



# Integriertes Mobilitätskonzept der Stadt Krefeld

Ergebnisdokumentation der öffentlichen Auftaktveranstaltung am 12.03.2019 in Krefeld



**Dokumentation:**  
IKU\_Die Dialoggestalter  
01.04.2019

## Hintergrund

Mit der Auftaktveranstaltung am 12. März 2019 startete die Öffentlichkeitsbeteiligung für die Entwicklung eines integrierten Mobilitätskonzeptes für die Stadt Krefeld. Alle Bürgerinnen und Bürger von Krefeld waren eingeladen sich über die heutige und zukünftige Mobilität in der Stadt auszutauschen.

Ziel des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Krefeld ist, ein Leitbild für die zukünftige verkehrliche Entwicklung der Stadt zu erarbeiten und für diese durch innovative und nachhaltige Maßnahmenpakete zu entwickeln. Es geht also um die Fragen, wie die Mobilität von Menschen (und auch Gütern) in Krefeld sichergestellt werden kann, wie das Verkehrsgeschehen in Zukunft aussehen soll und welche Maßnahmen erforderlich sind, um dies zu erreichen. Dabei sollen alle Verkehrsarten, also der Fußverkehr und Radverkehr genauso wie der öffentliche Verkehr mit Bussen und Bahnen und der Autoverkehr berücksichtigt werden. Und es wird auch um eine hohe Lebensqualität und Attraktivität von Krefeld gehen.

## Programm

Beim Eintreffen wurden die Bürgerinnen und Bürger gefragt, mit welchem Verkehrsmittel sie zur Veranstaltung gekommen waren. Demnach nutzen etwa die Hälfte der Gäste das Auto, ein Drittel das Fahrrad und 15 Prozent die Straßenbahn.

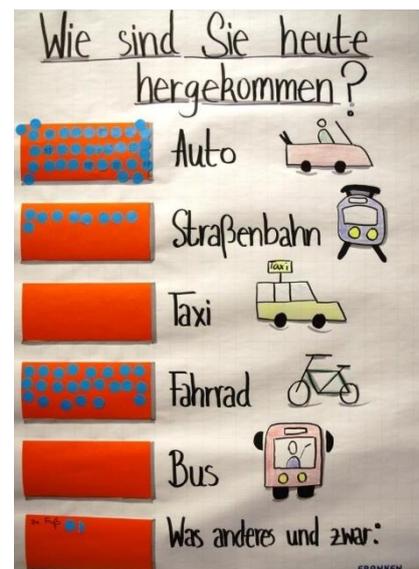
**Martin Linne**, Baudezernent der Stadt Krefeld, eröffnete den Abend, begrüßte alle Teilnehmenden und betonte die Wichtigkeit, gemeinsam über die heutigen und zukünftigen Anforderungen der Stadtmobilität zu diskutieren.

Anschließend stellte **Burkhard Horn** als Vertreter beauftragten Verkehrsgutachter die kommenden Erarbeitungsschritte des integrierten Mobilitätskonzeptes vor.

Nachdem sich die Teilnehmenden untereinander bekannt gemacht hatten, startete die Diskussion über die heutige und zukünftige Mobilität in der Stadt Krefeld in den folgenden sechs Themenfeldern:

1. Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt
2. Umweltverträglicher Verkehr
3. Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende
4. Verkehr in die Region und aus der Region
5. Neue Mobilitätsformen und -technologien (Digitalisierung)
6. Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum

Die Diskussionsergebnisse in diesen Themenfelder sind nachfolgend aus Sicht der Moderation zusammengefasst und im Anhang vollständig mit **allen** Rückmeldungen aufgelistet.



## 1. Themenfeld: Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt

### Was läuft heute gut in Krefeld, was nicht?



Der **öffentliche Nahverkehr** wird, vor allem entlang der Straßenbahnlinien, mit Blick auf Erreichbarkeit, Taktfrequenz und Schnelligkeit, als gut bewertet. Besonders hervorgehoben werden die grünen **Fahrradwege** in der Natur und die geringe Staubbelastung im Vergleich zu anderen Städten.

Die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem **Auto** sei erschwert durch eine fehlende grüne Welle sowie die Konzentration von Parkhäusern in der westlichen Innenstadt. Besonders schlecht sei die Situation in **Fischeln**, da die Kölner Straße sowohl im schlechten Zustand als auch staugefährdet sei.



Die Fortbewegung mit dem **öffentlichen Nahverkehr**, gehe mit langen Wartezeiten am Abend und am Wochenende, teilweise schlechter Aufenthaltsqualität an den Haltestellen (Forstwald) und hohen Preisen einher. Stadtteile abseits der Straßenbahntrassen seien schlecht erreichbar (Forstwald, Elfrath, Oppum). Die Erreichbarkeit mit dem **Fahrrad** sei an vielen Stellen schlecht gegeben. So sei das Radwegenetz lückenhaft oder im schlechten Zustand (Baumwurzeln, Glasscherben). Eine wahrgenommene Bevorzugung des Autoverkehrs durch Ampelschaltung und Straßenführung wird kritisiert.

### Wie soll Krefeld im Jahr 2030 aussehen?

Im Jahr 2030 ist der **öffentliche Nahverkehr** deutlich ausgebaut, womöglich sogar kostenfrei. Die Innenstadt ist mit dem **Fahrrad** auf gut ausgebauten, gradlinigen Verbindungen schnell erreichbar, auch dank der Parkstreifen, die zu Fahrradwegen umgestaltet wurden.

**2030**

Die Stadtmitte ist **autofrei**, jedoch zu **Fuß**, mit dem **Rad** und dem **ÖPNV** weiterhin erreichbar. Durch dezentralere und ausreichende Einkaufsmöglichkeiten müssen Menschen aus dem Umland nicht unbedingt in die Innenstadt pendeln. Im Krefelder Hafen wird der **LKW-Verkehr** zwar zugenommen haben, durch genügend Straßen, Stellplätze und Versorgungsmöglichkeiten für die Fahrer entstehen keine weiteren Belastungen.



## 2. Themenfeld: Umweltverträglicher Verkehr

### Was läuft heute gut in Krefeld, was nicht?



Beim **Autoverkehr** sei der Ausbau von Carsharing-Angeboten und von Infrastruktur für Elektromobilität in der Stadt positiv bewertet worden. Eine Reduzierung von Lastkraftwagen in der Westparkstraße durch eine Verkehrsberuhigung sei erkennbar. Im **öffentlichen Nahverkehr** begrüße man die vorhandenen Straßen- und U-Bahn-Linien und die Busse mit Euro-6-Norm. Für **Radfahrer** sei die neue Radpromenade von Vorteil.

Der Anteil des **Autoverkehrs** im Krefelder Stadtverkehr ist für viele Teilnehmende zu hoch. Das hohe Verkehrsaufkommen führe zu Luftbelastung und Lärm (Innenstadt, Verkehrsknotenpunkte, Friedrich-Ebert-Straße, Hauptachsen im Stadtteil Fischeln). Zu wenig Parkmöglichkeiten in der Innenstadt und ungenutzte Potentiale in Parkhäusern führen zu negativem Parksuchverkehr. Die Qualität des Straßenbelags sei teilweise schlecht. Bei der Elektromobilität seien zu wenig öffentliche Ladesäulen in Krefeld vorhanden.

Der **öffentliche Nahverkehr** sei zu teuer. Zudem vermisse man Elektrobusse. Der flüssige **Fahrradverkehr** werde durch unterbrochene Fahrradwege (Philadelphiastraße, Rheinstraße, Ring/Gladbacher Straße) oder „Bettelampeln“ behindert. Am Hauptbahnhof fehle es an Fahrradstellflächen und an einer Ausleihstation von Pe-delecs.

### Wie soll Krefeld im Jahr 2030 aussehen?

Im Jahr 2030 hat der **Fahrradverkehr** mit einem Anteil von 40 Prozent am Gesamtverkehr deutlich zugenommen und hat in der Innenstadt sogar einen Anteil von 60 Prozent. Durchgängige Fahrradwege im Stadtgebiet und eigene Schnellwege sind Beispiele für das ausgebaute Streckennetz für den Fahrradverkehr. Der Stadtbereich zwischen den vier Wällen ist autofrei.

2030

Der **Autoverkehr** besteht aus mehr gasbetriebenen Hybrid-Fahrzeugen mit geringeren Schadstoffen. Der Lieferverkehr ins Stadtgebiet findet elektrisch oder auf der Schiene statt. Ladestationen für Elektroautos sind in Parkhäusern und an den Hauptachsen der Stadt etabliert. Der **öffentliche Nahverkehr** ist kostenfrei, überwiegend elektrisch betrieben und um weitere Straßenbahnlinien erweitert. Im Stadtgebiet existieren an wichtigen Knotenpunkten Mobilitätsstationen, an denen Elektroroller und -autos, ausgeliehen werden können.



### 3. Themenfeld: Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende

#### Was läuft heute gut in Krefeld, was nicht?



In der Stadt Krefeld seien die Unfallzahlen zurückgegangen und das Sicherheitsniveau im Stadtverkehr bereits hoch. Dazu beigetragen haben beim **Fahrradverkehr** eigene Fahrradstraßen und Radschleusen an Kreuzungen und Bremsschwellen, die sogenannten „Krefelder Kissen“.

Mehrfach wird eine Unfallgefahr durch den schlechten Zustand von Straßen sowie von Rad- und Gehwegen beklagt. Manche Verkehrswege seien so schmal, dass sich Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer untereinander behindern. Zudem führe eine wahrgenommene Rücksichtslosigkeit bei PKW-Fahrerinnen und -Fahrern zu Gefahren, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmende wie alte und junge Menschen, Fahrradfahrer sowie für Fußgänger.

Insbesondere Rückmeldungen zum **Radverkehr** bestimmen das Thema Verkehrssicherheit. Unfallrisiken stellen schmale Radwege mit geringem Schutzstreifen, Kreisverkehre ohne klare Streckenführung, Grundstücksausfahrten ohne Sicht und geparkte Autos auf Radwegen dar.

#### Wie soll Krefeld im Jahr 2030 aussehen?

2030

Im Jahr 2030 ist der Verkehrsraum im Stadtgebiet zwischen **Auto, Rad und Fußgänger** gleichberechtigter verteilt und für die Verkehrsteilnehmer räumlich voneinander getrennt. Für den **Autoverkehr** bedeutet dies eine eingeschränkte Nutzung von Straßen und eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit. Für **Fußgänger** bedeutet dies barrierefreie Gehwege, Plätze und Haltestellen. **Fahrradfahrer** haben eigene und breitere Radspuren. Auch Ampeln werden für Auto, Rad und Fußgänger gleichberechtigter geschaltet. Zudem wünsche man sich eine größere Rücksichtnahme und Sensibilität für Verkehrssicherheit bei den Verkehrsteilnehmern.

Durch Verkehrsleitsysteme wird der Verkehr besser und sicherer gesteuert werden. Auch die Sicherheitstechnik in **Autos** wird zunehmend helfen, Unfälle zu verhindern. Apps werden die Mobilität von Bürgerinnen und Bürgern, auch mit körperlichen und geistigen Einschränkungen, mit Bringdiensten unterstützen.

Im Jahr 2030 besteht die Hoffnung, dass Straßenschäden durch neue Materialien besser und günstiger behoben werden können.



## 4. Themenfeld: Verkehr in die Region + aus der Region

### Was läuft heute gut in Krefeld, was nicht?



Für den **Radverkehr** sei die Rad-Promenade ein guter Start. Verbessert ist auch die **Zugverbindung** nach Düsseldorf, sowie die Erreichbarkeit der umliegenden Städte St. Tönis, Moers und Duisburg. Die Anbindung über die **Autobahnen** ist sehr gut.



Für die regionale Anbindung der Stadt wurde hauptsächlich der **ÖPNV** kritisiert. So seien viele umliegende Städte und äußere Stadtteile nur schlecht erreichbar und mit geringen Taktzahlen verbunden. Explizit fehle die Anbindung an das S-Bahnnetz Rhein-Ruhr sowie Spätverbindungen, vor allem nach Düsseldorf. Für die Verbindung zwischen **Bahn** und **Auto** fehlen am Bahnhof PKW-Stellplätze und Park + Ride Plätze an vielen Stellen in der Stadt (A57, Uerdingen etc.).

Nach Moers und Willich sei die Anbindung mit dem **Fahrrad** nicht ausreichend. Die Anbindung an Fahrradnetze und Radschnellwege fehle.

### Wie soll Krefeld im Jahr 2030 aussehen?

2030

Im Jahr 2030 ist die Anbindung der **Deutschen Bahn** in einem dichteren Takt, günstiger und rund um die Uhr. Es gibt Fernverbindungen (auch mit dem ICE) nach Amsterdam, London und an die holländische Küste. Willich, Lank-Latum, Elfrather Mühle und Oldenburger Weg sind an die **Straßenbahn** angebunden.

Mit dem **Fahrrad** kann man auf den geschützten Inter-City Radwegen zum Beispiel von Krefeld nach Düsseldorf fahren. Für den **Autoverkehr** gibt es flüssig laufende Hauptachsen durch Krefeld, die Abkürzungen durch die Innenstadt unnötig machen.

Die Stadtplanung sowie die gesamte Politik sind von einer partizipativen Kultur geprägt, die die Bürgerinnen und Bürger in den Mittelpunkt stellt.



## 5. Themenfeld: Neue Mobilitätsformen/-technologien + Digitalisierung

### Was läuft heute gut in Krefeld, was nicht?



Die Förderung von E-Bikes durch den Arbeitgeber sowie die Bemühungen der SWK in Richtung E-Mobilität seien ein guter Weg in der Schaffung von neuen Mobilitätsformen. Auch der elektrische Lieferdienst „Picnic“ wird begrüßt.



Im Bereich der **E-Mobilität** seien fehlende Lademöglichkeiten und die fehlende Elektrifizierung von E-Taxen zu bemängeln. 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. Angemahnt wurde die Ausgrenzung von älteren Menschen durch moderne Bedienungskonzepte (Apps).

### Wie soll Krefeld im Jahr 2030 aussehen?

2030

Im Jahr 2030 existieren Ladestationen für **E-Autos** an jeder Straßenlaterne, wodurch deren Anteil auf 20% am Autoverkehr steigt. Vereinzelt gibt es schon selbstfahrende Autos. Die gesamte Mobilität ist durch ein „On-Demand“-Konzept geprägt:

Das ÖPNV-Netz besteht aus flexiblen Haltestopps, Pedelec-Verleihsysteme sind 24/7 zugänglich, Carsharing, Bikesharing und Gemeinschaftstaxis ersetzen das eigene Auto. Alle Dienste sind über eine App zugänglich und bezahlbar.

## 6. Themenfeld: Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum

### Was läuft heute gut in Krefeld, was nicht?



Zu einem lebenswerten Straßenraum und öffentlichem Raum für Krefeld, trage bisher die vermehrte Einrichtung von Fahrradstraßen, Fahrradständern und verkehrsberuhigten Zonen bei. Ein hohes Potenzial seien die Freiflächen innerhalb der Wälle. Auch die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen, Plätzen und Kreuzungen sei positiv.



Parkplätze für **Autos** sind ein wiederkehrendes Thema. So würden falsch parkende Autos (auf Fahrradwegen und vor allem auf der Königsstraße/Ostwall) die Sicht auf den öffentlichen Raum und die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Ursachen seien zu wenige Quartiersgaragen, Stellplätze in der Innenstadt (Pflegedienste) und die mangelnde Ahndung von falschparkenden Fahrzeugen. Zudem fehle es an **Fahrrad**-stellplätzen sowie an einem günstigen **ÖPNV**-Konzept.

Das Sicherheitsgefühl sei durch **LKWs**, fehlende Beleuchtung, die Umleitung von Fußgänger/Innen auf die Straße und fehlende Umsicht durch KFZ-Fahrer/Innen auf Fahrradfahrende gestört. Außerdem präge sich die fehlende Pflege von Grünanlagen und der Begrünung generell (Hausbegrünung, Frischluftschneisen, Parkanlagen) sowie die Störung durch den Flugverkehr negativ auf den öffentlichen Raum aus.

### Wie soll Krefeld im Jahr 2030 aussehen?

Im Jahr 2030 ist der Innenstadtbereich komplett **autofrei** und der Lieferverkehr eingeschränkt und elektrifiziert. Stehende Autos sind aus dem öffentlichen Raum verschwunden und nur noch in Parkhäusern zu finden. Die Wälle sind autofrei und die Promenade fertiggestellt.

**2030**

Die alltägliche Versorgung der Menschen findet in den Stadtteilen statt. Die dort entstehenden kurzen Wege werden mit dem **Fahrrad** oder **zu Fuß** zurückgelegt.

Das gesamte Stadtgebiet und vor allem die Innenstadt, ist geprägt von Grünzügen und verkehrsberuhigten Straßen. Die zentralen Plätze in der Innenstadt überzeugen durch eine hohe Aufenthaltsqualität.



## Anhang

### 1. Themenfeld: Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt

#### Diskussionsrunde 1: Was läuft heute gut in Krefeld?

##### Öffentlicher Personennahverkehr

- Im Allgemeinen (nicht immer!) zügige Bus- und Bahnverbindungen City – Vororte
- Verkehrsverbindungen innerhalb Krefelds mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ok (nur nicht von/nach Stahldorf [Frequenz! Alles fährt zur selben Zeit!])

##### Radverkehr

- Krefeld hat sehr schöne Fahrradwege durch die Natur, z.B. Nieperkulen oder an der K-Bahn entlang.

##### Allgemein / Übergreifend

- Erreichbarkeit ist im Allgemeinen gut
- Verkehrssituation ist im Vergleich zu anderen Städten sehr erträglich und wenig staubelastet
- Für Rentner aus dem Norden ist die Erreichbarkeit der Innenstadt sehr gut. Parken (2 Std. für 1,50€) ist bezahlbar (1x pro Woche). Gut: Fahrradweg zum Biergarten (Stadtwaldhaus)
- Elfrath ist gut erreichbar.

#### Diskussionsrunde 1: Was läuft heute schlecht in Krefeld?

##### Autoverkehr

- mehr „Grüne Welle“ auf den Durchgangsstraßen → Geschwindigkeit angeben!
- Einbahnstraßenkonzept in Hüls ist für Ortsfremde eine Zumutung.
- am Nachmittag völliger Stillstand auf der Kölner Str. in Fischeln. Die Kölner Str. dient als Ersatz für Autobahn
- Parkhäuser sind fast nur in der westl. Innenstadt → Anfahrt nur mit Durchquerung der City

##### Öffentlicher Personennahverkehr

- Am Abend und an Wochenende Verbindung von einer Linie zur anderen mit großer Wartezeit
- Stahldorf früher 2 Straßenbahnen, heute 1 Straßenbahn + Busse – fahren alle zur selben Zeit
- Taktung der Bahn bitte auf 10 Minuten
- Der ÖPNV ist in Krefeld sternförmig. Eine Besserung der Ringlösung wäre optimal.
- Die Preise im ÖPNV sind für viele Mitbürger zu hoch.
- schlechte Anschlüsse Eisenbahn – Bus in/nach Forstwald



#### Radverkehr

- Die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad ist schlecht:
- zu wenig Radrouten
- schlechter Untergrund
- Vorrang des MIV
- Radwegenetz nach sehr lückenhaft
- Radwege durchlöchert von Frostaufbrüchen und Baumwurzeln
- für Radfahrer/innen extrem ungünstige Ampelschaltung an vielen Kreuzungen in Richtung Innenstadt und zurück (Autos haben fast immer Vorrang)
- als Radfahrer in engen Straßen mehr Abgrenzung
- Radfahrer: Erreichbarkeit nur mit ständigem „stop and go“, wegen Vorfahrt Auto

#### Allgemein / Übergreifend

- Fußwege mit kaputten Platten
- Glasscherben auf dem Weg in die Innenstadt
- Erreichbarkeit der Innenstadt wird erschwert durch Parkplatzvernichtung, Parkplatzgebühren und Umwandlung von kostenlosen Parkplätzen in kostenpflichtige.
- Die Erreichbarkeit der Innenstadt ist **zu** gut:
  - zu viel MIV; zu viel ruhender Verkehr; zu viel Parksuchverkehr
- Verkehrsverbindungen verbessern. Mit dem Auto von Elfrath zur Siemensstr. ca. 20 Min. Fahrtzeit (trotz vieler roter Ampeln). Mit dem Rad viele schlechte Radwege oder keine Radwege vorhanden. Mit ÖPNV und zu Fuß 1 Stunde Fahrtzeit
- Mehr „Grüne Welle“ für Fahrradfahrer, Straßenbahn, Bus und Fußgänger!
- zu viele Anforderungsampeln für Radfahrer und Fußgänger. Dadurch hohe Förderung des MIVs
- Schlaglöcher auf den Straßen
- Sollte die Verwaltung an der Stelle des Seidenweberhauses angesiedelt werden (640 Mitarbeiter), so stellt sich die Frage, wie diese Mitarbeiter anreisen, wo sie parken, ggf. gegen Entgelt wie in Dortmund und wie ein Mobilitätskonzept ohne Parkraumkonzept erstellt werden kann. Eine Mobilitätsanalyse der Verwaltung ist daher notwendige Voraussetzung, auch um überflüssige Verkehre aus der Innenstadt fernzuhalten!
- Geld für „Prestige“-Objekte (Haltestelle Rheinstr., Radpromenade) statt für sinnvolle Maßnahmen
- Verbindung zwischen den Vororten per Rad + ÖPNV schlecht bis gar nicht vorhanden (Taktfrequenz, Fahrtzeit).
- zu lange Wartezeiten an den Bahnübergängen Hückelsmaystr., Forstwaldstr., etc. (auch schonmal total Ausfälle, für Radfahrer und Fußgänger gibt es dann keine Möglichkeit mehr)

## Diskussionsrunde 1: Rückmeldungen auf der Karte

Linie 44 morgens überfüllt  
→ Schule

gute Erreichbarkeit ÖPNV  
(v.a. Bahn)

Rather Str. / A57 Radweg  
asphaltiert: Asphalt ist  
teuer auszubessern,  
Pflasterung wäre einfacher

Moerser Landstraße  
wichtige Verbindung Traar-  
Kapellen. Wo ist der  
Radweg?

keine durchgängigen  
Radwege von den Vororten  
zur Stadtmitte

rote Ampeln am Ostwall

Verringerung der PKW-  
Parkplätze lässt die Innen-  
stadt veröden (Transport;  
Anwohner wollen ein Auto;  
z.B. Südwall)

Stephanstr. / Ostwall  
absteigen nötig

schlechte Qualität der  
Haltestellen

schlechte ÖPNV-Frequenz

extrem unsicherer „Radweg“ an  
der Moerser Str. nach dem  
Polizeipräsidium zwischen  
parkenden Autos und Gehweg.  
Kurz später stadtauswärts  
Glascontainer am Radweg!

Linn: Anbindung  
Richtung Bockum,  
Uerdingen, Oppum,  
auch in die  
Gewerbebereiche  
nicht ausreichend!

schlechter  
Zustand der  
Kölner Str.  
ab Havel-  
straße

schlechte  
Anbindung  
des ÖPNV  
aus dem  
Vorort

## Diskussionsrunde 2: Wie sieht es im Jahr 2030 aus?

### Öffentlicher Personennahverkehr

- Straßenbahnstrecken massiv ausbauen
- Monatsticket SWK: 30,- € / Monat

### Radverkehr

- Viele Parkspuren sind zu Radwegen geworden, die ihren Namen verdienen
- gut befahrbare Radwege zwischen den Städten mit gradlinigem Verlauf zum schnellen Pendeln

### Allgemein / Übergreifend

- Stadtmitte nur noch zu Fuß, Rad oder ÖPNV erreichbar
- Ortskern Fischeln 2030:
  - Verkehrsberuhigt
  - Durchgangsverkehr ist umgeleitet
  - Fahrradfahrer können sicher die Kölner Str. nutzen
- Krefelder Hafen: gegenüber heute dreifacher LKW-Verkehr? Genug Straßen und Stellplätze sowie Versorgungsmöglichkeiten für die Fahrer bauen.



- Umlandbewohner müssen nicht mehr in die Innenstadt zum Einkaufen, da „zentrumsrelevante Sortimente“ auch außerhalb, z.B. im Gewerbegebiet, verkauft werden dürfen.

## Diskussionsrunde 2: Welche Herausforderungen müssen bewältigt werden?

### Öffentlicher Personennahverkehr

- ÖPNV-Anteil verdoppelt

### Allgemein / Übergreifend

- schwierig dem technologischen Wandel zu folgen (Apps, Smartphone, etc.) → Einschränkung der Mobilität
- Radwege und Linienpläne der Bewegung von Berufstätigen anpassen (Umfragen)
- Erreichbarkeit (Innenstadt) wird erschwert, weil öffentliche Verkehrsmittel zu teuer, zu wenig Parkplätze
- Rad- + Fußverkehr 50%

## Diskussionsrunde 2: Welche positiven Aspekte können schon heute genutzt werden?

### Öffentlicher Personennahverkehr

- 5-20 Minuten-Takt auf allen Linien

### Allgemein / Übergreifend

- Radwege und ÖPNV sind optimiert, PKWs sind nicht mehr schneller und werden daher weniger



## 2. Themenfeld: Umweltverträglicher Verkehr

### Diskussionsrunde 1: Was läuft heute gut in Krefeld?

<p>Autoverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Seit Einführung Tempo 30 auf der Westparkstraße fahren dort kaum noch LKWs. Top!</li><li>• Carsharing + E-Mobilität fällt ins Auge</li><li>• Elektroautos mit „Tankstelle“ / „Carsharing“</li></ul>
<p>Öffentlicher Personennahverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• immerhin wenigstens 4 Straßenbahnen und 2 U-Bahnen</li><li>• Die meisten Busse erfüllen Euro-6-Norm</li></ul>
<p>Radverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Planung und Umsetzung der Radpromenade</li></ul>
<p>Fußgänger</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Schulwege sicher gestalten, um „Elterntaxi“ zu vermeiden → mehr „Elternbusse“ zu Fuß!</li></ul>
<p>Allgemein / Übergreifend</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Öffentlichkeitsarbeit der Stadt für umweltfreundlichen Verkehr (z.B. diese Veranstaltung)</li></ul>

### Diskussionsrunde 1: Was läuft heute schlecht in Krefeld?

<p>Autoverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Durch die Vernichtung von Parkplätzen wird die Umwelt nicht geschützt, sondern Schaden zugefügt, weil durch die Parkplatzsuche CO<sub>2</sub> ausgestoßen wird.</li><li>• Alternative Carsharing-Anbieter! → Carsharing-Autos zu teuer.</li><li>• Lange Wartezeiten an Bahnübergängen. Die meisten Fahrzeuge werden nicht ausgeschaltet.</li><li>• Elektromobilität:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Nur 1 Schnellladesäule (REAL) (nicht von SWK)</li><li>○ AC-Ladestationen von Carsharing blockiert (teilweise Verbrennerfahrzeuge)</li><li>○ keine Parkhäuser mit Ladeplätzen</li><li>○ AC-Säulen laut SWK nicht für Öffentlichkeit bestimmt</li></ul></li><li>• Die Stadtwerke waren schlecht vorbereitet auf Fragen zu Elektroautos!</li><li>• Verkehr in Fischeln heute vorrangig über die Hauptachsen Kölner Straße (Süd/Nord) und Anratherstraße / Hafelsstraße (West / Ost) = hohe und wachsende Belastung (Lärm, Abgase, etc.). Lösung: Umgehungsstraßen, um Verkehr zu verteilen und reinen Durchgangsverkehr aus dem Ortskern umzuleiten.</li><li>• Bis heute keine öffentlichen Ladesäulen und keine kostenlosen Parkplätze!</li><li>• Durchgangsverkehr durch die Innenstadt stoppen.</li><li>• Straßenqualität verbessern, sodass der Lärm vermindert wird.</li><li>• Viel zu viel motorisierter Individualverkehr! Viel zu große Autos, die nur mit dem Fahrersitz besetzt fahren! Lärm, Emissionen, Parkplatzprobleme = schlechtes Stadtbild</li></ul>
--



- Es gibt keine öffentlich zugänglichen Ladestationen für Elektroautos
- Autos in der Innenstadt, die bis vors Geschäft fahren! Mist!
- zu viel öffentliche Fläche wird für KFZ versiegelt und vorbehalten
- Messstellenorte und -technik nicht bedarfsorientiert
- Verkehrsprognosen auf veralteter Basis und nur an wenigen Tagen gemessen
- Autos haben Priorität. Ampeln werden für den Autoverkehr geschaltet.
- Zu viel abgas- und lärmintensiver PKW- und LKW-Verkehr (v.a. durch „getunete“ Autos
- Auswärtiger Verkehr wird nicht zielgerichtet in die Parkhäuser geleitet. Sie blockieren den öffentlichen Raum außerhalb der Parkhäuser. Suchender Verkehr belastet Anwohner.
- Ruhender Verkehr (nicht an der Ampel) mit laufendem Motor.
- Geschwindigkeit reduzieren
- Verkehrsaufkommen (MIV) reduzieren
- E-Mobilität fördern

#### Öffentlicher Personennahverkehr

- immer noch keine 0-Busse (obwohl Fahrzeug-km 10 % günstiger als Diesel-Busse)
- ÖPNV-Tickets zu teuer. Für Rentner keine Preisstufe A/B
- Bitte mehr Elektrobusse!

#### Radverkehr

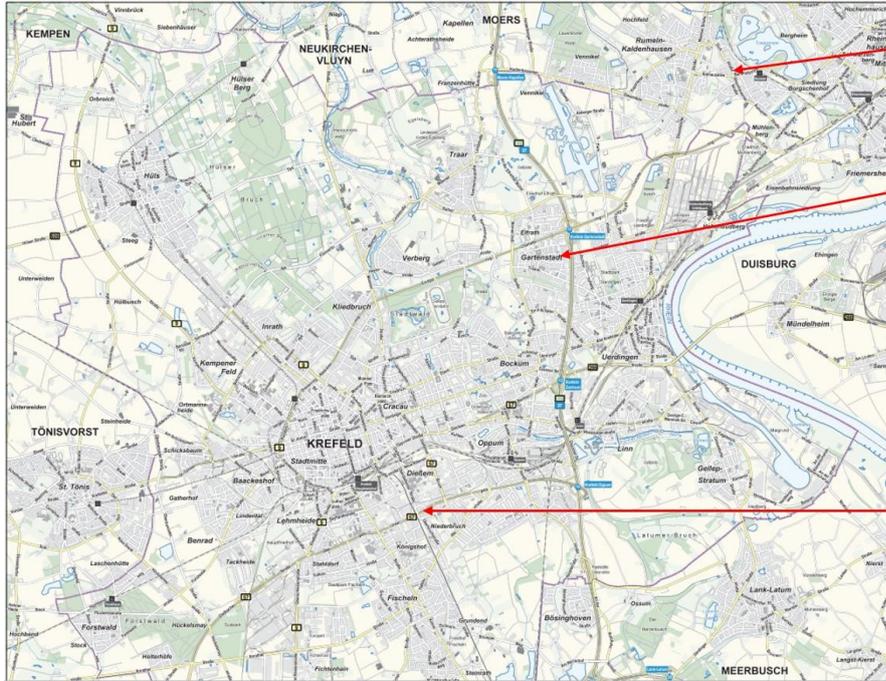
- → Bitte aufs Fahrrad umsteigen. Fahrräder benötigen kaum Parkfläche. Man parkt sehr schnell. Mehr bewerben!
- keine Pedelec-Verleihstationen, z.B. Metropolradruhr
- Fahrradparkplätze vorm Bahnhof fehlen bzw. sind unzumutbar
- mit dem Fahrrad über Haltestelle „Rheinstr.“ Unmöglich
- Fahrradwege in die Innenstadt enden an der Philadelphiastraße
- Keine Attraktoren für den Umstieg vom Auto zum Rad. Betriebe sollten angehalten werden, ihren Mitarbeitern erst ab 10 km einen Parkplatz zur Verfügung zu stellen.
- 

#### Allgemein / Übergreifend

- Lärmaktionsplan auf Basis alter, defizitärer Verkehrs(zahlen)erhebung
- Friedrich-Ebert-Straße sollte keine Durchgangsstraße sein!
- Philadelphiastraße:
  - Schlaglochallee sorgt für unnötigen Lärm
  - grüne Welle für Einsatzfahrzeuge Polizei / Feuerwehr / Krankenwagen zwecks Lärmreduzierung (technische Lösung)
  - zu hohe Verkehrsdichte sorgt für zu dicke Luft. Fenster zur Straße öffnen auf eigene gesundheitliche Gefahr!
- schlechte Luftqualität an Verkehrsknotenpunkten (gerade welche dicht bebaut sind)
- keine Bettelampeln für Fahrradfahrer und Fußgänger
- Asphaltwüsten reduzieren
- Hausbegrünung fördern
- Fahrradfahren und Zu-Fuß-Gehen fördern
- Ruheinseln schaffen
- Verlagerung von St. Anton-Straße zum „Ring“ bringt mehr CO<sub>2</sub> für Anwohner. (Standort-Messstelle schon jetzt „orange“)



## Diskussionsrunde 1: Rückmeldungen auf der Karte



Und wie soll ich da hin kommen?

ÖPNV umständlich –  
Direkte Verbindung  
von Stadtteilen fast  
immer durch  
Innenstadt, z. B.  
Elfrath →  
Linn/Oppum

Untergath +  
Obergath wieder auf  
70 km/h wegen  
besserer Mobilität

## Diskussionsrunde 2: Wie sieht es im Jahr 2030 aus?

### Autoverkehr

- PKW: Mehr gasbetriebene Fahrzeuge (Hybrid!) – günstiger & umweltfreundlicher als Elektro & Diesel → faktisch nicht korrekt!
- E-Ladestellen auf jedem Stellplatz in allen Parkhäusern. Schnellladestationen an den Hauptein- und Ausfahrtsstrecken der Stadt
- Die vier Wälle sind zur autofreien Zone erklärt worden

### Öffentlicher Personennahverkehr

- Der ÖPNV ist kostenlos nutzbar!

### Radverkehr

- Fahrradfahren wird ein Genuss. Saubere Luft. Tiere werden wieder wahrgenommen (Vögel)
- Kinder und Jugendliche können sich frei mit den Fahrrädern in die Stadt bewegen / fahren
- immer mehr Menschen verstehen, dass für Strecken < 5 km das Rad in allen Dimensionen die beste Lösung ist:
  - mehr Platz für Fahrräder
  - gesündere Menschen → sozioökonomischer Benefit
  - weniger Emissionen
  - günstiger
  - schneller auf den meisten Wegen



- zeitsparend: spart Sporttraining
- Um den Radverkehr attraktiver zu machen, werden zusätzlich zu E-Bikes zum Leihen für z.B. Familien auch günstige Anhänger + FollowMe-Adapter verliehen / angeboten, gemeinsam genutzt, ...
- Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr beträgt 40 % → in der Innenstadt 60 %

Allgemein / Übergreifend

- ÖPNV und Lieferverkehr fahren elektrisch. Für Individualverkehr (Auto, E-Bike) stehen Lademöglichkeiten zur Verfügung.
- mit leichten elektrobetriebenen Fahrzeugen zwischen den Städten (50 km) und von Vorort in die Stadt fahren
- Vorbild Münster + Kopenhagen: Nur für Radfahrer (Inliner, Fußgänger, etc.) befahrbare „Schnellwege“ + Vernetzung:
  - Pendler
  - Sicherheit für Schüler für eigene Wege zur Schule + Nachmittagsveranstaltungen
- Mobilitätsstationen an wichtigen Knotenpunkten nicht überall / flächendeckend: Pe-delecs, E-Roller, E-Auto → Sharing
- Sonntagsbrötchen gibt es nur noch für Radfahrer & Fußgänger, Autofahrer ausgeschlossen
- Anlieferung von Lebensmitteln und Konsumgütern ist zu einem großen Teil auf die Schiene verlagert

**Diskussionsrunde 2: Welche Herausforderungen müssen bewältigt werden?**

Autoverkehr

- Verkehrsaufkommen wird enorm steigen. Durch bessere und umweltverträgliche Autos wird Umweltbelastung stabil bleiben

Öffentlicher Personennahverkehr

- Keine Paketzustellung. Abholen bei „Stationen“ in Kiosken o. ä.
- noch 10 Dieselbusse

Radverkehr

- Radwegkonzept verbessern
- Lückenschluss zwischen Radwegen

Fußgänger

- 

Allgemein / Übergreifend

- Verkehrsknoten optimieren
- die Menschen zu erreichen, die heute nicht hier sind bzw. sich schon heute nicht dafür interessieren
- weniger Sauerstoff in der Luft



## Diskussionsrunde 2: Welche positiven Aspekte können schon heute genutzt werden?

### Öffentlicher Personennahverkehr

- mehr Straßenbahnlinien

### Allgemein / Übergreifend

- Luftverschmutzung reduziert durch weniger Verbrennungsmotoren
- Ausbau der Radwege und ÖPNV



### 3. Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende

#### Diskussionsrunde 1: Was läuft heute gut in Krefeld?

##### Radverkehr

- Kreuzungen: Positionierung vor den Autos (Radschleusen)
- Fahrradstraßen sind vorhanden → aber: Bewusstsein bei vielen Kfz-Fahrern fehlt

##### Allgemein / Übergreifend

- Sicherheit auf hohem Niveau, Verbesserung schwer
- Krefelder Kissen
- Fairverkehr!
- Rückgang der Unfallzahlen
- Grünanteil / Alleen

#### Diskussionsrunde 1: Was läuft heute schlecht in Krefeld?

##### Autoverkehr

- schlechte Sichtbeziehungen durch große Fahrzeuge
- Zu viel öffentlicher Raum wird durch parkende Kfz belegt! Gefährlich!
- Auf vielen Straßen (überwiegend Wohnstraßen) wird zu schnell gefahren
- zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h reduzieren!
- absolutes Halteverbot vor Schulen

##### Öffentlicher Personennahverkehr

- alle Bahnübergänge bei der Strecke St. Tönis – Hülser Berg kaputt!
- schlechte Einbettung der Straßenbahnschienen

##### Radverkehr

- Radwege haben nur eine Mindestbreite
- Kreisverkehre sind teilweise große Gefahrenquelle für Radfahrer (Gutenbergstr., Gutenbergstr. / Kempener Allee)
- geteilter Fußgänger- und Radweg:
  - a. zu viele Akteure auf geringem Raum
  - b. Geschwindigkeitsgefahr wird immer größer (Pedelec vs. Kind)
  - c. Mehr Platz! Trennung von Rädern und Fußgängern.
- Radwege oft in Dooring-Zone. Auto- und Busfahrer sind sich 1,5 m Überholabstand nicht bewusst.
- breitere Radwege, insbesondere da immer mehr Lastenräder und Fahrradanhänger unterwegs sind
- Akzeptanz in Einbahnstraßen bei gegenläufigem Fahrradstreifen
- Zustand der Radwege im Durchschnitt schlechter als die Straßen. Fahrrad = schmalere Reifen brauchen bessere Beläge! Ein Fahrradschutzstreifen von 1 m Breite neben parkenden Autos ist gefährlich!
- fehlend: geschützte Radwegeachsen
- zu schmale + kaputte Radwege



- Ich fahre nicht mehr mit dem Fahrrad in die Innenstadt, weil zu gefährlich! gefährliche Radwege → Autotüren!
- Fahrradwege zum Teil gefährlich. Hier würde ich kein Kleinkind zur Schule schicken.
- Radwege werden durch PKWs nicht geachtet bzw. zugeparkt.
- Grundstücksausfahrten ohne Sicht, die an Radwege grenzen
- Landstraße beidseitig bebaut oder nur einseitiger Radweg
- gefährlich: Einbahnstraße / Fahrradstraße → bessere Markierungen notwendig
- bauliche Mängel der Radwege
- Radfahrerfreigabe entgegen Einbahnstr. oft nicht sicher! Bewusstsein fehlt!
- schlechte Beschaffenheit der Wege für Radfahrer erhöhen das Angstpotenzial und somit reduziert sich die Möglichkeit des Radfahrens
- Wahrnehmung als Radfahrer → fehlende Aufklärung

#### Allgemein / Übergreifend

- Gemeinsame Geh- und Radwege werden von zu vielen Verkehrsteilnehmern genutzt. Kinderfahrräder, Rollstühle, Elektrokleinfahrzeuge, ... → oft zu schmal
- Zustand der Straßen, Geh- und Radwege → Unfallgefahr
- zu viele Ampeln mit schlechten Schaltungen → Unfallgefahr größer als bei Vorfahrtsstraßen und Zebrastreifen
- fehlende Rücksichtnahme unter den diversen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu Lasten der schwächeren Verkehrsteilnehmer → Aufklärungsarbeit (kurzfristige Maßnahmen)
- Zustand der Straßen katastrophal → Unfallgefahr!
- in Wohn- und Geschäftsbereichen verkehrsberuhigte Zonen ausweisen
  - d. → Unfälle, insbesondere schwere Unfälle werden reduziert
  - e. → die sogenannten weichen Verkehrsteilnehmer werden besser geschützt
  - f. → junge und alte Menschen kommen mit dem verlangsamten Verkehr besser zurecht
- Unfallgefahr im Kreisverkehr (Verkehrsführung)

## Diskussionsrunde 1.: Rückmeldungen auf der Karte

An einigen Kreuzungen wurden Radspuren erstellt, Wilhelmshofer Allee. Leider enden die Wege gleich hinter der Kreuzung.

30-Zone  
Uerdingerstraße Höhe  
KiTa „St. Gertrudis“

Moerser Straße →  
Radstreifen 30 cm + nah  
an parkenden Autos

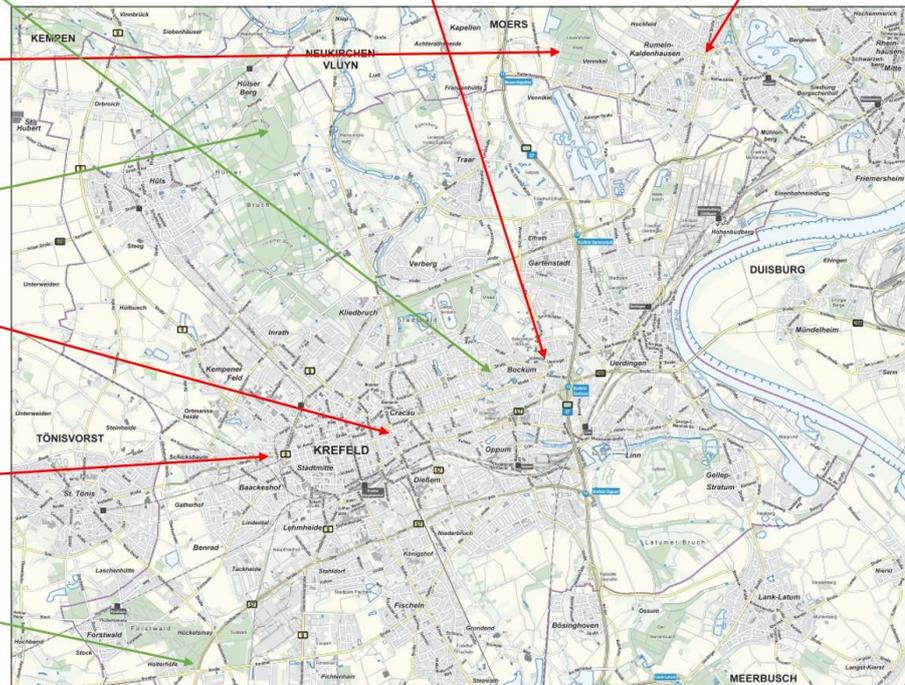
Ring-Angebotsstreifen  
teilweise mit  
parkenden Autos

Hülser Bruch zwischen  
Verberg und Inrath  
(abseits von Kfz-  
Verkehr; Beleuchtung)

An Engstellen fehlen  
Radwege Oppumerstr.  
– Voltastr., Bahnstr.

Ampelschaltung St.  
Töniser Straße /  
Gutenbergstraße  
Gefahr für Radfahrer

Forstwald Anrather  
Straße → neue Wege  
mit Asphalt / LSA ohne  
Aufforderung



## Diskussionsrunde 2: Wie sieht es im Jahr 2030 aus?

### Autoverkehr

- Elektroautos haben die Verbrennungsfahrzeuge komplett verdrängt.
- Benzintankstellen sind in Stromtankstellen umgewandelt worden.
- Wird besser, weil Autos digital unterstützen und Unfälle vermeiden.

### Öffentlicher Personennahverkehr

- kostenloser ÖPNV!
- ÖPNV bedient auch abgelegene Stadtteile regelmäßig → Nahverkehrsplanung anpassen!
- SWK-Senioren-Seminare (ähnlich Salzburger AG)

### Radverkehr

- Fahrradstehlen stehen ausreichend zur Verfügung.
- Radfahrer und Autofahrer sind gleichberechtigt.
- Fahrradfahren wie in den Niederlanden...
- getrennte Spuren für Radfahrer + Autofahrer (vgl. nordische Länder, mehr Platz für Räder)
- 3 m breite Radwege



#### Allgemein / Übergreifend

- intelligente Verkehrsleitsysteme für Verkehrssteuerung und Unfallreduzierung
- Fortbewegung im Alter ist unsicher. Apps nicht mehr nutzbar (körperliche / geistige Einschränkungen) → Bringdienste (Transporte / Lieferungen) müssen trotzdem geordert werden
- Verkehrserziehung für alle:
  - gegenseitige Rücksichtnahme
  - aktuelle straßenbehördliche Anordnungen (bspw. Fahrradstraße)
  - neue Mobilitätsformen (was müssen alle Verkehrsteilnehmer gegenseitig beachten)
- Der Platz im Straßenverkehr wird neu verteilt. Mehr für Fußgänger und Radfahrer, weniger für Autos. (Auf Stadt / stadtnahe Bereiche bezogen)
- Ampeln werden nicht autogerecht geschaltet.
- In der Stadt gilt Tempo 30 für Autos. Nur der ÖPNV darf schneller fahren.
- weiträumige räumliche Trennung der Verkehrsteilnehmer (Straßen nur für Radverkehr)
  
- neue Materialien ermöglichen schnelle und günstige Ausbesserung von Straßenschäden und Schlaglöchern
- barrierefreie Gehwege, Plätze und Haltestellen
- respektvoller Umgang untereinander
- Gleichberechtigung von allen Verkehrsteilnehmern
- dass Eltern mehr die Verkehrserziehung für ihre Kinder übernehmen

## Diskussionsrunde 2: Welche Herausforderungen müssen bewältigt werden?

#### Autoverkehr

- parkende Autos reduzieren - mehr Platz für fließenden Verkehr (Kfz + Rad)

#### Allgemein / Übergreifend

- Straßen und Fahrradwege werden noch schlechter.
- dunkel und gefährlich im öffentlichen Raum
- Stadt- und Verkehrsplanung müssen langfristig auf neue Bedürfnisse „zugehen“



## 4. Themenfeld: Verkehr in die Region + aus der Region

### Diskussionsrunde 1: Was läuft heute gut in Krefeld?

#### Radverkehr

- Rad-Promenade guter Start, wie sehen die anderen Richtungen aus?
- späte Zugverbindung aus Düsseldorf deutlich verbessert
- Autobahnanbindung ist sehr gut und nach Sanierung auch vom Lärmpegel hoffentlich erträglich.

#### Allgemein / Übergreifend

- Die Erreichbarkeit der großen Nachbarstädte ist gut, am Niederrhein zum Teil schlecht
- schnelle Verbindungen nach St. Tönis, Moers, Duisburg

### Diskussionsrunde 1: Was läuft heute schlecht in Krefeld?

#### Autoverkehr

- 

#### Öffentlicher Personennahverkehr

- Warum muss die Buslinie von und nach Forstwald eigentlich eine unnötige und zeitraubende Zwangsstadteilrundfahrt durch Lindental und Gatherhof durchführen?
- Wieso ist ab 20 Uhr auf der Buslinie 051 nur ein Stundentakt wie in der tiefsten Provinz?
- Bahnverbindung Moers-Krefeld: Gütergleis öffnen für Personenverkehr. Verbindung nicht nur nach Rheinhausen.
- miserable Anbindung ÖPNV Messe Düsseldorf, Flughafen Düsseldorf
- ÖPNV / SPNV-Treppenwitze in Krefeld:
  - Nach 40 Jahren VRR-Zugehörigkeit kein Anschluss an das S-Bahnnetz Rhein-Ruhr
  - Straßenbahn endet vor der Ortsmitte von Hüls statt im Ort oder am Ortsende von Hüls
  - Straßenbahnlinie 040 Rheinstraße – Amtsgericht – Eisstadion – Kempener Feld ist längst überfällig
- Einpendeln von Geldern, Kempen: Nordwestbahn ist unzuverlässig, Verlagerung auf Straße
- Verbindung nach Düsseldorf auch über die Innenstadt hinaus (mit dem ÖPNV), engere Taktung
- keine gute ÖPNV-Verbindung zwischen den Chemparks Uerdingen & Leverkusen, Dormagen, Wuppertal
- Es gibt für ältere Leute ÖPNV-Fahrkarten verbilligt (Bärenticket): Wieso nicht für Preisstufen A, B oder AB?
- Unpünktlichkeit Linie 052 + schlechte Verbindung nach Willich und Viersen
- Bahnanbindung nachts sehr schlecht, z.B. letzte Möglichkeit von Duisburg um 23.30 Uhr
- keine Fahrplanabstimmung Eisenbahn – SWK am Hbf, Bf Uerdingen



- Die Preise sind zu hoch
- massive Probleme am Krefelder Hbf beim Umsteigen vom Zug zu Bus/Bahn (viel zu lange Rotphase beim Überqueren der Fahrbahn)
- Wochenend- und Nachtverkehr zu dürftig. Lösung: Bessere Anbindung des Bermuda-dreiecks + Innenstadt
- Düsseldorf: Nachtverkehr bitte!
- ÖPNV:
  - Region wurde in 70ern/80ern von Krefeld abgekoppelt (Willich, Tövo, Meerbusch, etc.), darüber hinaus nur mit Umstiegen erreichbar
  - Krefeld einzige Großstadt in NRW ohne S-Bahn
  - Spätverbindungen fehlen (insbesondere nach/von Düsseldorf)
  - Straßenausbau - Willich, Vorst, Hüß wie realisiert
  - keine Anbindung an Fahrradnetze, die in andere Regionen gehen - Fahrrad-schnellwege

#### Radverkehr

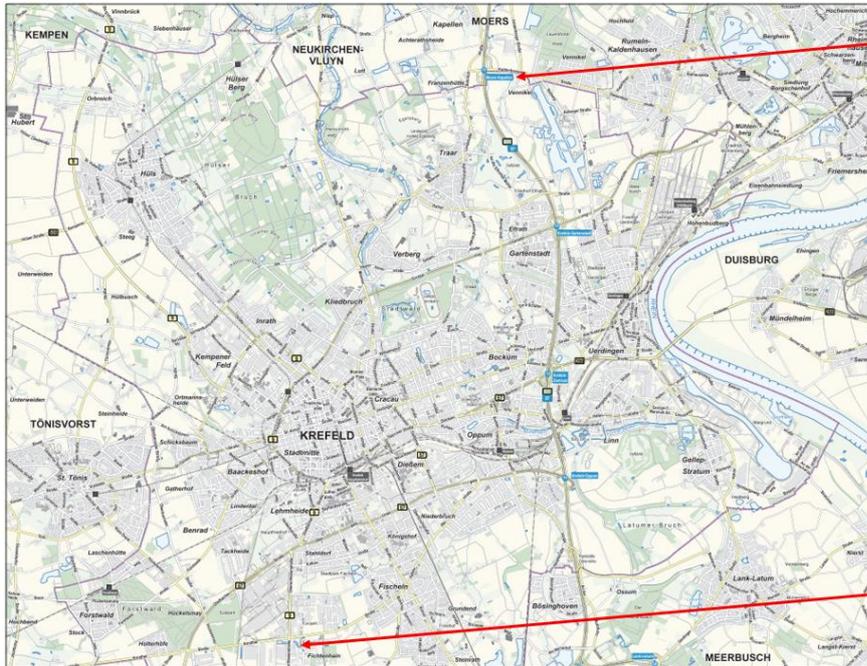
- S-Pedelec 45 km/h von Krefeld nach Moers entweder über nicht befestigte Wege an den Niepkuhlen – Rad nach zwei Tagen total verdreckt – oder über die Düsseldorf-erstr. – sehr gefährlich, weil man auf der Straße nicht akzeptiert wird
- Die Verbindung für Radfahrer nach Willich Münchheide ist schlecht: defekte Radwege, kürzeste Verbindung nicht geteerte Feldwege mit Schlaglöchern

#### Allgemein / Übergreifend

- Ein- und Ausfallstraßen sind (fast) alle optisch und technisch in üblem Zustand
- Umleitung des Durchgangsverkehrs durch Forstwald in Richtung Düsseldorf
- Verkehrsverbindung von Mündelheim – Krefeld-Fischeln 2 Stunden!
- Keine / wenig PKW-Stellplätze am Hauptbahnhof und am Uerdinger Bahnhof, um Personen zur Bahn zu bringen bzw. abzuholen
- lange Wartezeiten am Bahnübergang in Forstwald → Über-/Unterführungen
- Schwerlastverkehre haben durch Ansiedlung von Logistik-Unternehmen belastende Ausmaße erreicht (Hafen – Fichtenhain – A57)
- Planungen für RiDE-Sharing / Park + Ride fehlen für: A57-Anschlussstellen, Straßenbahn-Haltestellen in den Vororten, Bahnhöfe (Bsp. Uerdingen)
- Solange der Aufsichtsrat der SKW AG mit Kommunalpolitikern besetzt ist, die nicht aufgrund von Sachkompetenz dort sitzen, sondern aufgrund langer Parteizugehörigkeit quasi als „Belohnung“, wird sich der ÖPNV in Krefeld nicht signifikant verbessern!



## Diskussionsrunde 1: Rückmeldungen auf der Karte



Anbindung nach Moers: Es fehlt eine gute Fahrradroute!

Fichtenhain + Münchheide: schlechter Takt und Erreichbarkeit mit ÖPNV

## Diskussionsrunde 2: Wie sieht es im Jahr 2030 aus?

### Öffentlicher Personennahverkehr

- dichtere Takte im Bahnverkehr in der Region
- ÖPNV deutlich preisgünstiger als Autoverkehr
- größere Unternehmen holen ihre Angestellten mit Bussen ab
- Straßenbahn fährt bis Willich durch
- Straßenbahnanbindung nach Lank-Latum
- öffentlicher Verkehr auch überregional rund um die Uhr
- auch ICE fährt in Krefeld
- EC Amsterdam – Krefeld – London
- Man kann Bahnreisende am Bahnhof abholen, da es genug PKW-Stellplätze vor dem Bahnhof gibt.
- Es gibt endlich eine S-Bahn nach Düsseldorf!
- Ich kann von Krefeld aus schnell mit der Holland-Bahn ans Meer
- Zusammenführung Linien 042/043
- Verlängerung 043 bis Elfrather Mühle
- 042 bis Oldenburger Weg

### Radverkehr

- mehr Inter-City-Radwege
- Im Jahr 2030 gibt es eine gut ausgebaute Fahrradbahn von Krefeld nach Düsseldorf, parallel zur U76, die dann auch in einer weitaus engeren Taktung fahren wird.



- In 2030 gibt es ein durchgängiges geschütztes Radwegenetz, dessen Nutzung auch ohne Vorbereitung und Planung gefahrlos möglich ist.

#### Allgemein / Übergreifend

- In 2030 vertreten Kommunalpolitiker die Interessen der Bürger und nicht die von Institutionen, Gewerkschaften oder ihren eigenen realitätsfernen Partei-Programmen
- überregionale Sharing-Dienste (Krefeld – Düsseldorf, Krefeld – Duisburg, etc.)
- Ich (ca. 80 Jahre) fahre mit meinem „Dreirad“ zum Bahnhof oder direkt nach Neuss (E-Rollstuhl). Sowas gibt's überall günstig zu mieten.
- In 2030 wird die Gestaltung der City nicht mehr von Lobby-Clübchen wie IHK, Einzelhandelsverband und Werbegemeinschaft dominiert
- In 2030 fließt der Transitverkehr flüssig über Hauptachsen durch Krefeld und Abkürzungen durch die Innenstadt sind nicht mehr nötig/möglich

## Diskussionsrunde 2: Welche Herausforderungen müssen bewältigt werden?

#### Autoverkehr

- Wie kommen alle Pendler nach Düsseldorf? A57 gilt nicht.
- Stau auf der A57

#### Allgemein / Übergreifend

- wird erschwert, weil Verkehrsaufkommen steigen wird. Bevölkerung wird vom Land in die Stadt ziehen

## Diskussionsrunde 2: Welche positiven Aspekte können schon heute genutzt werden?

#### Öffentlicher Personennahverkehr

- regionale Linie nur als Straßenbahn
- Stadtbahn nach Karlsruher Modell Moers – Niep – Hülser Berg – Hüls – Rheinstraße – Fischeln – Meerbusch – Düsseldorf-Flughafen
- Straßenbahn fährt nach Hüls-Mitte



## 5. Neue Mobilitätsformen und -technologien (Digitalisierung)

### Diskussionsrunde 1: Was läuft heute gut in Krefeld?

#### Öffentlicher Personennahverkehr

- Bemühungen der SWK in Richtung E-Mobilität ist sichtbar

#### Radverkehr

- E-Bike vom Arbeitgeber (wie Jobticket) gefördert
- Radboxen
- City-Hub Lieferlogistik: Lastenräder für die letzten Meilen

#### Allgemein / Übergreifend

- Gut ist: Noch hat niemand von Flugtaxen gesprochen!
- „Picnic“ in KR: Elektrischer Lieferdienst für v.a. Lebensmittel seit Q1 2019

### Diskussionsrunde 1: Was läuft heute schlecht in Krefeld?

#### Autoverkehr

- keine öffentlichen Lademöglichkeiten
- Ich lade mein E-Fahrzeug privat! Warum gibt es immer noch keine öffentlichen Lademöglichkeiten oder eine App?
- Warum kann ich mein E-Auto nicht an Tankstellen schnell-laden? Gesetz: Je Tankstelle eine Ladesäule!
- bisher keine E-Taxis → Maßnahme: Elektrifizierung der Taxis
- Verhaltensregeln im Umgang mit Ladesäulen müssen definiert werden
- Carsharing ist in den Vororten noch Mangelware.

#### Öffentlicher Personennahverkehr

- ÖPNV verbessern: Frequenz, Linien, Fahrpreise
- Fahrplanänderungen der SWK werden nicht dem europ. Fahrplanbüro mitgeteilt → nur SWK-App profitiert

#### Radverkehr

- Wo fahren Pedelecs?
- Fahrradapp (Stadtinfo, Kultur, Tourismus) auf die Stadt Krefeld bezogen

#### Allgemein / Übergreifend

- schlechte Kommunikation der bestehenden neuen Mobilitätsformen (z.B. Carsharing, Elektroroller [SWK])
- Ältere Menschen haben oft Probleme (z.B. Bedienung von Apps) mit der Digitalisierung → Ausgrenzung.
- Baustellen Verkehrskonzepte werden nicht mit Stauumführung von Navigationssystemen abgeglichen und greifen somit nicht.
- noch zu wenige Ladestationen für Pedelecs und E-Autos



- noch zu wenige Ladestationen für Pedelecs und E-Autos

## Diskussionsrunde 2: Wie sieht es im Jahr 2030 aus?

### Autoverkehr

- Ladestationen flächendeckend ausgeweitet
- E-Auto-Ladestationen an jeder Straßenlaterne (auch für langsames Laden über Nacht) □ Stichwort „Ubitricity“
- selbstfahrende Autos
- Stadt Krefeld fördert Elektroautos. Dadurch steigt die Quote auf 20 %, Tendenz steigend
- Parkplätze mit App (Smartphone) bezahlen

### Öffentlicher Personennahverkehr

- „On-Demand“-Dienste: 2030 für Jedermann nutzbar, bezahlbar und flexibel; Individualverkehr z.B. Kleinbusse von e.GO
- kostenloses ÖPNV-Netz mit flexiblen Haltestopps

### Radverkehr

- Pedelec-Verleihsysteme sind 24/7 dezentral eingerichtet

### Allgemein / Übergreifend

- Abstimmung der verschiedenen Verkehrsmittel per App
- Ausweitung Carsharing / Bikesharing
- multimodale Verkehrswelten via 1 App, z.B. „Mein Krefeld“
- „Gemeinschaftstaxis“ mit festen outen gut vertaktet (Dolmus) □ Bezahlung mit „Abo“?
- Die ökologisch fragwürdige Elektromobilität hat sich nicht durchgesetzt. Ökostrom wird entweder für Power to Gas oder Wasserstoffantriebe genutzt.
- verschiedene Mobilitätsformen (ÖPNV, Carsharing, etc.) mit einer App zuverlässig und bezahlbar

## Diskussionrunde 2: Welche Herausforderungen müssen bewältigt werden?

### Allgemein / Übergreifend

- tägliche Stromausfälle wegen Netzüberlastung, Energie- + Rohstoffmangel ermöglichen nur einer Seite Zugang zu Informationen
- gewisse Benachteiligungen für Bürger/innen, die mit den neuen Technologien nicht oder nur teilweise umgehen können (z.B. Ältere)
- Thema Wasserstoff: für Logistikbereich (KR-Linn) und ÖPNV: Tankstelle? Fahrzeugangebot?
- Vorteile der IT nutzen, ohne Tech-Monopolisten ausgeliefert zu sein.
- Ladestationen für „Laternenparker“
- Neue Mobilität muss für alle bezahlbar sein!



## Diskussionsrunde 2. : Welche positiven Aspekte können schon heute genutzt werden?

Allgemein / Übergreifend

- Bedienungsfreundliche digitale Geräte



## 6. Themenfeld: Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum

### Diskussionsrunde 1: Was läuft **heute** gut in Krefeld?

#### Radverkehr

- Viele Straßen in der Innenstadt sind für Radfahrer geöffnet.
- mehr Fahrradstraßen
- mehr Einbahnstraßen für Radfahrer öffnen

#### Allgemein / Übergreifend

- Wenn es – wie vor dem KW-Museum – Verkehrsberuhigung zugunsten von Plätzen gibt
- mehr Tempo 30-Zonen und Fahrradständer
- Hubertusstr.: Bäume wurden angepflanzt!
- hohes Potenzial für attraktive Freiflächen innerhalb der Wälle
- einzelne Haltestellen, Plätze und Kreuzungen barrierefrei gestaltet → Bitte mehr! ...und schneller!

### Diskussionsrunde 1: Was läuft **heute** schlecht in Krefeld?

#### Autoverkehr

- Parken geht auch auf Flachdächern (z.B. Rewe, Markstr.)
- unerlaubtes, wildes Parken auf der Rheinstr. (zwischen Königsstr. / Ostwall). Endlose Rückstaus von PKWs (auch auf der Königsstr.)
- wenige Quartiersgaragen
- zu wenig PKW-Stellplätze in der Innenstadt für z.B. ambulante Pflegedienste
- zu wenig Quartiersparkplätze
- zu wenig Rücksichtnahme seitens der Kfz-Fahrer (laute Musik, Laufenlassen des Motors)
- mehr Sicherheit durch Quartiersgaragen. Dadurch kann auf Parken am Straßenrand verzichtet werden.
- parkende PKWs auf Radwegen
- Eine PKW-Zulassung muss verbunden werden mit dem verbindlichen Nachweis eines eigenen Abstellplatzes. Ein Freikaufen von der Pflicht sollte nicht erlaubt sein. Verhindert zugestellte Straßen.
- Kfz verstellen die Sicht auf den öffentlichen Raum und beeinträchtigen die Wahrnehmung von schöner und schlechter Umgebung.
- Autofrei innerhalb der Innenstadt als Anfang. Beispiel Freiburg.
- Die Entstehung von sozioökonomischen Problembereichen in der Innenstadt wurde durch fehlende (kostenlose) PKW-Stellplätze mitverursacht.
- zu wenig Parkraummanagement, Falschparken zu wenig verfolgt / zu günstig

#### Öffentlicher Personennahverkehr

- hohe Fahrtkosten für VRR, z.B. Kinder müssen ab 15 Jahren voll bezahlen



- In Augsburg kosten öffentliche Verkehrsmittel ab 2019/20 nichts mehr – kostenfrei  Perfekte Idee für Krefeld!
- Preise im ÖPNV zu hoch
- zu wenig barrierefreie Haltestellen im ÖPNV
- ÖPNV für „Gelegenheitsfahrer“ oder „Tester“ relativ teuer

#### Radverkehr

- Es fehlt an Abstellplätzen für Fahrräder.

#### Allgemein / Übergreifend

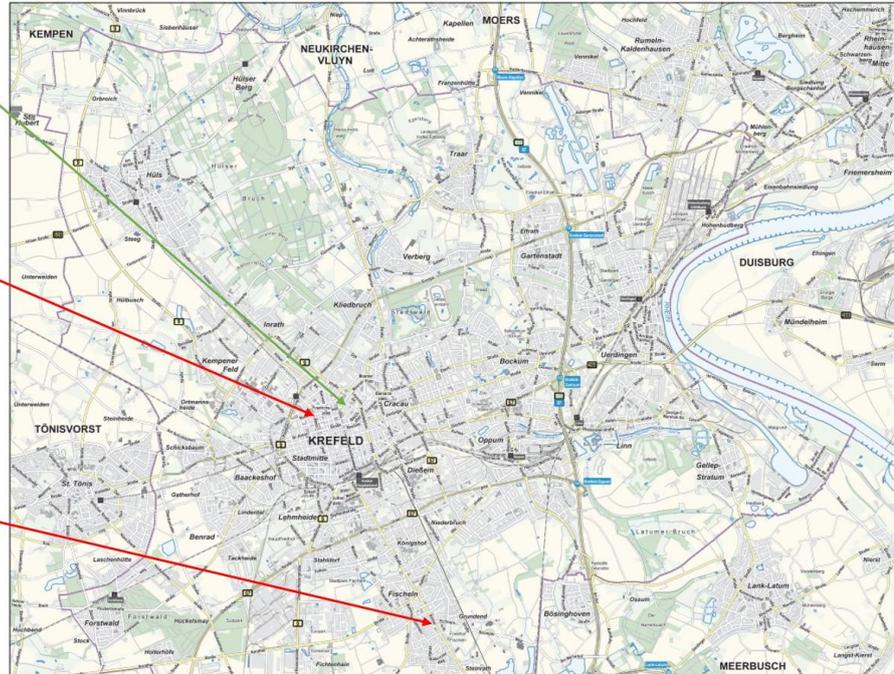
- Ein Flugzeug nach dem anderen fliegt über unser Grundstück. Wecker brauche ich nicht mehr, die Ersten dürfen schon um 5 Uhr starten → Angst vor Flugzeugabstürzen
- Unterhaltungs- und Wartungsstau bei den Straßen, parkende Autos in Blumenbeeten
- gestörtes Sicherheitsgefühl im PNV und im öffentl. Raum! Zustand der Straßen in Krefeld
- zu viele LKWs mit lauten Aufbauten auf schlechten Straßen
- Es gibt kaum lebenswerten Straßenraum in Krefeld. Was es gibt, sind Parkplätze und dadurch abgestorbene Straßenzüge.
- Lebenswerter Straßenraum? Ich lebe in der Wohnung, nicht auf der Straße. Daher will ich schnell und wohnungsnah parken und nicht eine halbe Stunde einen Parkplatz suchen, weil die Stadt auf dem Asphalt Bäume gepflanzt hat.
- zu wenig Quartiersgaragen → neue Parkplätze schaffen / neue Konzepte nutzen
- statt Seidenweberhaus kein Haus → Mut zur Grünanlage
- Wir haben viele öffentliche Plätze + Flächen, die nicht oder unzureichend gepflegt werden. Dennoch werden neue Plätze geplant, die dann auch nicht bewirtschaftet werden können.
- Ich wünsche mir als Begrünung im öffentlichen Raum klimawandelresistente Bäume (Klimawandelgehölze), welche essbare Früchte haben, z.B. Herznuss, Pecannuss,...
- zu viele Autos als ruhender Verkehr, dadurch ist der Fußgänger genötigt, teilweise auf der Straße zu laufen, der Radfahrer wird auf dem Radweg vom aktiven Autofahrer zu spät gesehen. Innenstadt wird von vielen Bewohnern auch verdreckt. Lebenswertigkeit hat auch was mit Pflege an der Substanz zu tun.
- Straßenschluchten durch Aufweitungen und Plätze öffnen
- Asphaltwüsten begrünen, Ruheinseln schaffen, Hausbegrünung fördern, Frischluftschneisen schaffen
- E-Mobilität fördern
- Parks und Plätze in die Innenstadt
- Mit dem Ostwall anfangen (nur noch Bus, Bahn, Fahrrad und Lieferverkehr)!
- viele Straßen, Wege und Grünanlagen sind zu wenig beleuchtet  Angsträume.
- sichere Straßenzüge nicht nur Verkehr, sondern Straßenzustand, Bürgersteige, Beleuchtung. Bedeutet: Statt mit dem Auto (Sicherheit), sondern mit Fahrrad, zu Fuß oder mit der Bahn fahren.

## Diskussionsrunde 1: Rückmeldungen auf der Karte

Innenstadt um KWM:  
Besser gelöst zwischen  
Parken, Fahrrad und  
Auto, auch zu Fuß  
(Blumenstraße und  
weitere Straßen).

Blumenviertel +  
Westwall: Die Straßen  
sind ein großer  
Parkplatz.

Stadtteil Fischeln: Die  
Hauptstraße Kölner  
Straße zwischen  
Eichhornstr. und  
Hafelstr. – Dieser Raum  
müsste autofrei bleiben,  
dann wäre dieser Raum  
lebenswerter  
(Geschäfte, Fußgänger,  
...).



## Diskussionsrunde 2: Wie sieht es im Jahr 2030 aus?

### Autoverkehr

- Innenstadtbereich (zwischen Ring + Sprödenthal) komplett für PKW gesperrt
- Lieferverkehr eingeschränkt (keine Verbrennungsmotoren)
- Ruhender Verkehr soll in die Parkhäuser. Diese sollten bezahlbar sein.
- keine Autos mehr im öffentlichen Raum. Nur noch in Parkhäusern oder sonstigen Gemeinschaftsparkflächen
- weniger Verkehrslärm
- solide und vereinheitlichte Auflademöglichkeiten von E-Autos
- Die Wälle sind autofrei.

### Öffentlicher Personennahverkehr

- massiver Ausbau des Straßenbahnnetzes
- gut ausgebauter ÖPNV, geringe Umstiegszeiten
- öffentliche Verkehrsmittel kostenlos

### Allgemein / Übergreifend

- Stadtteile mit der notwendigen Infrastruktur des täglichen Lebens: kürzere Wege = mehr Fußgänger / Fahrradfahrer. Fokus auf den direkt umgebenden Teil der Stadt
- Straßen für Fußgänger und Fahrradfahrer (Bsp. Amsterdam)
- grünere Innenstadt → weniger triste Straßenzüge
- Der Straßenlärm ist zum Erliegen gekommen, da der eiserne Rhein da ist und die Schranken nicht mehr aufsetzen
- Die Promenade ist fertig und ich kann abends über die Straße joggen



- autofreie Innenstadt
- barrierefreie (Innen-)Stadt für alle
- verkehrsberuhigte Straßen, grüne Quartiere

## Diskussionsrunde 2: Welche Herausforderungen müssen bewältigt werden?

### Autoverkehr

- dass die Parkplätze nicht zahlreicher sind als die Grünflächen

### Allgemein / Übergreifend

- Interessenkonflikte, soziale Konflikte
- Stadtrat von der Notwendigkeit der Verkehrswende überzeugen
- 2030: LKW-Fahrer beanspruchen das letzte Benzin und protestieren in Gelbwesten
- Park auf dem Theaterplatz ausgeweitet mit direkter Anbindung zur Fußgängerzone
- Durch Verbessern der Radwege und des ÖPNVS weniger Autos unterwegs. Weniger Bedarf an Parkraum, mehr Lebensraum
- Es gibt endlich einen zentralen Platz in der City mit Aufenthaltsqualität („gute Stube“ der Stadt)

## Diskussionsrunde 2: Welche positiven Aspekte können schon heute genutzt werden?

### Autoverkehr

- kaum noch Autoverkehr auf den Straßen
- nur noch zweispurige Straßen (restliche Fahrbahnen begrünt)

### Allgemein / Übergreifend

- Seidenweberhaus abgerissen und dann einen Platz bis zum ehem. Horten

## Dokumentation erstellt

21.03.2019

Klemens Lühr und Tjerk Lasse Weber

IKU\_Die Dialoggestalter