

per E-Mail
norbert.hudde@krefeld.de

14. Oktober 2019

Verwaltungsvorlage Mobilitätskonzept 2030+ Stellungnahmen des Handelsverbandes

Sehr geehrter Herr Hudde,

nachfolgend sende ich Ihnen die Stellungnahme unseres Verbandes zum Beschlussentwurf für die gemeinsame Sitzung der Ausschüsse für Bauen, Wohnen und Mobilität sowie für Stadtplanung und Stadtanierung am 30. Oktober 2019 zum Mobilitätskonzept 2030+.

Auf Seite 2, letzte Zeile der Beschlussvorlage steht: „... Das Leitbild „Krefeld 2030+“ spiegelt ... einen Grundkonsens aller Beteiligten wieder. ...“ In Bezug auf den Handelsverband ist dies nichtzutreffend. Wir stimmen dem Leitbild und den Handlungsfeldern in der vorliegenden Form nicht zu. Die wesentlichen Gründe führe ich im Folgenden an. Weitere Anmerkungen, die ein besseres Verständnis unserer Position ermöglichen sollen, habe ich direkt in entsprechende Textpassagen des Leitbildes eingefügt und als Anlage beigefügt.

Begründung

1. Aus Sicht des Handelsverbandes stehen an relevanten Stellen von Leitbild und Handlungsfeldern Ziel und Ergebnis in einer verdrehten Beziehung. Ziel eines Mobilitätskonzeptes sollte die Verbesserung der Mobilität sein. Dies führt dann im Ergebnis unter anderem zu einer Verbesserung der Umwelt. Überwiegend ist in dem vorliegenden Dokument eine Verbesserung der Umwelt das Ziel. Als Ergebnis folgen daraus Vorgaben zur Gestaltung der Mobilität. Ein Indiz dafür ist unter anderem, dass in dem vorliegenden Leitbild das Wort „Verkehr“ seltener vorkommt als die Begriffe „Umwelt- und Klimaschutz“.

Ein Beispiel: Seite 4 der Vorlage, vorletzter Absatz: „... Aufgrund der guten Alternativen gibt es nur noch wenige Anlässe, bei denen man zwingend auf das Auto angewiesen ist, ...“. Was sind „gute“ Alternativen? Unabhängig davon, dass dies offenbleibt, sollte eine solche Bewertung in einem Leitbild nicht enthalten sein. Auch die Wahl der Verkehrsmittel kann unseres Erachtens nicht präjudiziert werden. Wir denken, dass die Wahl des Verkehrsmittels dem jeweiligen Nutzer obliegt und eine Voraussage über dessen Verhalten schwer möglich ist.

Das Leitbild sollte an keiner Stelle Prämissen bezüglich zu treffender Maßnahmen vorgeben. (Wo dies unseres Erachtens der Fall ist, habe ich im Anhang gekennzeichnet.) Entsprechend sollte eine Überarbeitung dahingehend erfolgen, dass alle Verkehrsmittel an allen Stellen des Leitbildes grundsätzlich gleichberechtigt behandelt werden.

Natürlich ist auch eine Auseinandersetzung mit den Folgen des Klimawandels unabdingbar. Dies geschieht unseres Wissens im Rahmen des Klimakonzeptes. Und dort sollte dann auch die Verbesserung der Umweltbedingungen oberste Priorität genießen.

2. Auf Seite 3, letzter Absatz der Vorlage, wird auf die „Meinung des Einzelhandels“ abgehoben („... die Vertreter des Einzelhandels äußerten, dass eine Reduzierung des Verkehrsaufwandes nicht mit der gewünschten Attraktivität von Krefeld einhergeht.“). Krefeld ist auf Wirtschaftskraft und Menschen aus dem Umland angewiesen. Darum vertreten wir die Auffassung, dass das Mobilitätskonzept darauf ausgerichtet sein muss, die Erreichbarkeit

von außen und die innerstädtischen Verbindungen so zu verbessern, dass sie aufgrund ihrer Attraktivität zu einer Erhöhung der Besucherfrequenz in der gesamten Stadt führen. Insofern geht es nicht allein um den Einzelhandel in der Innenstadt, sondern auch um die Entwicklung einer vitalen Stadt, die sich als Oberzentrum für das Umland versteht.

3. In dem Leitbild und den Handlungsfeldern sind Analysen, Bewertungen und gesetzte Prämissen nicht deutlich genug voneinander abgegrenzt. Die Aufteilung in Leitbild, Handlungsfelder und Vertiefungsmaßnahmen sehen wir als unglücklich an. Die Handlungsfelder sind nicht deutlich genug voneinander abgegrenzt. Die beschriebenen Inhalte überschneiden und wiederholen sich. Das führt zu Lesbarkeits- und Verständnisschwierigkeiten.

Ohne weiter ins Detail zu gehen, hätten wir uns auch

- mehr Begründungen gewünscht,
- eine klarere Differenzierung zu alternativen Städten (oft kann man Krefeld durch xy ersetzen),
- eine Bestimmung der relevanten Einflussgrößen und das Aufzeigen alternativer Szenarien bei Veränderung dieser Größen (z. B. was geschieht bei abnehmender Bevölkerung vs. wachsender Bevölkerung / was bei Verdopplung des Lieferverkehrs / was bei Halbierung der Kosten für ÖPNV-Tickets / was bei jährlichem Wachstum der Elektromobilität von x, etc.)

4. Es mangelt am Aufzeigen von Zukunftslösungen. Es fehlen Aussagen über künftige Technologien und mögliche Veränderungen in den Verkehrsströmen. Auch eine Beschreibung der besonderen Standortbedingungen Krefelds, und welche Rolle diese bei der Entwicklung von Maßnahmen spielen sollen, fehlen. Zum Beispiel: Was verändert sich, wenn Elektromobilität und Brennstoffzelle deutliche Marktzuwächse erzielen? Das führt zu leiserem und umweltfreundlicherem Individualverkehr. Möglicherweise führt das wiederum zu einer Attraktivitätssteigerung für die Menschen und Zunahme des Individualverkehrs.

Insgesamt ist das Leitbild unseres Erachtens zu sehr vom staus quo, also von der heutigen Sicht und den heutigen Möglichkeiten, geprägt.

5. Wir halten das Leitbild für zu lang. Ein Leitbild sollte auf der obersten Ebene eine Vision, wesentliche Ziele und einige Kernaussagen enthalten. Wir schlagen vor, eine entsprechende Essenz aus der Vorlage zu formulieren. Das hat den Vorteil, dass konkret und auch für Außenstehende schnell verständlich erkennbar ist, worum es in dem Mobilitätskonzept geht.

Quintessenz

Aufgrund der weitreichenden Bedeutung, die dem Konzept in der Verwaltungsvorlage beigemessen wird („Leitbilder, Handlungsfelder und Vertiefungsbereiche stellen die Grundlage zur Bearbeitung der Maßnahmenkonzepte in der zweiten Stufe dar.“), bittet der Handelsverband die Mitglieder von Planungs- und Bauausschuss das Leitbild für das Mobilitätskonzept in der vorliegenden Form nicht zu beschließen.

Mit freundlichen Grüßen



Markus Ottersbach

Anlage

Kopie Geschäftsstellen der im Rat vertretenen Parteien, Büro des Oberbürgermeisters

Anlage

schwarz = Originaltext des Leitbildes

blau = Anmerkung des Handelsverbandes im Originaltext / eingerückt = Kommentar

1 Mobilitätskonzept Krefeld: Leitbild

1.1 Krefeld 2030+ - Nachhaltige Mobilität in einer lebenswerten Stadt

Durch eine entsprechende Siedlungsentwicklung, Förderung des Umweltverbundes und Nutzung der Chancen der Digitalisierung ist man gut mit dem ÖPNV, *einfügen: mit dem Kfz*, mit dem Fahrrad, zu Fuß oder multimodal unterwegs. *Streichen: Bei sinkenden Kfz-Verkehrsbelastungen* ist die Lebensqualität deutlich verbessert - durch weniger Umweltbelastungen sowie einer attraktiven Gestaltung der Straßenräume und öffentlichen Räume mit hoher Aufenthaltsqualität.

Im Leitbild noch keine Präjudizierung vornehmen. Technischer Fortschritt kann auch dazu führen, dass bei gleichbleibendem Individualverkehr eine Verbesserung der Umweltbedingungen erfolgt. Krefeld ist auf Erreichbarkeit aus dem Umland angewiesen. Im Mobilitätskonzept ist aufzuzeigen, wie dies sichergestellt werden kann.

Der notwendige Wirtschaftsverkehr als Garant für das Funktionieren der Stadt ist deutlich verlässlicher, effizienter und stadtverträglicher geworden.

Was genau ist „notwendiger“ Wirtschaftsverkehr? Wer legt das fest?

Stadtentwicklung und regionale Kooperation

... die Einwohnerzahl ist stabil.

Was ist mit den Szenarien sinkende oder steigende Einwohnerzahl, sowie sinkende und steigende Pendlerströme von und nach Krefeld?

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.

Was ist mit dem Szenario, dass sich die Nahversorgung in den Stadtteilzentren verschlechtert, Handel und Dienstleistungen also zurückgehen? Auf diese Entwicklung weisen einige Untersuchungen hin. Diese Entwicklung unterliegt Marktmechanismen und ist nicht sicher vorherzusagen. Möglicherweise lässt sich die Verbindung von Wohnen und Arbeiten nicht durchgängig herstellen. Der Wettbewerb um Fachkräfte wird möglicherweise weiterhin zu einer Trennung von Wohn- und Arbeitsort beitragen, erhöhte Anforderungen an die Mobilität stellen und zu einer Zunahme von Pendlerströmen führen.

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 *streichen: und Zuwächse im Kfz-Verkehr vermieden (das ist ein mögliches Ergebnis und kann nicht präjudiziert werden)*, die Erreichbarkeit neuer Siedlungsbereiche durch einen attraktiven (meist schienengebundenen) *(warum schienengebunden? Es gibt auch eine Tendenz zu Busverkehr in kleineren Einheiten „on demand“)* öffentlichen Verkehr ist sichergestellt. ...

Krefeld ist weiterhin ein attraktiver Gewerbestandort, auch für industrielle Ansiedlungen, ...

Um für Fachkräfte attraktiv und erreichbar zu sein, sollte gerade deshalb auch auf die Erreichbarkeit aus dem Umland mit den dafür möglichen Verkehrsträgern Wert gelegt werden.

Vernetzt mit der Region: integrierte und attraktive Verkehrsangebote

Die Radverkehrsnutzung *ergänzen: aus den und* 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.

Die verbesserte Erreichbarkeit aus dem Umland sollte vor den Mobilitätsmöglichkeiten in das Umland stehen.

... Davon profitiert insbesondere auch der auf Verlässlichkeit angewiesene Wirtschaftsverkehr. *Streichen: Auf aufwändige Straßenneu- und -ausbauten konnte so weitgehend verzichtet werden. ...*

Das ist ein mögliches Ergebnis. Es gibt auch Untersuchungen, die einen erheblichen Sanierungsstau und deshalb Baubedarf konstatieren.

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

Die Innenstadt ist mit *einfügen: allen Verkehrsmitteln / streichen: dem ÖPNV und dem Fahrrad* optimal erreichbar (*ergebnisoffen formulieren*). *Streichen:* Aufgrund der guten Alternativen gibt es nur noch wenige Anlässe, bei denen man zwingend auf das Auto angewiesen ist, um das Stadtzentrum zu erreichen. (*Das entscheidet der Nutzer und die zukünftige Entwicklung, die ergebnisoffen betrachtet werden sollte.*)

Innerhalb der Wälle sind deutlich weniger Autos unterwegs. (*s. o.*)

Die Vollendung der Umgestaltung des Ostwalls *streichen: 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.

Eine Hervorhebung der Wälle als besonderes Kennzeichen Krefelds befürwortet auch der Handelsverband. Die Möglichkeit der Umgestaltung des Ostwalls zu eine Flaniermeile ist aufgrund der prognostizierten Entwicklungen für den Einzelhandel und für Innenstädte zunächst genauer zu untersuchen. Deswegen schlagen wir vor, die Vorwegnahme des Ergebnisses einer Umgestaltung hier nicht aufzunehmen.

Für den Wirtschafts- und Lieferverkehr hat sich die Erreichbarkeit in den Zentren *streichen: durch die Reduzierung des privaten Autoverkehrs* deutlich verbessert.

Ergebnisoffen bleiben. Auch der Wirtschaftsverkehr sollte differenzierter betrachtet werden. Es gibt Studien und Pilotprojekte, die auf eine Entlastung der Städte von Liefer- und Wirtschaftsverkehr hinarbeiten (Stichworte: Hub-Lösungen, IHK-Projekt).

Sicher, umwelt- und klimafreundlich unterwegs

... Die Straßen und Knotenpunkte bieten ausreichende und sichere Räume für den Fuß- und Radverkehr, ...

Das ist grundsätzlich in Ordnung. Was ist mit Lösungen zur Entkopplung der unterschiedlichen Verkehrsträger?

Die Mobilität von Menschen und Gütern in Krefeld ist leise, schadstoffarm und klimafreundlich organisiert (*das ist eine gute Aussage*) – dazu tragen *einfügen: emissionsarmer / streichen: weniger* Kfz-Verkehr und eine weitgehende Emissionsfreiheit des *streichen: weiterhin notwendigen (es gibt keine Unterscheidung zwischen notwendigem und nicht notwendigem Kfz-Verkehr, bzw. wer beurteilt und entscheidet das?)* Kfz-Verkehrs bei.

Streichen: Damit sich die erforderlichen Änderungen bei der Verkehrsmittelwahl auch im Alltag niederschlagen, Es werden streichen: diese durch Anreize für eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl gefördert.

Wer beurteilt, was warum erforderlich ist? Möglicherweise ist die bestehende Verkehrsmittelwahl für die Menschen, die sie treffen, so sinnvoll und notwendig. Anreize für eine umweltfreundliche Wahl zu schaffen, halten wir für richtig.

Auch an den Hauptverkehrsstraßen sind wieder gesunde (*woran wird die Gesundheit konkret gemessen?*) Wohnverhältnisse möglich: die Luft ist besser (*was heißt das konkret? Heutiger Wert / Zielwert*) geworden, der Lärm weniger (*was heißt das konkret? Heutiger Wert / Zielwert*). Grüne Straßenräume mit guten Umfeldbedingungen laden durch attraktive Gestaltung zum zu Fuß gehen und Radfahren, aber auch zum Aufenthalt ein.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass hier die Messkriterien für eine Großstadt gelten müssen.

Sichtbare Lebensqualität: öffentliche Räume als Aushängeschild 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).

Keine Präjudizierung. Die Flächenaufteilung im Straßenraum kann ein Ergebnis des Mobilitätskonzeptes sein aber nicht die Aufgabe. Im Leitbild sollten keine konkreten Projekte benannt werden, die sich in der Diskussion befinden.

Dies kam auch dem Fußverkehr zugute, dessen Anteile insbesondere bei innenstadtbezogenen Wegen und Wegen in den Stadtteilzentren deutlich angestiegen sind.

Mehr Fußverkehr mag wünschenswert sein, zu beachten ist jedoch auch die Bereitschaft der Menschen sich zu Fuß zu bewegen. Analysen aus dem Handel zeigen, dass die Bereitschaft sich während eines Stadtbesuches zu Fuß zu bewegen bei ca. 500 m liegt.

Gezielte Innovation: neue Mobilitätsangebote und Technologien

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.

Beispiel für eine gute Formulierung, da keine Ergebnisvorwegnahme erfolgt.

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.

s. o.: Das trifft möglicherweise auf Krefelder zu, aber nicht auf Ein- und Auspendler.

Oberster Maßstab dafür ist die Gewährleistung der Lebensqualität für die Menschen in der Stadt.

Nach Ansicht des Handelsverbandes ist dies ein wichtiger Maßstab, aber nicht der oberste im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes. Unser Vorschlag: Oberster Maßstab dafür ist die Sicherstellung der Erreichbarkeit aller Ziele in Krefeld im innerstädtischen und im Pendelverkehr.

Der Weg in die Zukunft

Ähnliches gilt für das parallel zum Mobilitätskonzept erarbeitete Klimaschutzkonzept der Stadt sowie weitere *streichen: umweltrelevante* Rahmenplanungen.

Neutral bleiben. Hier geht es um Mobilität. Die Auseinandersetzung mit der Umwelt erfolgt im Klimaschutzkonzept.

Die Ziele zur Stärkung des ÖPNV, des Radverkehrs, des Fußverkehrs, des Wirtschaftsverkehrs *einfügen: und einer Optimierung des Individualverkehrs* sowie die notwendigen Maßnahmen hierfür wurden mit den parallel bzw. im Nachgang zum Mobilitätskonzept erarbeiteten Fachplanungen (Nahverkehrsplan, Radverkehrskonzept u.a.) konkretisiert.

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).

Dass bei unterschiedlicher Bewertung eines Sachverhalts, bei einer Entscheidung nicht alle Interessen gleichermaßen berücksichtigt werden können, ist verständlich. Es sollte jedoch darauf geachtet werden, dass die Interessen Krefelds gewahrt werden.