität mit dem Ausschuss für Stadtplanung und Stadtsanierung.

In der nachfolgenden Stufe 2 erfolgt zunächst die Bearbeitung der Handlungsfelder auf gesamtstädtischer Ebene. Dabei werden die Handlungsfelder konkretisiert und Maßnahmenkonzepte auf strategisch-konzeptioneller Ebene erstellt.

Des Weiteren erfolgt die Bearbeitung der Handlungsfelder für die Vertiefungsbereiche. Dazu werden vorhandene Planunterlagen analysiert und gegebenenfalls weitere Bestandsaufnahmen durchgeführt. Darauf aufbauend erfolgt für die Vertiefungsbereiche die Erarbeitung von teilräumlichen Konzepten unter Berücksichtigung der gesamtstädtischen Vorgaben.

Auch in Stufe 2 wird der Arbeitsprozess durch eine enge Beteiligung der Akteure entsprechend Stufe 1 begleitet. Hierfür sind neben den Verwaltungsabstimmungsrunden, den Expertenbeiratssitzungen und den Ausschüssen auch eine weitere Ideenwerkstatt und eine zweite Online-Beteiligung geplant. Abschließend soll eine Abschluss-Info-Messe stattfinden.

Das Ergebnis des Arbeitsprozesses wird ein integriertes Mobilitätskonzept sein, welches zur Erreichung der in Stufe 1 formulierten Zielsetzung führt.

Tabellenverzeichnis

• Tabelle 1: Abstimmungs- und Beteiligungstermine in der Stufe 1	3
• Tabelle 2: Bevölkerungsprognose von Städten und Kreisen im VRR-Gebiet	17
• Tabelle 3: Verunglückte und Schwere der Verletzungen in den Jahren 2016-2018	36
• Tabelle 4: Unfallhäufungsstellen 2018 (ohne Reihenfolge)	38
• Tabelle 5: Zielematrix	143

Abbildungsverzeichnis

• Abbildung 1: Ablauf Stufe 1 (abgeschlossen) und Stufe 2 (vorläufige Darstellung)	2
• Abbildung 2: Mobilitätskonzept Krefeld	3
• Abbildung 3: Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren	4
• Abbildung 4: Werbung für Auftaktveranstaltung und Online-Beteiligung	6
• Abbildung 5: Auftaktveranstaltung	6
• Abbildung 6: Dialogräume der Online-Beteiligung	7
• Abbildung 7: Ideenwerkstatt	8
• Abbildung 8: Krefeld und Nachbargemeinden bzw. -städte	9
• Abbildung 9: Stadtteile in Krefeld	10
• Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung Krefeld von 1987 -2018	11
• Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung 2000 bis 2030 mit Bestand bis 2014 und Prognose 2015 bis 2030	13
• Abbildung 12: Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2030 in der Stadtteilen	14
• Abbildung 13: Veränderung der Krefelder Altersstruktur 2030 gegenüber 2014	15
• Abbildung 14: Bevölkerungsvorausberechnung 2014-2030 in Krefeld und Umland	16
• Abbildung 15: Bau- und Alternativflächen und ihre Kennzeichnungen	19
• Abbildung 16: Modal Split in Krefeld (alle Wege, nach Verkehrsmittelgruppen)	23
• Abbildung 17: Modal-Split von Krefeld im Städtevergleich	24
• Abbildung 18: Binnenwege nach Reisezwecke und Verkehrsmittel	24
• Abbildung 19: Wegebeziehungen zwischen den Stadtteilen (alle Beziehungen >5.000 Wege pro Tag; eigene Darstellung)	25

● Abbildung 20: Verflechtungsmatrix der Wege zwischen den Stadtteilen in Krefeld	26
● Abbildung 21: Einpendlergemeinden der Stadt Krefeld (ab 1.000 Einpendlern)	27
● Abbildung 22: Auspendlergemeinden der Krefelder Beschäftigten (ab 1.000 Auspendlern)	27
● Abbildung 23: Binnenverkehre in Krefeld (Kfz- und ÖV-Fahrten; eigene Darstellung)	29
● Abbildung 24: Quell-Ziel-Verkehr aus und nach Krefeld (Kfz- und ÖV-Fahrten; eigene Darstellung)	30
● Abbildung 25: Betroffenheitsschwerpunkte Straßenverkehrslärm Stufe 3	31
● Abbildung 26: NO ₂ Jahresmittelwert Messstationen Krefeld	33
● Abbildung 27: CO ₂ -Bilanz für den Verkehr in Krefeld	34
● Abbildung 28: CO ₂ -Bilanz Krefeld - Anteil CO ₂ -Äquivalent 2017	34
● Abbildung 29: Top 5 der Unfallhäufungsstellen im Jahr 2018	37
● Abbildung 30: Klassifiziertes Straßennetz in Krefeld (Stand März 2019)	40
● Abbildung 31: Vorbehaltsstraßennetz (Stand 2015)	41
● Abbildung 32: Geschwindigkeitsregelungen im Vorbehaltsnetz	42
● Abbildung 33: Tempo 30-Zonen in Krefeld	43
● Abbildung 34: Stelen zur Einrichtung von Tempo 30-Zonen in Krefeld (links) und Minikreisel als alternative Maßnahme zur Stele	44
● Abbildung 35: Lkw-Vorrangroutennetz	45
● Abbildung 36: Verkehrsstärken DTV im Kfz-Verkehr	46
● Abbildung 37: Verkehrsbelastung SV-Anteile	47
● Abbildung 38: Netzergänzungen aus dem FNP (blaue Linie: Neubau; gestrichelte Linie: Ausbau bestehende Straße; grüne Linie: bereits realisiert)	50
● Abbildung 39: Öffentliche Parkplätze und deren Bewirtschaftungsform im Untersuchungsgebiet (Stand Oktober 2015)	53
● Abbildung 40: Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich	54
● Abbildung 41: Parkraumauslastung (Bild links Wochentags, rechts Samstag)	55
● Abbildung 42: Flächenerschließung ÖV	62
● Abbildung 43: Straßenbahnerweiterungen	66
● Abbildung 44: Radwegenetz	67

• Abbildung 45: Lage Fahrradabstellanlagen Innenstadt (Stand: 2015)	69
• Abbildung 46: Zustandserfassung Geh- und Radwege West- und Ostbezirk	70
• Abbildung 47: Fußgängerzone in der Krefelder Innenstadt	73
• Abbildung 48: Ausleihstationen des CarSharing-Angebots der SWK (rot) und DB Flinkster (grün) – (eigene Darstellung)	77
• Abbildung 49: Swot-Analyse Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt	83
• Abbildung 50: Swot-Analyse Verkehr in die Region und aus der Region	86
• Abbildung 51: Swot-Analyse Umweltverträglicher Verkehr und Klimaschutz	89
• Abbildung 52: Swot-Analyse Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer	92
• Abbildung 53: Swot-Analyse Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum	95
• Abbildung 54: Swot-Analyse Neue Mobilitätsformen und Technologien	98
• Abbildung 55: Karten-Ausschnitt aus dem Regionalplan Düsseldorf (2018)	118
• Abbildung 56: Ausschnitt Beikarte 5 A ÖPNV	121
• Abbildung 57: Nachhaltige Mobilität in einer lebenswerten Stadt (Eigene Darstellung)	133
• Abbildung 58: Stadtentwicklung und regionale Kooperation (Eigene Darstellung)	134
• Abbildung 59: Vernetzt mit der Region (Eigene Darstellung)	135
• Abbildung 60: Stadt- und sozialverträgliche Mobilität für alle (Eigene Darstellung)	136
• Abbildung 61: Sicher, umwelt- und klimafreundlich unterwegs (Eigene Darstellung)	137
• Abbildung 62: Sichtbare Lebensqualität: öffentliche Räume als Aushängeschild der Stadt (Eigene Darstellung)	138
• Abbildung 63: Gezielte Innovation: neue Mobilitätsangebote und Technologien (Eigene Darstellung)	139
• Abbildung 64: Der Weg in die Zukunft (Eigene Darstellung)	140
• Abbildung 65: Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts für die Stadt Krefeld (eigene Darstellung)	147
• Abbildung 66: Icon Stadtentwicklung- und Regionale Kooperation (Eigene Darstellung)	148
• Abbildung 67: Icon Fließender Kfz-Verkehr (Eigene Darstellung)	148

Stadt Krefeld

**Mobilitätskonzept für
die Stadt Krefeld**

November 2019

- Abbildung 68: Icon Wirtschaftsverkehr (Eigene Darstellung) 148
- Abbildung 69: Icon Ruhender Verkehr (Eigene Darstellung) 149
- Abbildung 70: Icon SPNV/ÖPNV (Eigene Darstellung) 149
- Abbildung 71: Icon Radverkehr (Eigene Darstellung) 149
- Abbildung 72: Icon Fußverkehr (Eigene Darstellung) 150
- Abbildung 73: Handlungsfelder Vertiefungsbereichen (Eigene Darstellung, Kartengrundlage Stadt Krefeld) 151
- Abbildung 74: Abgrenzung Fischeln (Eigene Darstellung, Kartengrundlage Stadt Krefeld) 152
- Abbildung 75: Abgrenzung Hüls(Eigene Darstellung, Kartengrundlage Stadt Krefeld) 153
- Abbildung 76: Abgrenzung Innenstadt (Eigene Darstellung, Kartengrundlage Stadt Krefeld) 154
- Abbildung 77: Abgrenzung Hafen (Eigene Darstellung, Kartengrundlage Stadt Krefeld) 155

Kassel

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

Berlin

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

Hamburg

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