



Mobilitätskonzept der Stadt Krefeld  
Dokumentation der ersten Online-  
Beteiligungsphase (12.03 – 12.04.2019)

11. Juni 2019

Omid Nowzamani  
nowzamani@zebralog.de

# Inhalt

1	Einleitung und Hintergrund .....	3
2	Quantitativer Überblick über die Beteiligung am Online-Dialog .....	5
2.1	Besucher*innen-Statistiken .....	5
2.2	Nutzer*innen-Statistiken.....	6
2.3	Quantitative Auswertung der Beiträge.....	8
3	Methodisches Vorgehen bei der Auswertung .....	9
4	Qualitative Auswertung der Beiträge in den sechs Themenfeldern .....	10
4.1	Themenfeld: Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt .....	10
4.2	Themenfeld: Verkehr in die Region und aus der Region.....	13
4.3	Themenfeld: Umweltverträglicher Verkehr und Klimaschutz.....	16
4.4	Themenfeld: Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende .....	19
4.5	Themenfeld: Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum.....	22
4.6	Themenfeld: Neue Mobilitätsformen und Technologien (Digitalisierung).....	25

## Abbildungs- & Tabellenverzeichnis

Abbildung 1	Die sechs Themenbereiche auf <a href="http://www.krefeld-bewegen.de">www.krefeld-bewegen.de</a> .....	4
Abbildung 2	Verteilung der Geschlechter unter den registrierten Nutzer*innen.....	6
Abbildung 3	Die Altersgruppen der registrierten Nutzer*innen als Balkendiagramm.....	7
Tabelle 1	Verteilung der Beiträge (Meinungen, Kommentare, Bewertungen) auf die sechs Themenfelder. ....	8

## 1 Einleitung und Hintergrund

---

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

Mit einer Auftaktveranstaltung am 12. März 2019 startete die Öffentlichkeitsbeteiligung der Stadt Krefeld. Alle Bürgerinnen und Bürger waren eingeladen, sich über die heutige und zukünftige Mobilität in ihrer Stadt auszutauschen. Darauf aufbauend wurde vom 12. März - 12. April 2019 eine erste Online-Beteiligung gestartet. Die Online-Beteiligung ermöglichte auch denjenigen eine Beteiligung, die nicht zur Auftaktveranstaltung kommen konnten. Denn in der Online-Beteiligung wurden dieselben Themen behandelt, wie bei der Auftaktveranstaltung:

Der Online-Dialog war in sechs Themenfelder eingeteilt und ermöglichte dadurch eine differenzierte Beteiligung und Auseinandersetzung mit verschiedenen Bereichen der heutigen und zukünftigen städtischen Mobilität. Die sechs Themenbereiche umfassten:

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

Jedes Themenfeld wurde in einem eigenen Dialograum mit einer zentralen Frage überschrieben und mit einer kurzen Erläuterung und drei Unterfragen eingeleitet. In diesen sechs Dialogräumen konnten Krefelder Bürgerinnen und Bürger mitteilen, was heute schon gut läuft, wo Herausforderungen angepackt werden sollen und was sie sich für ihre Mobilität in Krefeld im Jahr 2030 wünschen. Zusätzlich konnten sie sich dazu mit anderen Bürgerinnen und Bürgern austauschen: Bereits eingegangene Beiträge konnten von anderen Teilnehmenden sowohl kommentiert als auch positiv bewertet werden. So erzielte das Online-Format eine interaktive Beteiligung. Die Darstellung der einzelnen Themenfelder auf der Online-Plattform [www.krefeld-bewegen.de](http://www.krefeld-bewegen.de) ist der Abbildung 1 zu entnehmen.

Krefelder\*innen konnten über einen Monat über positive und negative Aspekte der heutigen Mobilität diskutieren. Der Online-Dialog diente somit als

Raum für Bedenken, für interaktiven Austausch und zur Ideenentwicklung für den heutigen und den zukünftigen Verkehr in Krefeld.

The image displays six thematic cards arranged in a 2x3 grid. Each card features a photograph at the top, a title, a small box with statistics (Opinions, Ratings, Comments), a short text paragraph, and a 'Diskutieren Sie mit!' button at the bottom. The cards are: 1. Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt (crowded street), 2. Verkehr in die Region und aus der Region (tram), 3. Umweltverträglicher Verkehr und Klimaschutz (bicycles), 4. Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (street intersection), 5. Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum (parkway), 6. Neue Mobilitätsformen und Technologien (Digitalisierung) (car-sharing).

Thema	Meinungen	Bewertungen	Kommentare
Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt	126	397	104
Verkehr in die Region und aus der Region	102	331	136
Umweltverträglicher Verkehr und Klimaschutz	114	476	94
Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer	67	141	46
Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum	131	263	123
Neue Mobilitätsformen und Technologien (Digitalisierung)	47	56	28

Abbildung 1 Die sechs Themenbereiche auf [www.krefeld-bewegen.de](http://www.krefeld-bewegen.de)

## 2 Quantitativer Überblick über die Beteiligung am Online-Dialog

---

### 2.1 Besucher\*innen-Statistiken

Die Informations- und Beteiligungsseite <https://www.krefeld-bewegen.de> wurde im Zeitraum der Beteiligung (12.03-12.04.2019) rege besucht. Ein Blick in die Zahlen:



**2268 Besucher\*innen**



**266 registrierte Personen**



**9830 Seitenaufrufe**



**2734 Beiträge  
(Meinungen, Kommentare, Bewertungen)**



**Fast die Hälfte der Besucher\*innen haben die Seite über ein mobiles Endgerät benutzt.**

**1737 Besuche per Desktop-Computer  
1416 über mobiles Endgerät  
(Smartphone, Tablet, Phablet)**



**Besucher\*innen im Zeitverlauf (12.03 – 12.04):  
Hohes Besucheraufkommen zu Beginn und zum  
Schluss der Beteiligungsphase**

## 2.2 Nutzer\*innen-Statistiken

Für die Beteiligung am Online-Dialog der Stadt Krefeld war es sowohl möglich, auf der Online-Plattform Ideen und Vorstellungen anonym und ohne Registrierung einzubringen, als auch eine Registrierung auf der Plattform vorzunehmen.

Insgesamt haben sich auf der Online-Plattform 266 Personen registriert. Ein kurzer Blick auf die Altersangaben zeigt eine leicht linksschiefe Verteilung der Altersgruppen. Die meisten registrierten Nutzer\*innen verorteten sich in der Altersspanne 50-59, die kleinste Gruppe stellt die unter 20-jährigen, mit nur 18 registrierten Personen dar. Einen Überblick über die Altersverteilung zeigt Abbildung 3. Bei Auswertung der Geschlechterverteilung zeigt sich ein deutlich höherer Anteil an männlichen Nutzern. Wie in Abbildung 2 zu sehen, waren von 266 Nutzer\*innen waren fast 2/3 männlich und nur etwa 1/3 weiblich.

### Geschlechterverteilung der registrierten User

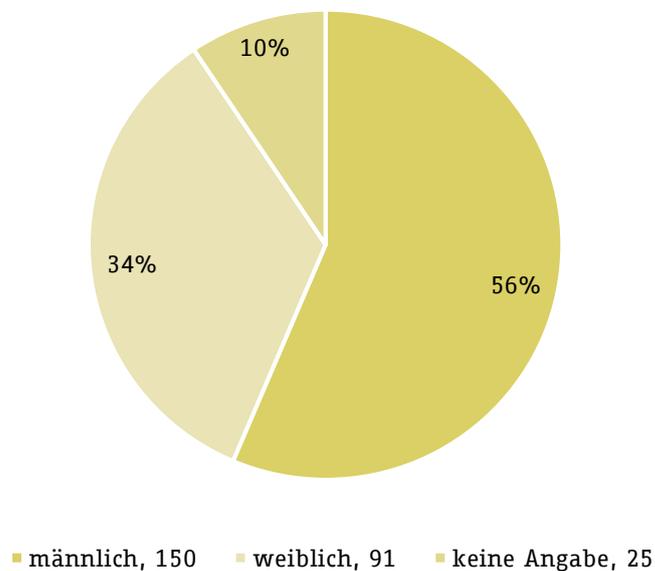


Abbildung 2 Verteilung der Geschlechter unter den registrierten Nutzer\*innen.

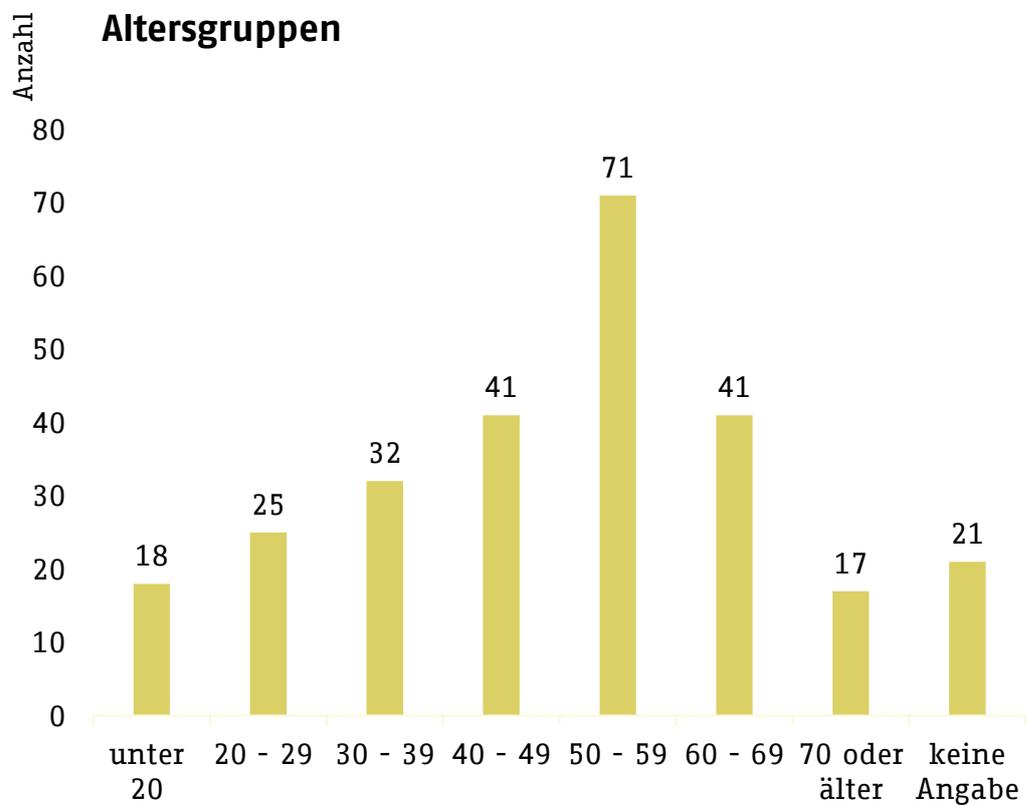


Abbildung 3 Die Altersgruppen der registrierten Nutzer\*innen als Balkendiagramm.

### 2.3 Quantitative Auswertung der Beiträge

In dem Zeitraum des Online Dialoges (12.03 – 12.04.2019) wurden insgesamt 587 Meinungen zu den verschiedenen Themenfeldern eingereicht. Diese wurden wiederum um 531 Kommentare und 1.664 Bewertungen der Besucher\*innen ergänzt. Besonders rege wurde sich in den Dialogräumen Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum sowie Erreichbarkeit der Innenstädte beteiligt. Zum Themenfeld Neue Mobilitätsformen und Technologien ist im Vergleich die geringste Zahl an Meinungen eingegangen. Die detaillierte Verteilung der Beiträge auf die sechs Themenfelder finden sich in Tabelle 1.

Themenfeld	Meinungen	Kommentare	Bewertungen
Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt	126	104	397
Verkehr in der Region und aus der Region	102	136	331
Umweltverträglicher Verkehr und Klimaschutz	114	94	476
Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer	67	46	141
Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum	131	123	263
Neue Mobilitätsformen und Technologien (Digitalisierung)	47	28	56
<b>Gesamt</b>	<b>587</b>	<b>531</b>	<b>1.664</b>

Tabelle 1 Verteilung der Beiträge (Meinungen, Kommentare, Bewertungen) auf die sechs Themenfelder.

### 3 Methodisches Vorgehen bei der Auswertung

---

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

- Für die Auswertung wurden zunächst alle Beiträge (Meinungen, Kommentare) von der Online-Plattform exportiert und als Excel-Datei in eine Inhaltsanalyse-Software eingefügt.
- Im nächsten Schritt wurde pro Themenfeld ein Codierschema erarbeitet, mit drei zentralen Fragen: Was läuft gut? Wo sind die Herausforderungen? Wie soll Krefeld 2030 aussehen? Diese zentralen Fragen dienten als Oberkategorien zu denen es jeweils einheitliche Unterkategorien (ÖPNV grundsätzlich, Bus, Bahn, PKW, Fahrrad, Themenübergreifend) gab. Falls ein Thema vermehrt vorkam, dass nicht mit den vorhandenen Codierungen erfasst werden konnte, wurde vereinzelt eine neue Codierung zugelassen (deduktiv-induktives Vorgehen).
- Im nächsten Schritt wurden die Codierungen als Excel-Datei exportiert und nochmals die Zuordnung zu den einzelnen Themenfeldern für jeden Beitrag einzeln überprüft und bei Bedarf neu zugeordnet.
- Pro Unterkategorien wurden die Beiträge inhaltlich zusammengefasst, um eine gebündelte Auswertung zu ermöglichen.

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

## 4 Qualitative Auswertung der Beiträge in den sechs Themenfeldern

---

### 4.1 Themenfeld: Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt

Die meisten Wege der Krefelder Bevölkerung finden in und zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt statt. Innenstadt und Stadtteile sollen für alle zuverlässig erreichbar sein - unabhängig u.a. von der sozialen Herkunft und dem Alter, von Mobilitätseinschränkungen, von den verfügbaren Verkehrsmitteln und den Transportbedarfen. Im Dialogbereich „Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt“ konnten sich die Krefelder Bürger\*innen zu folgenden drei Hauptfragen austauschen:

#### 1. Wo funktioniert das heute schon gut, von welchen Stadtteilen kommt man gut in die Innenstadt oder andere Stadtteile?

Einige Bürger\*innen betonen, dass die Innenstadt von Krefeld mit dem ÖPNV **generell gut erreichbar** ist und die **Preise für den ÖPNV vor allem für Schüler\*innen und Studierende gering** sind. Die Bahnverbindungen in Richtung Zoo und Rheinhafen ist zudem gut ausgebaut, die **Innenstadt ist mit dem Auto gut erreichbar** und es sind genug Parkplätze vorhanden.

#### 2. Welche Herausforderungen gilt es anzupacken?

Deutlich reger wurde im Bereich der Herausforderungen diskutiert. Bemängelt wurde bezogen auf den ÖPNV in Krefeld unter anderem die schlechte Erreichbarkeit der **Stadtteile außerhalb des Zentrums** und der Mangel an **ÖPNV Verbindungen zwischen den Vororten**. So ist beispielsweise das Uerdinger Industriegebiet „aus der Innenstadt unter einer Stunde mit ÖPNV kaum zu erreichen“ und auch zum Maria-Hilf-Krankenhaus fehlt eine direkte Verbindung. Auch das Thema **Unpünktlichkeit und die zu hohen Preise** bei der Bahn wurden in vielen Beiträgen bemängelt, so beschreiben einige Krefelder\*innen 5,60€ für eine Fahrt in die Stadt und zurück in der Preisstufe „A“ für eine Person als unangebracht. Zudem wurde die **fehlende Barrierefreiheit** in der Bahn sowie an den Bahnhöfen häufig genannt. Als weiterer Kritikpunkt wurde der hohe Zeitaufwand eingebracht. Durch **schlechte Verbindungen, häufiges Umsteigen und fehlende Fahrplan-**



*„Ich glaube den meisten macht es keinen Spaß, mit dem Auto durch oder um Krefeld zu quälen. Jedoch sind die aktuellen Alternativen, z.B. den ÖPNV zu nutzen, für die meisten bisherigen Autofahrer keine adäquate Möglichkeit und daher bleibt uns keine andere Wahl“*

**Abstimmungen** sowie **ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkungen, ungünstige Ampelschaltungen und Konkurrenz von Bus und Straßenbahn mit dem Individualverkehr** übersteigt die Fahrzeit mit dem ÖPNV häufig die Fahrzeit mit dem Auto. In einigen Kommentaren und Beiträgen kritisieren die Bürger\*innen zudem die **zu geringe ÖPNV-Taktung**. So sei „**zum Beispiel die stündliche Verbindung (nur wochentags) zwischen Fischeln und Oppum nicht angemessen für eine Großstadt**“ und auch im Krefelder Norden seien die Fahrzeiten der Busse im Halbstundentakt zu niedrig angesetzt.

Bezogen auf die Infrastruktur für den Autoverkehr ist vor allem das Thema Parken präsent, die vorhandenen Parkhäuser sind den Krefelder\*innen zu teuer und es **fehlen kostenlose Parkplätze sowie Anwohnerparkausweise in der Innenstadt**. Der fließende Autoverkehr wird zudem durch **ungünstige Straßenführungen** wie beispielsweise das Durchfahrverbot auf dem Ostwall und **autounfreundliche Ampelschaltungen** verhindert. Gleichzeitig bemängeln auch einige Beiträge eine ungünstige Ampeltaktung für Krefelder Fußgänger\*innen.

### **3. Wie haben wir die Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt bis 2030 verbessert?**

Zum Thema ÖPNV wünschen sich die Krefelder Bürger\*innen:

- **Taktverdichtung und schnellere ÖPNV Verbindungen (Schnelllinien)**
- **Barrierefreiheit** an Haltestellen und in Bahnen
- **Kostengünstigerer ÖPNV** (z.B. Vergünstigungen für Azubis und Personen, die nachweislich durchgehend ÖPNV nutzen; Verbesserung des Preisstufenmodells)
- **Höheren ÖPNV Komfort** (auch im Vergleich zur „Komfortzone Auto“)
- Vereinfachte **Mitnahme von Fahrrädern**
- Verbesserte **Anbindung der Vorstadt mit der Innenstadt** (z.B. durch neue Buslinien)
- **Shuttlebusse** für kommunale Events/Pendelverkehr (Hüls-Hauptbahnhof)
- **Abnahme der Buskonzentration auf dem Ostwall** (Verlagerung auf mehrere Knotenpunkte in der Innenstadt)
- **Vermeidung von Busüberschneidungen** (z.B. 054/058 - 044/069)

Zum Thema Fahrrad wünschen sich die Krefelder Bürger\*innen:

- **Sanierung der Radwege** (Schlaglöcher, Wurzelbäume)
- Sanierung der **Beschilderung für Fahrradwege**
- Durchgehende **Radwege auf den Radachsen**
- **Einführung von Fahrradstraßen** (Germaniastraße, Dionysiusstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Meerbuscher Straße, entlang U76)

- **Ausbau von Radschnellwegen** zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen
- **Überdachte Fahrradwege** in der Innenstadt
- **Trennung von Fahrradweg und Autoverkehr**

Zum Thema Auto wünschen sich die Krefelder Bürger\*innen:

- **Autofreie Bereiche:** Innenstadt (unter anderem innerhalb der Wälle), Ostwall, Friedrich-Ebertstraße, Dionysiusstraße, Gürtel, Hüls
- **Reduzierung des Pendlerverkehrs** (durch mehr Home-Office, Co-Working Spaces)
- **Förderung von E-Mobilität**
- kostenlose Parkmöglichkeiten in der Innenstadt, Parkhäuser in den Vororten und Shuttlebusse in die Stadt

Zum Thema Fußgänger wünschen sich die Krefelder Bürger\*innen:

- **Vorrang für Fußgänger\*innen** vor anderen Verkehrsteilnehmern in der Innenstadt
- **Fußgängerfreundlichere Ampelschaltung** auf den Wällen
- **Attraktivitätssteigerung der Innenstadt** (schönere Gestaltung der Einkaufsstraße, kostenloses Parken am Wochenende)
- **Barrierefreiheit in der Innenstadt** (mehr Rampen u.a. vor Ladenzeilen)

## 4.2 Themenfeld: Verkehr in die Region und aus der Region

55.000 Berufspendler\*innen kommen täglich nach Krefeld, ca. 46.000 Arbeitnehmer\*innen aus Krefeld pendeln aus. Viele Pendler\*innen sind mit dem eigenen Auto unterwegs, mit zunehmendem Pendlerverkehr steigen die Verkehrsbelastungen im Krefelder Straßennetz. Im Dialogbereich „Verkehr in die Region und aus der Region“ konnten sich die Krefelder Bürger\*innen zu folgenden drei Hauptfragen austauschen:

### 1. Wo läuft es für den Pendlerverkehr nach Krefeld und in die Region schon heute recht gut?

Als besonders positiv und ausbaubar werden von den Krefelder Bürger\*innen die **Ticket Angebote für Studierende und Schüler\*innen und Spezialtickets** wie das „Einfach-Weiter-Ticket“ bewertet. Ebenso stoßen die bereits bestehenden Ansätze der Stadt, die regionalen **Radschnellwege sowie Freizeitwege auszubauen**, auf ein befürwortendes Echo. Das Straßenbahnnetz in Krefeld empfinden einige Bürger\*innen als bereits relativ gut ausgebaut. Auch die Pläne, zukünftig den RRX in Krefeld halten zu lassen, werden positiv hervorgehoben.

### 2. Welche Herausforderungen gilt es anzupacken?

Für den Krefelder Bus- und Bahnverkehr sehen die Nutzer\*innen der Online-Plattform großes Verbesserungspotential. Die **Buslinien** werden durch **lange Fahrtzeiten** auf Grund **zu vieler Haltestellen** und Dauerbaustellen als überwiegend unattraktiv wahrgenommen. Die **Reisezentren** an den Bahnhöfen haben im Vergleich zu anderen Städten **zu kurze Öffnungszeiten** und der **Flughafen** wird als **schlecht angebunden** bemängelt.

Auch die **Fahrradinfrastruktur** wird von den Krefelder Bürger\*innen als **ausbaufähig** beschrieben. Auf einigen Strecken **fehlen die Fahrradwege** vollkommen und auf bereits vorhandenen Wegen müssen Radfahrer\*innen häufig die Seite wechseln oder die **Radwege verlaufen im Nichts**.

Im Bereich des Autoverkehrs in der Stadt beklagen Bewohner\*innen aus Krefeld den **Zustand der Straßen**, dabei weisen sie insbesondere auf **Schlaglöcher** sowohl in der Innenstadt als auch auf einigen Park and Ride Flächen hin. Des Weiteren fühlen sich einige Bürger\*innen einer zu **hohen Verkehrsbelastung** ausgesetzt. Vor allem der Stadtteil Fischeln wird als stark vom Durchgangs- und Pendlerverkehr belastet beschrieben. Anwohner\*innen beklagen eine **hohe Stickoxid, Lärm-**



*„Bei über 100 000 Menschen, die täglich über die Stadtgrenze pendeln ist eine enge Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen zwingend erforderlich.“*

**und Luftbelastung** und wünschen sich eine Entlastung durch den **Bau von Umgehungsstraßen**.

Im Dialogbereich wurde auch über die Fußgängerfreundlichkeit Krefelds diskutiert. In einigen Beiträgen werden lange Wartezeiten durch **fußgängerunfreundliche Ampelschaltungen** beklagt. Zudem wünschen sich Krefelder Bürger\*innen **mehr Engagement für die Verkehrssicherheit**, indem beispielsweise neue Überwege gebaut werden. Generell fehlt es den Krefelder Bürger\*innen an **Grün- und Erholungsflächen in der Stadt**.

### **3. Wie haben wir den Verkehr in die Region und aus der Region bis 2030 zukunftsfähig und umweltverträglich gestaltet?**

Für einen zukunftsfähigen ÖPNV wünschen sich die Krefelder Bürger\*innen:

- **Ausbau der ÖPNV Angebote** und eine **Erhöhung der Taktung**
- **mehr Direktverbindungen nach Düsseldorf und Köln**
- Anschluss von Krefeld an das **S-Bahn-Netz, das RXX-Netz und den Fernverkehr**
- Verbesserung der **Verbindungen zwischen Stadt und Land sowie in die Randbezirke**
- **Ausbau der Verbindungen ins Umland** (nach Moers, Fischeln, Meerbusch, Willich, Forstwald, Anrath, St. Tönis etc.)
- **Anpassung der Fahrtzeiten** von Nahverkehrszügen der Bahn an den städtischen Nahverkehr (U-Bahn, Bus, Straßenbahn)
- **Entwicklung abgestimmter Verkehrskonzepte** in Kooperation mit den umliegenden Städten
- **Reduktion von Pendlerverkehr durch Attraktivitätssteigerung des ÖPNV**, Ausbau der Park- and Ride Möglichkeiten, Kooperation mit Unternehmen und die Kopplung von Jobtickets an kostenlose Parkmöglichkeiten
- **Einführung eines einheitlichen Tarifsystems** und **Senkung der Preise** des ÖPNV
- **kostenlosen Nahverkehr** und ein attraktives **Ticketangebot für Azubis**
- **Barrierefreiheit an Bahnhöfen und Haltestellen** (durch Niederflurbahnen - Rampen - absenkbare Gehwege etc.)

Für eine zukunftsfähige Fahrradinfrastruktur wünschen sich die Krefelder Bürger\*innen:

- **Ausweitung des Fahrradstraßennetzes** für Fahrradpendler in Kooperation mit den Nachbarstädten (beispielsweise Realisierung einer Fahrradpendlerstraße parallel zur U76-Trasse)
- **Ausbau von Rad- und Fußwegen rund um Krefeld**
- Erleichterung der **Fahrradmitnahme in Bus und Bahn**

- Ausbau des **Angebots an Fahrradständern** und Aufbau von **Fahrradleihsystemen**

Für einen zukunftsfähigen Autoverkehr wünschen sich die Krefelder Bürger\*innen:

- Generelle **Verringerung des Innenstadtverkehrs**, durch verkehrsberuhigte oder autofreie Zonen, Tempolimits, den Ausbau von Umgehungs- und Landstraßen und neue finanzielle Anreize (Parken teurer und ÖPNV günstiger machen)
- **Beseitigung von Schlaglöchern**
- Für den Autoverkehr optimierte Ampeltaktungen
- Ausbau des **Park and Ride Angebots**
- Strengere **Ahndung bei Falschparken/ 2te-Reihe parken**
- Entwicklung einer **APP-Mitfahrbörse für Berufspendler** aus Krefeld

Für eine zukunftsfähige Fußgängerinfrastruktur wünschen sich die Krefelder Bürger\*innen:

- Einrichtung eines **Zebrastreifens am Krefelder Hauptbahnhof**
- Ausbau der Infrastruktur hin zu **mehr und sicheren Fußgängerüberwegen**

Für eine zukunftsfähige und umweltverträgliche Stadt wünschen sich die Krefelder Bürger\*innen:

- Eine **Reorganisation der Paketlieferdienste** (Verlagerung der Letzten-Meile Logistik von Kleintransportern auf Depots und Lastenräder oder E-Fahrzeuge)
- Mehr **Grün- und Erholungsflächen**
- Vorreiterrolle Krefelds in der **Mobilitätswende**
- Attraktivitätssteigerung von Krefeld für **Unternehmen und potentielle Anwohner\*innen** um Pendelverkehr zu reduzieren

### 4.3 Themenfeld: Umweltverträglicher Verkehr und Klimaschutz

Der Kfz-Verkehr ist einer der Hauptverursacher von Umweltbelastungen. An den Hauptverkehrsstraßen Krefelds sind die verkehrsbedingten Lärmbelastungen, die zu erheblichen Lärmbetroffenheiten führen, hoch. Auch die Stickstoff- und Treibhausgas-Emissionen stellen ein Problem dar, für die Gesundheit der Menschen sowie für das Klima. Im Dialogbereich „Umweltverträglicher Verkehr und Klimaschutz“ konnten sich die Krefelder Bürger\*innen zu folgenden drei Hauptfragen austauschen:

#### 1. In welcher Hinsicht konnte die verkehrsbedingte Umweltsituation bereits verbessert werden?

Die Aufstellung von **abschließbaren Fahrradboxen** wird in den Beiträgen als besonders positiv und weiter ausbaubar hervorgehoben. Zudem freuen sich zwei Nutzer\*innen über den am Südwall entstehenden **Spielplatz und die damit verbundene Begrünung** sowie die neue Nutzung der alten Samtweberei.

#### 2. Welche Herausforderungen gilt es anzupacken?

Als für den Klimaschutz bremsenden Faktor wird in den Beiträgen der **hohe Preis des ÖPNV** genannt und die damit verbundene „Blockade einer ökologischen Verkehrswende“. Neben dem Preisargument wird zudem die **schlechten Verbindungen im ÖPNV** aufgeführt, was die Fahrt mit dem PKW sowohl kostengünstiger als auch schneller und bequemer werden lässt und somit ein Umsteigen auf den ÖPNV erschwert. Weiterhin wird der **fehlende Einsatz von E-Mobilität** bei sowohl ÖPNV als auch im Individualverkehr betont.

Im Dialogbereich fanden sich auffällig viele Kommentare rund um das Thema Fahrradinfrastruktur. Die Krefelder\*innen kritisieren sowohl **fehlende als auch unsichere Fahrradwege**, die vorhandenen seien durch Schlaglöcher und Baumwurzeln beschädigt, häufig zu schmal, selten vom Autoverkehr getrennt und oft durch parkende Autos blockiert. Auch die **Ampelschaltungen in der Innenstadt** gestalten sich häufig zum Nachteil von Fahrradfahrer\*innen, als Beispiel wurden hier die langen Rot-Phasen am Ostwall und am Hauptbahnhof genannt.

Zudem äußern sich die Krefelder Bürger\*innen besorgt über die **steigende Feinstaub- und Lärmbelastung**. Durch laufende Motoren bei Wartezeiten im Stau und an Ampelkreuzungen, einen erhöhten Fahrzeugbestand und steigende Pendlerzahlen, durch die Optimierung der Wälle zugunsten des Autoverkehrs und durch den steigenden Lieferverkehr in der Innenstadt sehen sich die Krefelder\*innen mit einer zunehmenden Lärm und Feinstaubbelastung konfrontiert.

### 3. Wie haben wir bis 2030 die mit dem Verkehr verbundenen Umweltbelastungen minimiert?

Aktivitätssteigerung und Erhöhung der Umweltverträglichkeit des ÖPNV durch:

- **verringerte Preise** (Deckelung auf 1-2€; einheitliche Tarife in NRW; Rückvergütung des ÖPNV durch Einzelhandel; über Bürgergeld, über vergünstigte Card für Innenstadtbewohner\*innen)
- **eine Erhöhung / Ausbau / Verbesserung des ÖPNV**, u.a. innerhalb des Stadtgebietes (z.B. engere Taktung, digitale Vernetzung, schienengebundene Rheinquerung entlang A44)
- **Marketing für den ÖPNV** durch Werbung / PR-Aktionen (z.B. Aktionstag)
- Sicherstellung der Anbindungen (Parkmöglichkeiten an Endhaltepunkten des ÖPNV und in Autobahnnähe)
- **Ausbau E-Mobilität** im ÖPNV
- **Ausbau des Straßenbahn- und Eisenbahnnetzes**
- Vermehrte Nutzung von **Erdgasantrieben**

Aktivitätssteigerung der Verkehrsmittel Fahrrad und Fuß durch:

- **Ausbau/Verbesserung der Radwege** u.a. in der Innenstadt, z.B. eigenständige (autofreie) Hauptwege für Fahrräder / Fahrradstraßen (z.B. Rheinstraße zwischen Königstraße und Ostwall, die Achsen Petersstraße, Luisenstraße, Dreikönigenstraße, Alte Linner Straße)
- **Trennung der Radwege vom Straßenverkehr**, Reservierung der rechten Spur für Radfahrer\*innen
- **Verbesserung der Bedingungen und des Komforts** für Radfahrer\*innen (hinsichtlich der Ampelschaltung: Rechtsabbiegerecht an Ampeln, kein Schalterdrücken, kürzere Rotphasen, Ampelvoranschaltungen, generelle Nutzung der Fußgängerüberwege)
- **Flächendeckend mehr Fahrradständer und Unterstellmöglichkeiten**, u.a. am Hbf. und Innenstadt (z.B. Fahrradparkhaus / Fahrradtiefgarage)
- **Ausbau des Radwegenetzes** (Verbindung der Radwege innerhalb der vier Wälle mit Radwegen außerhalb; fahrradtaugliche Zubringer innerhalb der vier Wälle)
- **Ampelschaltung fußgänger- und fahrradfreundlicher** machen
- **Mehr Grünflächen und Baumbestand** (z.B. Bäume und Blumen auf Verkehrsinseln & Grünflächen)



*„Ich finde zu einem Zusammenleben gehört, dass die Gemeinschaft sich auf Ziele einigt, die den Einzelnen schützen, in seiner Gesundheit und seiner Bewegungsfreiheit, seinem Raum. Und nicht das Auto!“*

Preisanhebung Parkhäuser; Parkmöglichkeiten an Endhaltepunkten des ÖPVN

- **Weniger Müll im öffentlichen Raum** (z.B. über Prämien für gesammelten Müll; Müllsheriffs; Durchsetzen von Vorschriften)
  - **Einführung autofreier Zonen** (vor allem Innenstadt; innerhalb der Wälle und in Ortskernen der Vorstädte; Straße vor Hbf.; Ostwall vom Hbf. bis Rheinstraße / Sperrung von Innenstadtstraßen für Durchgangsverkehr) bzw. Autoverkehr um Ortskern herum lenken / Umgehungsstraßen entwickeln
  - **Verteuerung und Begrenzung des Parkraums** (v.a. im Innenstadtbereich);
- **Förderung und Ausbau von Alternativen zum Kfz** (z.B. Car Sharing Points)
  - **Einrichtung / Ausbau von 30er Zonen** (z.B. KR-Oppum, KR-Fischeln Hafelstraße und Dohmenstraße) bzw. Senkung der Geschwindigkeit
  - **Nutzung von alternativen Antrieben** wie z.B. Wasserstoff-/ Brennstoffzellenantrieben, Erdgasantrieben, solarzellenbestückte E-Mobile mit kleinen Akkus
  - **Angepasste Ampelschaltung** mit grüner Welle bei 50 km/h sowie Abschaltung in der Nacht und am Wochenende
  - **Sperrung der Innenstadt für Lieferverkehr** (z.B. durch festgelegte Anfahrtszeiten / kleinere umweltfreundlichere Fahrzeuge)
  - Alternativen zum Auto für kurze Strecken (z.B. über sinnvolle Verkehrspolitik)

#### 4.4 Themenfeld: Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende

Im Jahr 2017 ereigneten sich auf Krefelds Straßen insgesamt 8.485 Unfälle, dabei wurden insgesamt 841 Menschen verletzt. Fünf Menschen starben in diesem Jahr im Verkehr. Die Zahl der Unfälle, bei denen Kinder oder Senioren verunglücken, ist weiterhin hoch. Im Dialogbereich „Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer“ konnten sich die Krefelder Bürger\*innen zu folgenden drei Hauptfragen austauschen:

##### 1. In welchen Bereichen gibt es bei der Verkehrssicherheit in Krefeld bereits positive Entwicklungen?

Die Krefelder Bürger\*innen betonen in einzelnen Beiträgen die **gut ausgebaute Radinfrastruktur** in einigen Stadtteilen Krefelds. Ein Bürger bekräftigt in seinem Beitrag, dass es bereits ein **großes Netz an Radwegen und gekennzeichneten Radspuren** gibt, ebenso seien einige wenige Ampelanlagen an größeren Kreuzungen **zugunsten der Radfahrenden** geschaltet, gleichzeitig wird ein weiterer Ausbau sowie einer besseren Instandhaltung der Wege gefordert.

##### 2. Welche Herausforderungen gilt es anzupacken?

Im Bereich des ÖPNV bewerten Krefelder Bürger\*innen die **Ausstiegssituationen einiger Straßenbahnhaltestellen** als problematisch. Häufig seien die Ausstiege direkt auf der Straße, wodurch es zu Konfliktsituationen mit dem Autoverkehr komme.

Einige Beiträge beschäftigen sich mit der Verkehrssicherheit für Fahrradfahrer\*innen. Es wird sowohl auf die **mangelnde Qualität der Straßenbeläge** und **Schlaglöcher** als auch auf fehlende oder zugesperrte Radwege, enge Einbahnstraßen, unübersichtliche Kreuzungen und **schlecht abgesicherte Baustellen** verwiesen. Ebenso werden **fehlende Fahrradmarkierungen und Sicherheitsabstände** bemängelt, so sei die Radwegführung häufig unklar und die bestehenden Radwege zu schmal. Der schlechte Zustand der Radinfrastruktur erhöhe das Risiko von Unfällen mit dem Fahrrad. Als weiteres Sicherheitsrisiko wird das **häufige Rasen in Tempolimit Zonen** aufgeführt.



*„Leider fehlt es insgesamt in der Innenstadt an einem sinnvollen Konzept mit Fahrradhauptstraßen. Auch, wenn dieses scheinbar versucht wurde, ist es einfach zu gefährlich und zu wenig attraktiv“*

Auch die Sicherheit für Fußgänger\*innen beschäftigt viele Krefelder Bürger\*innen. Gerade in der Nähe von Kindergärten, Schulen und Seniorenheimen wünschen sich die Krefelder Bürger\*innen mehr Sicherheit. An **hoch**

**frequentierten Schulwegen** fände sich häufig **unsichere Kreuzungen und Tempo 50 Straßen**, was einige Eltern zur Sorge veranlasst. Zudem fahren und parken häufig unerlaubt Autos in den Fußgängerzonen, eine Absperrung durch Poller wird in einigen Beiträgen als mögliche Gegenmaßnahme genannt. Als besonders problematisch für die Sicherheit werden die Kölner Straße in Fischeln und die Überquerung des Ostwalls sowie die Verbindung zum Friedrichspatz beschrieben.

### **3. Wie haben wir bis 2030 die Zahl der im Straßenverkehr in Krefeld Verletzten und Getöteten deutlich reduziert und insgesamt die Verkehrssicherheit erhöht?**

Für einen sicheren ÖPNV wünschen sich die Krefelder Bürger\*innen:

- **Autoverkehr einschränken**, um Haltestellen sicherer zu machen (z.B. am Ostwall).
- **Mehr Bus und Taxispuren** einführen
- **PKW freie Zonen** etablieren und ÖPNV ausbauen

Für eine sichere Fahrradinfrastruktur wünschen sich die Krefelder Bürger\*innen:

- **Breitere Fahrradstraßen** (z.B. Strecke Rathaus bis Clemensstr)
- **Vorrang für Radverkehr und autofreie Zonen** (Ostwall für Autos sperren)
- Parkstreifen für Autos durch Radwege ersetzen
- Fahrzeuge aus Fußgängerzonen durch Absperrungen verbannen
- **Radwege pflegen und Falsch-, Zuparken ahnden**
- Einheitliche und deutliche **Markierung von Radwegen**
- **Räumliche Trennung** von Rad-, Fußgänger- und Autoverkehr
- **Ampelphasen auf Fahrräder abstimmen** oder Fahrradampeln einheitlich einführen
- **Warteflächen für Radfahrer\*innen** an Ampeln ausreichend groß markieren
- **Polizeiliche Kontrollen von Radfahrer\*innen** auf Licht und Sichtbarkeit ausbauen
- **Parkbuchten für Autos in Fahrradstraßen reduzieren** und dafür Parkhäuser, abgeschlossene Parkplätze mit Gebühren und Quartiersgaragen zur Entlastung von Wohngebieten ausbauen
- **Verkehrsadern** für alle Verkehrsteilnehmenden **sicher ausbauen**

Für mehr Sicherheit zu Fuß wünschen sich die Krefelder Bürger\*innen:

- im Stadtbereich **verkehrsberuhigte Zone mit Schrittgeschwindigkeit** realisieren (z.B. Westwall /Joseph-Beuys-Platz)
- mehr **Sicherheit an öffentlichen Einrichtungen** (z.B. an Schulen, Kindergärten, Altenheimen)

- **zusätzliche Zebrastreifen und Ampeln** für Fußgänger\*innen (z.B. Dohmenstraße Höhe Vaaßenweg, Ostwall/Dampfmühlenweg)
- Straßenüberquerungen für **Kinderwagen und Rollatoren** sicherer gestalten

Für einen sicheren Autoverkehr wünschen sich die Krefelder Bürger\*innen:

- **Verkehr verlangsamen**, Tempo 30 einführen (z.B. an der Hafelstraße und vor Schulen)
- **Geschwindigkeit verringern und gerade Durchfahrten vermeiden**, um Beschleunigung der Autos zu verhindern
- **Parkraum verringern**
- Mehr öffentlichkeitswirksame **Aufklärung für Verkehrssicherheit** und gegen Raserei
- Mehr **Verkehrserziehung und -kontrolle**
- An Kreuzungen die Notwendigkeit von **Links-Abbiegen prüfen**

## 4.5 Themenfeld: Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum

In vielen Straßen Krefelds wird es eng: Kfz-Verkehr, Straßenbahn, Radfahrer und Radfahrerinnen müssen sich die Fahrbahn teilen. In den Seitenräumen und auch auf Plätzen wird häufig geparkt und geliefert, für Fußgänger und Fußgängerinnen und Aufenthalt bleibt zu wenig Platz. Die Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum geht häufig zulasten der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, vor allem des Fußverkehrs. Wachsende Flächenansprüche verschärfen die Flächenkonkurrenzen. Im Dialogbereich „Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum“ konnten sich die Krefelder Bürger\*innen zu folgenden drei Hauptfragen austauschen:

### 1. Welche guten Beispiele gibt es bereits bei der Gestaltung der Straßen und des öffentlichen Raums?

Einige Ecken der Stadt werden von den Krefelder Bürger\*innen als besonders attraktiv hervorgehoben, darunter der **Alexanderplatz, die Neugestaltung der Moerser Straße ab der Husarenallee, und die Uerdinger Straße** mit ihren vielen schönen Restaurants und alten Häusern. Im Gegensatz zu anderen Städten empfinden einzelne Anwohner\*innen Krefeld als **vergleichsweise fahrradfreundlich**. Sie wünschen sich dennoch einen weiteren Radwegeausbau im ganzen Stadtgebiet.

### 2. Welche Herausforderungen gilt es anzupacken?

Im Online-Dialog wurden viele Aspekte des städtischen Lebens aufgegriffen. Die Beiträge beschäftigen sich sowohl mit der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt und mit der Mobilitätsinfrastruktur als auch mit dem generellen Zusammenleben in Krefeld.

Viele Krefelder\*innen beschreiben den **ÖPNV als schlecht ausgebaut, teuer und überfüllt**. Auch die Radinfrastruktur wird häufig negativ bewertet, vielen fehlt es an gut ausgebauten Radwegen und die bestehende **Radinfrastruktur wird als zu schmal, unsicher, häufig zugeparkt und beschädigt** beschrieben. Ebenso empfinden viele Bürger\*innen die **Lärmbelastung und Luftverschmutzung** durch den Autoverkehr als belastend. In einigen Beiträgen wird zudem die Parkplatzsituation beanstandet, die Bürger\*innen wünschen sich ein intelligentes Parkraumkonzept, um die Zahl der **zugeparkten Straßen und falschparkenden Autos in der Fußgängerzone** zu reduzieren.

Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt wird von einigen Krefelder\*innen negativ bewertet. Die Beschwerden reichen von **fehlenden gastronomischen Angeboten, über vernachlässigte Grünflächen und unattraktive Stadtgestaltung** bis hin zu **Verschmutzungen durch Müll und Hundekot**. Einige Bürger\*innen beklagen, dass der Charme der Innenstadt durch unästhetische

Baumaßnahmen und Reparaturen reduziert wurde. So bedauert ein Bürger, dass die Pflastersteine in der Fußgängerzone nicht aufrechterhalten, sondern durch Asphalt geflickt wurden. **Verwahrlosung von öffentlichen Gebäuden und Plätzen** mindern laut einer Krefelder Bürgerin die Attraktivität der Stadt. Auch die parkenden Autos in der Innenstadt werden von einigen Krefelder\*innen als störend wahrgenommen, besonders im Hinblick auf die **Flächenknappheit** bewerten sie dies als problematisch.

**Lärm und Abgase durch den Autoverkehr** werden ebenso als qualitätsmindernd beschrieben, vor allem der starke Durchgangsverkehr durch die fehlenden Umgehungsstraßen stoßen auf Unmut. Einzelne beschreiben zudem den **öffentlichen Alkoholkonsum und Drogenhandel** als problematisch. Zwei Bürger äußern sich besorgt über das Entstehen von „**No-Go Areas**“ wie beispielsweise am Theaterplatz oder Hauptbahnhof und wünschen sich stadtpolitische Maßnahmen und Sicherheitskonzepte. Zudem wird angebracht, dass **Räume für Jugendliche zwischen 14 und 18 Jahren** in der Stadt fehlen, gerade im Winter gäbe es kaum Orte zum Verweilen.

### **3. Wie haben wir die Verkehrsflächen bis 2030 gerechter aufgeteilt und die Qualität des öffentlichen Raums verbessert?**

Erhöhung der Qualität des ÖPNV durch:

- **ÖPVN optimieren** (engere Taktung; Ausbau und Modernisierung)
- **Zubringer / Shuttle von Parkplätzen** ausbauen, sowohl außerhalb der Stadt als auch vom Umland in die Stadt

Erhöhung der Qualität der Fahrradinfrastruktur durch:

- **Optimierung der bestehenden Fahrradstraßen** (z.B. verlängern; erhöhte Attraktivität über z.B. Fahrbahnsanierung und Begrünung, breitere Spuren beispielsweise an der Hafelsstraße und Kölner Straße; stärkere Reinigung und Instandhaltung der Wege)
- **Neue Radwege / Fahrradstreifen** schaffen (z.B. Hochschule bis Tannenstraße, Wiedstraße, Uferweg) und **Anschluss- und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder** ausbauen (u.a. in der Innenstadt und an Umsteigepunkten des ÖPVN)

Erhöhung der Qualität der Autoinfrastruktur durch:

- **Durchgangsverkehr reduzieren / sperren** (z.B. Königstraße oder Stück Rheinstraße über eine bessere Verteilung des Verkehrs, gänzlich autofreie Innenstadt oder Sperrung in Abendstunden bzw. an bestimmten Tagen)
- **Umnutzung des Parkraums** (z.B. Parkerlaubnis in der Innenstadt nur für Anwohner\*innen, Parken in Tiefgaragen; Abschaffung überdachter Parkplätze; höhere Parkgebühren)

- **Mehr 30er Zonen und Geschwindigkeitsreduktionen** (z.B. Rathaus Richtung Markthalle und Hafelstraße, über Fahrbahnkissen oder Hervorholen von Pflasterstein)
- **Park and Ride in Außenbezirken und Falschparken stärker ahnden**

Erhöhung der Qualität der Infrastruktur für Fußgänger\*innen durch:

- **Ausweitung der Fußgängerzonen** (z.B. westlicher Teil Rheinstraße, Ostwall)
- **Längere Grünphasen an Ampelanlagen** (u.a. für Senioren)
- **Außenbeleuchtung Krefelder Stadtwald** (äußerer Ring wird als Joggingstrecke benutzt)
- **Integration des Rheins** (zugänglich machen für Märkte, Wohnmobile, Gastronomie etc.)
- **Begrünung der Stadt** (Schaffen von Grünflächen und Parks)
- **Attraktivitätssteigerung der städtischen Plätze** (z.B. durch farbige Umgestaltungen der Gebäude und Ladengeschäfte, Förderung von Flaniermeilen und Orten zum Verweilen)



*„Öffentliche Räume werden dann als besonders lebenswert wahrgenommen, wenn sie als einladend empfunden werden. Dazu bedarf es mehr Grün vor allem in der Innenstadt. Der Isidor-Hirschfelder-Platz etwa könnte so eine grüne Oase sein. Die Stadt sollte prüfen, ob es möglich ist ein "Grünes Band" durch die Stadt zu ziehen, indem die vorhandenen Grünflächen und Parks verbunden werden.“*

## 4.6 Themenfeld: Neue Mobilitätsformen und Technologien (Digitalisierung)

Carsharing und Fahrradverleihsysteme sowie intermodale Mobilitätsangebote und deren digitale Vernetzung mit neuen Kommunikationsmedien werden das Verkehrsgeschehen auch in Krefeld verändern. Zur Digitalisierung des Verkehrs gehören darüber hinaus Konzepte der intelligenten Verkehrssteuerung und automatisiertes bzw. autonomes Fahren. Im Dialogbereich „Neue Mobilitätsformen und Technologien (Digitalisierung)“ konnten sich die Krefelder Bürger\*innen zu folgenden drei Hauptfragen austauschen:

### 1. Wie machen sich in Krefeld schon heute neue Mobilitätsformen und -angebote positiv bemerkbar?

Einige ÖPNV-Nutzer\*innen aus Krefeld bewerten die **digitalen Angebote zum Fahrkartenkauf und zur Information** positiv. Zudem wurde betont, dass diese als Erweiterung und nicht als Ersatz zu den analogen Angeboten am Schalter und im Service Center ausgebaut werden könnten. Die **steuerliche Förderung von Dienstfahrrädern** und die Möglichkeit, **Abstellboxen am Bahnhof** zu mieten wurden ebenso positiv hervorgehoben.

### 2. Welche Herausforderungen gilt es anzupacken?

Eine kritische Debatte führten die Krefelder Bürger\*innen über den **Ausbau von Car-Sharing Angeboten**. Diese könnten zwar den Stadtverkehr entlasten, konkurrieren jedoch mit dem ÖPNV. Einige Bürger\*innen sehen den Ausbau von Elektromobilität generell kritisch, es besteht **Unsicherheit über Themen der Nachhaltigkeit** (z.B. den Rohstoffabbau im Globalen Süden, Wasserverbrauch), die **Finanzierung** und den **Mangel an Ladesäulen**. Hier sind sich die Diskutierenden keineswegs einig, wie eine Balance zwischen einem ÖPNV Ausbau und einer Förderung von Car-Sharing Angeboten sowie Elektromobilität geschaffen werden könnte. Auch die Chancen und Risiken des **autonomen Fahrens** wurden in einigen Beiträgen diskutiert. Eine weitere Herausforderung stellt für einige Krefelder Bürger\*innen die Ausweitung der **Zugänglichkeit der digitalen Angebote** dar, einige Ticketangebote und Sparpreise sind aktuell nur online erwerbbar und daher nicht für alle gleich nutzbar.

### 3. Wie werden wir bis 2030 die Chancen der neuen Mobilitätsformen und -technologien nutzen können und gleichzeitig deren mögliche Risiken vermeiden?

Folgende Ideen für den ÖPNV haben die Krefelder Bürger\*innen:

- **ÖPNV ausbauen**, auf **E-Mobilität umstellen** und bezahlbar machen
- auf **E-Busse umstellen**, Ausbau von **Shuttlebussen** auf hochfrequentierten Strecken
- Pünktlichkeit des ÖPNV über **Echtzeitortung** überprüfbar machen

- Digitalisierung ist nicht nötig, es braucht nur eine **Takt- und Netzverdichtung** des ÖPNV
- **Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel** (ÖPNV, Carsharing, Radverleih usw.), Mobilitätsketten bilden, welche über App abrufbar ist

Folgende Ideen für den Bereich Fahrrad und Fuß haben die Krefelder Bürger\*innen:



*„Ein Konzept für die Elektromobilitätsinfrastruktur kombiniert mit einer sinnvollen Parkplatzeinfrastruktur ist für unsere Zukunft zwingend notwendig.“*

- **Verleihsysteme** für Pedelecs, E-Scooter, Elektrofahrräder und Fahrräder
- **Lastenräderverleih** an unterschiedlichen Standorten
- **Diensträder** für Mitarbeiter\*innen fördern und Stellplätze zur Verfügung stellen
- Ausbau von (langfristigen) **Abstellmöglichkeiten für Fahrräder** (mit Überdachung auch für Langzeitparkende)
- **Autonomes Fahren** für kurze Shuttlestrecken nutzen
- **Ladesäulen** außerhalb von Tiefgaragen, auch für E-Bikes

Folgende Ideen für den Autoverkehr haben die Krefelder Bürger\*innen:

- Mehr **Carsharing-Stellplätze** (z.B. am Zoo, in allen Stadtteilen, in Parkhäusern)
- **E-Mobilitätskonzept** entwickeln
- **Mehr Ladestationen** für E-Autos/E-Bikes (an Straßenlaternen und Parkhäusern)
- **Subventionierungen** zum Ausbau der Ladeinfrastruktur
- **Taxiflotte auf E-Fahrzeuge umstellen**
- Kostenfreie **Parkmöglichkeiten für E-Autos**
- Anreize schaffen, die Innenstadt ohne Auto zu besuchen
- **Keinen Schwerpunkt auf autonomes Fahren** setzen (technisch zu aufwändig, moralisch fragwürdig)
- bei E-Mobilität **Zusammenarbeit mit Forschung** fördern