

Vorschläge für ein Kfz-Reduzierungskonzept in Krefeld

1) Einleitung:

Generell verfolgt der BUND die Verbesserung der Umwelt- und Naturschutzsituation. Da das Verkehrsaufkommen in Krefeld einer der hauptverantwortlichen Quellen für die seit Jahren gleichbleibend hohe Luft- und Lärmbelastung ist, bedarf es hier dringend der deutlichen Reduzierung des Kfz-Aufkommens.

Aktuelle Anlässe für die Einleitung von Verkehrsvermeidung sind:

- ein Luftreinhalteplan, dessen angebliche Erfolge auf der
 - Manipulation der Abgasüberwachung vieler Fahrzeuge und
 - der Veränderung von Messparametern an den Messstellen basiert.
- ein Bundesverkehrswegeplan, der immer noch dem KFZ-Verkehr den Vorrang gibt

Ausgangspunkte für dieses Verkehrsvermeidungskonzept für Krefeld sind u.a.:

- gleichnamige Publikation des NABU 1991 und
- *Leitlinien für eine ökologische Kommunalpolitik in Krefeld* von NABU und BUND 1994

Argumente für eine Verkehrsvermeidung sind u.a.:

- Verkehrsverlagerung auf bestimmte Straßen oder Bereiche bringt keine Entlastung für die Umwelt, sondern lediglich eine Verlagerung der damit verbundenen Probleme.
- Bisher wurde keine Verbesserung erreicht, obwohl die Probleme durch den Kfz-Verkehr lange bekannt sind und Maßnahmen ergriffen wurden.
- Luftbelastung v.a. durch Stickoxide und Feinstaub ist weiterhin hoch.
- Staus und Wartezeiten nehmen zu, auch für den ÖPNV, der in der Innenstadt durch den Kfz-Verkehr behindert wird.
- Der Flächenverbrauch ist ungebrems, es wird immer enger in der Stadt.
- Alles wird zugeparkt, von Bewegungsfreiheit kann keine Rede mehr sein.
- Einsatzwagen von Rettungsdienst, Polizei und Feuerwehr haben Schwierigkeiten, rechtzeitig an den Einsatzort zu kommen.
- Die Lebensqualität nimmt ab, z.B. als Bewohner von Erdgeschosswohnungen hat man in der Innenstadt nur noch Blech vor Augen.
- Es besteht zunehmende Unfallgefahr durch Dichte und Enge.
- Lärm ist allgegenwärtig und ebenfalls zunehmend, obwohl durch EU-Vorgaben eine Senkung gefordert wird.
- Entschleunigung hat nicht stattgefunden.

GEFORDERT sind **keine** weiteren Gutachten und Prognosen, die an der Realität vorbei schätzen, sondern endlich Handlungen.

Die Emissionsminderung an den einzelnen Kraftfahrzeugen kann als gescheitert betrachtet werden:

- Durch die Falschaussagen zu den Verbräuchen und die Manipulation der abgasüberwachenden Software ist jegliches Vertrauen in die Reduzierung von Emissionen und in die Sparsamkeit der Fahrzeuge mit Benzin- und Diesel-Motoren verloren gegangen.
- Eine tatsächliche Reduzierung der Emissionen hat aber auch wegen der Zunahme der Kfz-Zahlen gar nicht stattgefunden.
- Dabei reicht es nicht, eine Antriebsart durch eine andere auszutauschen: So bedeuten Elektromobile, wenn sie Benzin- und Dieselfahrzeuge ersetzen sollen, zwar eine Verbesserung bei Abgasen und Lärm, nicht aber beim Flächenverbrauch! Feinstaub durch Reifenabrieb entsteht hier ebenfalls.

Die o.g. Nachteile der gegenwärtigen Verkehrssituation in Krefeld und Umgebung werden immer offensichtlicher und überwiegen die Vorteile (z.B. in Hinblick auf Flexibilität und Geschwindigkeit) von Individual-, Liefer- und Transitverkehr zunehmend.

Daher wird hier nur noch aufgezeigt, wo der Zug hingehen muss.

2) Ziele:

- Senkung der Emissionen und Immissionen durch Reduzierung von Individual-, Liefer- und Transit-Verkehr
- Revitalisierung des öffentlichen Raumes jenseits von Kommerz und Konsum
- Senkung des Unfallgeschehens und der Auswirkungen durch Entschleunigung
- Senkung der Ausgaben für Instandhaltung der Wege und Straßen und Gebäuden bzw. Bauten
- Reduzierung der Geschwindigkeiten und des Lärms
- Die Wertigkeit der mobilen Teilnehmer soll nicht an der Größe des Kfz, sondern der Umwelt- und Sozialverträglichkeit des genutzten Fortbewegungsmittels orientiert sein (Rangordnung gemäß erreichter Ziele): freie Fahrt für freie Bürger muss neu definiert werden.
- Förderung des Gemeinschaftswesens auch vor dem Hintergrund einer sich ändernden Gesellschaft (Alter, Migration, Behinderungen)
- Sicherheit für den öffentlichen Raum durch Verbesserung der Zugänglichkeit von Örtlichkeiten für Notfalleinsätze (Rettungswagen, Feuerwehr) und die Polizei
- Verbesserte, angstfreie Nutzungsmöglichkeit für körperliche Bewegung im öffentlichen Raum: zu-Fuß-Gehen, Radfahren, Spielzonen, Tai-Chi etc.

3) Durchführung / Maßnahmen:

Voraussetzung ist der klare Vorrang für den öffentlichen Personennahverkehr und der entsprechende Ausbau und Verbesserung des Angebotes.

Eine Reduzierung des Kfz-betriebenen Verkehrs in Krefeld bedarf darüber hinaus ineinander abgestimmter Maßnahmen in folgenden Bereichen:

a. Für bestimmte Bereiche der Stadt sollten weitere **Zulassungsbeschränkungen je nach Fortbewegungsmittel** ausgesprochen werden:

z.B. in Fußgängerzonen:

- Radfahrer (zeitlich befristet)
- Elektrokleinmobile (Pedilecs, Scooter, Elektrorollstühle etc.)
bis max. 15 km/h

z.B. in Tempo 30-Zonen zusätzlich:

- PKW und LKW je nach Größe und Tonnage

b. **Verkehrslenkungsmaßnahmen können sein:**

i. restriktive, getrennte Wegeausweisung für

1. ÖPNV (wo nicht möglich, Linksabbiegeverbot auf Schienenwegen)
2. Taxis / Behindertentransport
3. Zielverkehr z.B. zu Parkhäusern

ii. Ampelschaltung (z.B. Vorrang für Fußgänger, ÖPNV)

iii. Einbahnstraßenführung

c. Sonderregelungen für bestimmte **Fahrzeuge** für

- die Versorgung (mit Gütern)
- den Transport von **Personengruppen** (z.B. Busse)
- die Entsorgung
- die Sicherheit und Sicherung, Rettung
- Bautätigkeiten und Handwerker

Um die Instandhaltungskosten für die Infrastruktur (z.B. der Straßenbeläge) zu reduzieren, bedarf es auch der Tonnagenreduzierung dieser Fahrzeuge.

d. gezieltes/r **Parkraumangebot** und –zugang sowie Logistikkonzept für

- Individualnutzer
- Car-Sharing
- Mietfahrzeuge
- Taxis
- Lieferfahrzeuge

Es empfiehlt sich ein Vorgehen in Phasen:

I. Phase (2017 / 2018) mit Geltungsbereich für innerhalb der vier Wälle

a) Ausweisung der Innenstadt innerhalb der 4 Wälle als Fußgängerzone mit Freigabe für Fahrräder und Elektrokleinmobile bis 15 km/h und Anwohner in vorhandenen Parkhäusern in ihrem Wohnumfeld. Von der Fußgängerzone innerhalb der 4 Wälle ist lediglich der Abschnitt der St. Anton-Str. von Ostwall bis Westwall ausgenommen, hier soll allerdings - angepasst an die Fußgängerzone - ein Tempolimit gelten.

b) Sämtliche Straßen werden als Einbahnstraßen ausgewiesen, die gezielt zu den vorhandenen Parkhäusern und Anwohnerparkplätzen führen. Eine Durchfahrt durch die Innenstadt soll lediglich für ÖPNV, öffentliche Entsorgung, Rettungsdienste, Taxis und Fahrdienste erlaubt sein.

c) Spuren für Busse und Bahnen dürfen nicht mehr vom Individualverkehr genutzt werden. Dadurch wird die Pünktlichkeit verbessert und die Durchfahrt gesichert.

d) Für Lieferverkehr wird zur Erreichung der unter 2. genannten Ziele eine Größen- und Zeitbeschränkung ausgesprochen (9-11t/ max. 7,5 t), für Bau- und Handwerkstätigkeiten wird eine Fahrzeuggrößenbeschränkung vorgeschlagen. Dies dient auch der Senkung der Instandhaltungskosten für Wege und Schienen. Zudem müssen die Fahrzeuge emissionsarm sein.

e) Reduzierung der Anzahl von Parkplätzen für Individualverkehr und Lieferverkehr nur noch auf solche mit Zeitbeschränkung. Eingesparte Parkplätze werden umgerüstet für Fahrräder, zu mietende Elektrofahrzeuge und Elektrokleinmobile (Scooter, Golfcaddys, Rikschas etc.).

f) Reduzierung der individuellen Paketanlieferung durch dezentrale Ausgabestellen (wie teilweise bereits vorhanden), auch um unnötige Wiederholungsfahrten zu vermeiden.

Wirksame Kontrolle der Beschränkungen durch entsprechenden Einsatz von städtischem Ordnungspersonal.

g) Ausbau von Car-Sharing-Stationen

h) Die Einrichtung von Ladesäulen auf öffentlichen Wegen wird kritisch gesehen, da sie Elektrofahrzeugen einen Vorrang einräumen, der mit Umweltbelangen nicht zu rechtfertigen ist. Daher sollten Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorrangig in Parkhäusern und Quartiersgaragen installiert werden.

i) Schaffung von Umladestationen für Citylogistik in Randbereichen und/oder auf Industrie- bzw. Gewerbeflächen.

II. Phase (2017 / 2018)

- a) Ausbau / Schaffung von Quartiersgaragen mit Anbindung an den ÖPNV und Car-bzw. Elektromobil-Sharing (Lokalitäten vorschlagen!)
- b) Ausweisung einer weiteren, verkehrsberuhigten Zone um die vier Wälle, begrenzt durch die Ringe und die Blumenthal-/Philadelphiastraße
- c) Straßenbegrünung, Nachpflanzung von Bäumen
- d) Zulassung von PKW im Innenstadtraum zwischen den 4 Wällen nur noch mit nachgewiesenem Anwohner-Parkplatz bzw. gezielt zu Parkhäusern und Quartiersgaragen
- e) Zulassung von Individual-PKW in der verkehrsberuhigten Zone nur noch für Kleinwagen mit max. 1000 ccm und max. 60 PS (vorzugsweise Elektroautos)
- f) Umbau und Anschaffung von Parkbänken in der Innenstadt

III. Phase (2018 / 2020)

- a) Erweiterung vorhandener Fußgängerzonen in den Vororten (Uerdingen, Hüls, Linn, Gartenstadt)
- b) Ausweisung weiterer Fußgängerzonen in den Vororten, die noch keine haben (Bockum, Oppum, Fischeln, Forstwald) mit o.g. Beschränkungen

Weitere Phasen ergeben sich aus der Erfahrung mit der Umsetzung.