



Integriertes Mobilitätskonzept der Stadt Krefeld

Ergebnisdokumentation der Ideenwerkstatt am
18.05.2019 in Krefeld



Dokumentation:

IKU_Die Dialoggestalter
07.06.2019



Hintergrund

Die Ideenwerkstatt zum integrierten Mobilitätskonzeptes für die Stadt Krefeld hatte das Ziel, die bisherigen Beteiligungsergebnisse aus der Auftaktveranstaltung, der Online-Beteiligung und der Konsultation des Expertenbeirats mit Bürgerinnen und Bürger zu diskutieren.

Inhalt waren die Diskussion des Entwurfs des Leitbildes zur Mobilitätsentwicklung und dessen Beurteilung aus verschiedenen Sichtweisen.

Programm

Norbert Hudde, Leiter des Fachbereichs Stadt- und Verkehrsplanung der Stadt Krefeld, die begrüßte die Teilnehmenden und betonte die Wichtigkeit einer breiten Beteiligung für die Entwicklung eines gemeinsamen Mobilitätskonzeptes für Krefeld.

Anschließend stellte Michael Volpert vom beauftragen Verkehrsplanungsbüro LK Argus aus Kassel den Prozess der Konzeptentwicklung vor. In der aktuellen ersten Phase wird ein Leitbild für die zukünftige Mobilität in der Stadt Krefeld entwickelt. Diese Phase soll bis zum Sommer 2019 abgeschlossen sein. Anschließend werden in der zweiten Phase der Konzeptentwicklung zu den Zielen des Leitbildes konkrete Maßnahmen entwickelt. In beiden Phasen findet eine intensive Beteiligung von Akteuren der Stadtgesellschaft sowie Bürgerinnen und Bürgern statt.

Nach der inhaltlichen Einführung diskutierten die Teilnehmenden in den folgenden fünf Themenfeldern:

1. Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt
2. Umweltverträglicher Verkehr
3. Verkehr in die Region und aus der Region
4. Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum
5. Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende

Nach der Sichtung der Ideen für eine Leitbild, die die bisherigen Beteiligungsergebnisse je Themenfeld zusammenfassten, diskutierten die Teilnehmenden in der **ersten Diskussionsrunde** Änderungs- und Ergänzungsbedarf.

Anschließend nahmen die Teilnehmenden in der **zweiten Diskussionsrunde** die Perspektiven von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, im Einzelnen von Autofahrer/innen, Fahrradfahrer/innen, Fußgänger/innen, Nutzer/innen von Bus und Bahn sowie von Menschen mit Bewegungs- und Nutzungseinschränkungen, ein und ergänzten die Ideen für eine Leitbild um weitere Aspekte.

In einer **dritten Diskussionsrunde** wurden Herausforderungen bei der Umsetzung der jeweiligen Leitbildziele diskutiert und im Dialog Lösungsmöglichkeiten entwickelt.

Alle verschriftlichten Ergebnisse sind als „Originalbeiträge“ der Teilnehmenden Bestandteil dieser Dokumentation.



Diskussionsrunde 1: Ergänzungen und Änderungen der Leitbild-Entwürfe

Auf Grundlage der erarbeiteten „Ideen für ein Leitbild“ diskutierten die Teilnehmenden in der ersten Diskussionsrunde über die Inhalte, die geändert oder ergänzt werden müssen.

Themenfeld: Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt



STADT KREFELD
INNOVATIV – KREATIV – WELTOFFEN

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt

Ideen für ein Leitbild

1. Der gut ausgebaute und vernetzte öffentliche Personennahverkehr ist das Gerüst nachhaltiger Mobilität in Krefeld; alle Ziele in Krefeld sind für alle - auch zu erschwinglichen Preisen - gut zu erreichen.
2. Die Innenstadt ist mit dem öffentlichen Personennahverkehr und dem Rad optimal angebunden. Innerhalb der Wälle sind nur noch wenige Autos unterwegs, auf den Wällen hat der öffentliche Personennahverkehr Vorfahrt.
3. Für den notwendigen Autoverkehr und den Wirtschaftsverkehr hat sich die Erreichbarkeit in den Zentren durch insgesamt weniger Autoverkehr verbessert, gleichzeitig ist dieser besser organisiert.
4. Das Parken ist für Bewohner*innen wie für Besucher*innen in gut erreichbaren zentralen Parkieranlagen einfacher geworden.
5. Die fertiggestellte Promenade ist Vorbild für weitere sichere und schnelle Verbindungen für den Radverkehr in Krefeld.
6. In den Stadtteilen und Quartieren ist man gerne zu Fuß und mit dem Rad unterwegs - dafür sorgen durchgehende attraktive Verbindungen mit hoher Umfeld- und Aufenthaltsqualität.

Ideenwerkstatt am 18.05.2019 Folie 1 www.LK-argus.de

Ergänzungen und Änderungen der Teilnehmenden:

- Zu 1) „Erschwinglich“
 - Im sozialschwachen Krefeld müsste es sehr günstig sein
 - Klare Definition
 - Ökonomischer Nutzen muss größer sein als Defizit im Komfort
 - Kostenlosen ÖPNV auf Landes-/ Bundesebene unterstützen
 - Bürgerticket zu vergünstigten monatlichen Konditionen innerhalb der Stadt
- Zu 2) Autofreie Zonen in den Wällen
- Zu 2) Freie Zufahrt zu den Parkhäusern
- Zu 2/4) Ausbau der Parkhäuser zu Schnittpunkten für nicht-motorisierten Verkehr

- Was muss ich bei mir verändern, um diese Ziele zu erreichen?
- Anbindung von Neubaugebieten an den ÖPNV
- Radachsen



- Lieber keine E-Roller, zu wenig Abstellmöglichkeiten und Sicherheitsgefährdung
- Nutzung der Straßen „nur mit Autos oder Fahrrädern“
- Verbindungen zwischen den Stadtteilen untereinander: Eigene Buslinien

Themenfeld: Umweltverträglicher Verkehr



Umweltverträglicher Verkehr und Klimaschutz

Ideen für ein Leitbild

1. Die Krefelder Mobilität ist leise, schadstoffarm und klimafreundlich organisiert - dazu tragen weniger Autoverkehr und eine weitgehende Emissionsfreiheit des weiterhin notwendigen Autoverkehr bei.
2. Auch an den Hauptverkehrsstraßen sind wieder gesunde Wohnverhältnisse möglich.
3. Grüne Straßenräume mit guten Umfeldbedingungen laden durch attraktive Gestaltung zum zu Fuß gehen und Radfahren, aber auch zum Aufenthalt ein.
4. Krefeld etabliert sich als lebenswerte Stadt mit hoher Lebensraum-, Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie guten Umweltbedingungen.

Ergänzungen und Änderungen der Teilnehmenden:

- Zu 1) Anzeige für Umstiege auf schadstoffarme oder freie Verkehrsmittel
- Zu 1+4) Autofreier Individualverkehr in der Innenstadt
- Zu 1+4) Lieferverkehr und ÖPNV klimaneutral
- Zu 1) Sichere Mobilität
- Zu 1) Respektvolle Mobilität
- Zu 2) Geschwindigkeiten der Autos bei 30 Km/h? - 50 Km/h? - 70 Km/h? Wann umweltverträglich?
- Zu 3) Mehr Routen und Durchlässigkeit für den Radverkehr
- Zu 3) Stärkere Begrünung im Straßenraum und auch Brachflächen
- Zu 3) kostenfreie Mobilität (ÖPNV)
- Zu 3) Innerhalb der Wälle autofrei
- Zu 3) Mobilität durch: (Leih-) Rollstühle; (Leih-) Fahrräder; (Leih-) Einkaufsrollis, Kurierdienste, Warenverteilungszentren



- Zu 3) Auch hinsichtlich des Berufsverkehrs: Dienstfahräder, Umkleide am Arbeitsplatz
- Zu 4) Autofreie Innenstadt; Ausnahmen: Lieferverkehr und Bewohner
- Zu 4) Pendler wählen Krefeld als Wohnort
- Zu 4) Aus den Fehlern der Vergangenheit lernen
- Zu 4) Flächensparnis des Verkehrsmanagements
- Außerstädtisches Park and Ride
 - Mit guter ÖPNV-Anbindung
 - E-Auto-Ladestation
 - Leihfahräder
- Priorisieren der Verkehrsplanung: Fußgänger, Fahrradfahrer, E-Mobilität
- Fokus in der Verkehrsplanung muss sich wandeln
- ÖPNV kostenfrei gestalten
- Mehr Kontrollen (Radar)
- Arbeitgeber müssen Möglichkeit für Mitarbeiter schaffen zu parken: z.B. preiswertere Stellplätze im Parkhaus
- Anpassung der Ampeln
 - Radwege und Gehsteige ausbauen und verbessern

Themenfeld: Verkehr in die Region und aus der Region



Verkehr in die Region und aus der Region

Ideen für ein Leitbild

1. Attraktive Schienenverkehrsangebote (RRX, S-Bahn u. a.) verbinden Krefeld auf direktem Weg mit den wichtigen Quellen und Zielen in der Region.
2. Auch Fernziele sind besser und direkter mit der Schiene erreichbar.
3. bedarfsorientierte Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs (unter Nutzung der Chancen der Digitalisierung) binden auch dünner besiedelte Bereiche der Region gut an Krefeld an.
4. Das Fahrrad ist für Fahrten in benachbarte Orte und Zentren durch attraktive Radschnellverbindungen zu einer guten Alternative zur PKW-Nutzung geworden.
5. Das überörtliche Straßennetz wird durch moderne Verkehrssteuerungstechnologien effizient genutzt, übermäßige Belastungen sensibler Bereiche werden minimiert.
6. Die Vernetzung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern ist optimiert und stärkt multi- bzw. intermodales Verkehrsverhalten.



Ergänzungen und Änderungen der Teilnehmenden:

- Zu 1) Ein RRX fährt stündlich nach Hamm
 - Zu 1) Eine S-Bahn S21 fährt von Rheydt bis Hamm mit Anschluss in Duisburg, viertelstündlich anderer RRX
 - Zu 1) Stadtbahn (Zweistrom) von Kleve über Krefeld-Meerbusch-D-Messe nach D-Flughafen
 - Zu 1) Straßenbahn von KR-Stahlwerke bis Willich-Schiefbahn mit Anschluss an S28 nach Neuss/Venlo
 - Zu 1) umstiegsfreier Busverkehr ins Umland
 - Zu 1) Halbstündlicher Takt nach Köln
 - Zu 2) Eine Ost-West-Verbindung muss als Intercity geschaffen werden
 - Zu 2) Halbstündlich nach Köln
 - Zu 4) Nicht nur Fahrrad: Bei schlechtem Wetter auch Bus und Bahn
 - Zu 5) Umstritten
 - Zu 6) Verkehrswege und Kapazitäten optimieren
 - Zu 6) Fahrräder, E-Scooter etc.
 - Zu 6) Bauliche Trennung von Radwegen und Fahrbahn ODER Führung über Parallelstraßen
 - Zu 6) Park and Ride nach Vorbild Aachen
-
- Radiallinien einrichten, um unnötige Umstiege bei der Fahrt in die City zu vermeiden
 - Außenstadtteile in einem Ring untereinander verknüpfen
 - Auch an Autobahn-Anschlüssen und ÖPNV
 - D-Takt
 - Verbindung Ruhrgebiet
 - Krefeld-Viersen-Venlo
 - Anbindung nach Köln ist schlecht
 - ÖPNV nach Moers nicht wettbewerbsfähig
 - Radwege werden geschützt vor Klimafolgen



Themenfeld: Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum



Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum

Ideen für ein Leitbild

1. Der öffentliche Raum in der Innenstadt und den Stadtteilzentren ist attraktiv, ansprechend gestaltet und lädt zum Flanieren und Verweilen ein.
2. Die Straßen sind grüner geworden, öffentliche Freiflächen, Plätze und Bäume sind gepflegt.
3. Mit dem Dialogprozess „Öffentlicher Raum“ konnten die unterschiedlichen Anforderungen an den öffentlichen Straßenraum miteinander in Einklang gebracht werden – für mehr Aufenthaltsqualität in der Stadt.
4. Die Flächen im Straßenraum konnten bei weniger Autoverkehr und mehr öffentlicher Personennahverkehr und Radverkehr anders aufgeteilt werden. Dies kommt den Fußgängern zugute, in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren sind wieder mehr Menschen zu Fuß unterwegs. Auch für Bike- und Carsharing-Angebote ist Platz.
5. Für Autos sind ausreichende Parkmöglichkeiten in zentralen Garagen vorhanden, die gut erreichbar sind. Dadurch haben sich auch die Bedingungen für Lieferverkehr, Transport, Müllabfuhr etc. deutlich verbessert.

Ergänzungen und Änderungen der Teilnehmenden:

- Zu 1) Identität
 - Die Vier Wälle sind der Stadtraum, der alle Krefelder verbindet (erkennbar)
 - Es gilt, einheitlich zu gestalten und die Mobilität zu integrieren
- Zu 1) Wird als Erlebnis- und Kommunikationsraum wahrgenommen werden. Gestaltungsbeispiele: Bowlingbahn/Schach, Bänke/ Tische, Bänke gegenüberstellen u. v. m.
- Zu 1) Möglichkeiten: Event, Grillflächen, Straßenmusikern Flächen bereitstellen
- Zu 1) Lenkung der Verkehrsströme in der Innenstadt
- Zu 1) Wälle nicht als Durchgangsstraßen
- Zu 1) Lebenswerter Straßenraum in den Quartieren
- Zu 1) Mehr auf Krefeld zuspitzen
- Zu 1) Vier Wälle für Menschen, nicht als Parkplätze
- Zu 2) Baum- und Grünflächenpatenschaft auch in der Innenstadt
- Zu 2) Mit Bürgern zusammen die Grünflächen gestalten
- Zu 2) Erkennbarkeit der vier Wälle
- Zu 2) Grüne Magistralen und Alleen machen die Stadt aus
- Zu 2) Klare, robuste Gestaltung
- Zu 3) Bürgergremien die von der Verwaltung in den laufenden Prozess miteingebunden werden



- Zu 3) Tatsächlich Ergebnisse umsetzen
 - Zu 4) In Verbindung mit Punkt 3 Barrierefreiheit
 - Zu 4) Weniger Flächen für PKW, mehr für Menschen
 - Zu 4) Parken teurer machen
 - Zu 4) Carsharing
 - Zu 4) ÖV innerhalb der vier Wälle für Mobilitätseingeschränkte in kleinerem Maßstab?
 - Zu 5) Lieferverkehr Beispiel Hamburg
 - Zu 5) Quartiersgaragen
 - Zu 5) Lagerräume außerhalb der Innenstadt, mitbeliefern der Händler über Elektromobilität
-
- Stadtkulturraum
 - Orientierungsrahmen
 - Aushängeschild
 - Wichtigster Grünraum innerhalb des Rings
 - Lebenswerter Straßenraum
 - Guter ÖV, aber nicht innerhalb der vier Wälle
 - Querverbindungen als Einbahnstraßen
 - Verteilung der Einkäufe von Kunden an die Parkhäuser, in denen die Kunden parken (ohne Einkäufe durch die Stadt spazieren)
 - Apropos vier Wälle:
 - Die querenden Straßen durch Zebrastreifen überwinden
 - Körperliche Mobilität priorisieren
 - KFZ-Mobilität reduzieren / Mehr grün / Mehr Bewegungsraum / Weniger Verkehr
 - Straßenbahnen erhalten eigene Trassen
 - Weniger Ampeln, mehr Kreisverkehre, mehr Zebrastreifen
 - Barrierefreie Garagen
 - Autofreie Siedlungen
 - Weniger LKWs, weniger Traktoren (Az kp)



Themenfeld: Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer



Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

Ideen für ein Leitbild

1. Alle Krefelder und Krefelderinnen können - unabhängig vom Alter oder von Bewegungseinschränkungen - sicher am Verkehr teilnehmen.
2. Die Straßen bieten ausreichende und sichere Räume für den Fuß- und Radverkehr und für Fahrgäste an Bus- und Straßenbahn-Haltestellen.
3. Auch die Hauptverkehrsstraßen können an vielen Stellen sicher gequert werden.
4. Die Geschwindigkeiten im Autoverkehr nehmen Rücksicht auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer.
5. Die Unfallzahlen sind weiter rückläufig, die Unfälle mit Personenschäden bei Fußgänger*innen und Radfahrer*innen konnten im Sinne der Vision Zero (Null Unfalldote) besonders deutlich reduziert werden.
6. Ein breites Netzwerk unterschiedlicher Akteure kümmert sich um die Verkehrssicherheitsarbeit und die Mobilitätserziehung.

Ergänzungen und Änderungen der Teilnehmenden:

- Zu 1) eigene Sicherheit, Eigenschutz (Fahradhelm)
- Zu 2) Sicherheitskräfte in öffentlichen Verkehrsmitteln und an beliebten Haltestellen, primär in den Abendstunden
- Zu 2) E-Scooter, E-Roller zusätzlicher Verkehr
- Zu 3) Einführung von Gelbphasen für Radfahrer
- Zu 6) Integration am Verkehr beteiligter Institutionen/ Gesellschaften

- Respekt und Rücksicht
 - Auf Stärken und Schwächen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer
 - Schaffen Sicherheit
- Sicherheit ist Luxus
 - Umverteilung (von Sicherheit)
 - weg vom SUV, hin zum Rollator
- Sicherheit als Steuermechanismus
 - Welche Art von Verkehr priorisieren wir (Alle)
 - Diesen sicherer machen (andere unsicherer...)
- Sicherheit hat einen direkten Einfluss auf das Gefühl
- „Perfekte“ Verkehrsleitung
 - Ggf. digital gesteuert



- Gemäß dem „Wert“ oder dem Bedarf der „Verkehrsteilnehmer“
- Durchsetzung und Ahndung von Ordnungspflicht im ruhenden und im fließenden Verkehr und Verkehrsbehinderung
 - Aktuell durch Polizei und Verwaltung ignoriert
 - Keine Verhaltensänderung bei Wiederholungstätern
- Transparenz der Ansprechpartner
- Flächen für alle sicherheitsrelevanten Verkehrsteilnehmer
- Die steigende Zahl von Werbetafeln gefährdet die Verkehrssicherheit
- Intelligentes Parkraummanagement
- Bessere Sichtbarkeit unter den Verkehrsteilnehmern und Freiräume schaffen



Diskussionsrunde 2: Perspektiven von Verkehrsteilnehmende

In der zweiten Diskussionsrunde nahmen die Teilnehmenden bewusst die Perspektiven von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, im Einzelnen von Autofahrer/innen, Fahrradfahrer/innen, Fußgänger/innen, Nutzer/innen von Bus und Bahn sowie von Menschen mit Bewegungs- und Nutzungseinschränkungen, ein und diskutierten zu den „Ideen für eine Leitbild“ weitere Ergänzungsbedarfe.

Themenfeld: Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt

Perspektive: Allgemein / Übergreifend

- Zuparken von Gehwegen (durch Autos und Fahrräder) vermeiden, stärkere Maßnahmen treffen
- Sichere Straßenübergänge
- Mehr Sicherheitspersonal
- Kameraüberwachung
- Förderung der Zivilcourage

Perspektive: Nutzer/innen von Bus und Bahn

- Direkte Anbindung (mit Querverbindung)
- Kostenlose Nutzung ab 60 Jahren
- Preisgünstige Angebote für höhere Nutzung
- Attraktive Nutzung
- Optimierte Anschlüsse
- Attraktiver und schneller als PKWs: Autofreie Zonen
- Günstiger
- Zuverlässiger

Perspektive: Autofahrer/innen

- Ohne Stau in die Innenstadt
- Umsonst parken oder durch den Einzelhandel finanzieren
- Service-Stationen: Tanken und Autowäsche während des Einkaufens
- „Es gibt bessere, kostengünstigere Möglichkeiten, um in die Innenstadt zu kommen. Das macht die Innenstadt attraktiver“
- „Park and Ride“ Möglichkeiten

Perspektive: Fahrradfahrer/innen

- Sichere Radwege in die Innenstadt
- Keine E-Tretroller auf Radwegen
- Vorrang für Radfahrer im Straßenverkehr
- Guter Zustand der Radwege
- Radfahren ist sicher für alle, insbesondere Kinder und ältere Menschen



Perspektive: Fußgänger/innen

- Sichere Übergänge mit längeren Ampelphasen
- Keine Oberflächenschäden
- Abgesenkte Bordsteinkanten
- Fußwege breit genug
- schöne Gestaltung der Fußwege: Begrünung Erreichbarkeit des Einzelhandels
- Höhere Sicherheit an Haltestellen oder in Nebenstraßen: vor allem bei Dunkelheit
- Zustand der Gehwege verbessern

Perspektive: Menschen mit Bewegungseinschränkung

- Kreuzungen sollten nicht zugeparkt werden, um sichtbar zu bleiben und Unfälle zu vermeiden
- Fahrradparken besser ordnen
- Barrierefreie Haltestellen
- ÖPNV Kostensenkung für Rentner
- Taxiservice auf Wunsch: Rufknopf an Haltestellen

Themenfeld: Umweltverträglicher Verkehr

Perspektive: Nutzer/innen von Bus und Bahn

- Pünktlicher Nahverkehr
- Kostengünstig
- Zeitgemäß
- Ausreichende Mitnahme von Fahrrädern
- Möglichst eigene Fahrspur
- bevorzugte Ampelschaltung (Wartezeit Null)
- Klimaneutraler Antrieb
- Ergebnis: zügiges Fahren, Einhalten der Taktzeiten, Vermeidung plötzlichen Bremsens

Perspektive: Autofahrer/innen

- Zu 1) Neben einem attraktiven ÖPNV sollte ein Car-Sharing mit Elektro/ Brennstoffzellenfahrzeugen als Alternative breitstehen
- Zu 2) Hauptverkehrsstraßen sollten weiterhin einen fließenden Autoverkehr garantieren
 - Mit Flüsterasphalt
 - Begrünung
- Gute und bequeme Erreichbarkeit von Parkflächen an Routen der Stadt
- Keine Verbote
 - „Auslaufen“ lassen älterer Modelle
- Verfügbarkeit von Parkplätzen an Einkaufsorten (Supermärkte etc.)
- Zügige Erreichbarkeit von Verkehrsachsen
- Lade-/ Tankmöglichkeiten für alternative Antriebe



Perspektive: Fahrradfahrer/innen

- Zu 1) Ein ausgezeichnet verknüpftes und durchläufiges Fahrradwege-Netz wird als Leuchtturm-Beispiel in NRW wahrgenommen
- Mehr Sicherheit schaffen, hinsichtlich der Überquerung der Straßenbahnschienen
- Linksabbiegen in einem Zug (wie bei Autos) und nicht in zwei Zügen
- Radschnellwege separat von Autoverkehr ausbauen

Perspektive: Fußgänger/innen

- Zu 1) Bäume statt Ampeln
- Zu 3) Bänke zum Verweilen/ Ausruhen
- Zu 4) Blumenwiese statt monotoner Grünstreifen
- Körperliche Mobilität priorisieren (Vorzug)
- KFZ-Verkehr Reduzieren (Nachrang)
- Mehr grün, mehr Bewegungsraum, weniger Verkehr

Perspektive: Menschen mit Bewegungseinschränkung

- Zu 1) Barrierefrei
- Zu 1) Verkehrssicher (Kinder)
- Barrierefreier Einstieg in allen Bussen und Bahnen/ Haltestellen
- Ausreichende und häufige Absenkung der Bordsteinkanten
- Keine Stolperfallen durch Baumwurzeln
- Sichere Überquerung von Straßenbahnschienen
- Ausreichend lange Grünphasen, damit man die Straße sicher überqueren kann
- Haltestellen mit akustischer Ansage
- Barrierefreies Bewegen auf Fuß- und Radwegen
 - Bordsteine etc.
- Bessere Parkkonzepte
- Mehr Kontrollen (Parken), wegen häufigen Behinderungen
 - Ecken sind zugesperrt auf Schulwegen
 - Auch in den Stadtteilen

Themenfeld: Verkehr in die Region und aus der Region

Allgemein / Übergreifend

- Bessere Beleuchtung von Geh- und Radwegen, auch in den Außenbezirken

Perspektive: Nutzer/innen von Bus und Bahn

- Verbindungsoptimierung der Stadtteile untereinander
- Optimierung des Umsteigens am HBF in den regionalen Verkehr
 - Besonders Spätverkehr, Sonn- und Feiertags
- Anbindung Köln, Düsseldorfer Flughafen und Moers stärken
- Fehlende Fahrplanabstimmung zwischen SWK Mobil und Eisenbahn am HBF
- Fehlende Radiallinie
- Provinzieller Takt nach 20 Uhr

Perspektive: Autofahrer/innen



- Verkehrsfluss optimieren
- Straßenkapazität nicht unnötig einschränken
 - Sonst wird der ÖPNV verlangsamt
- Nur Elektromobilität nicht sinnvoll

Perspektive: Fahrradfahrer/innen

- Koexistenz PKW/ LKW und Fahrräder attraktiv
 - Breite Vorfahrtsspuren
 - Kapazität für PKW
- Sichere, alternative, durchgehende Routen in die City bekanntmachen und verbessern

Perspektive: Menschen mit Bewegungseinschränkung

- Herausforderung einer alternden Gesellschaft, die auf den ÖPNV angewiesen ist
- Am Ostwall kann ein mobilitätseingeschränkter Teilnehmer nicht in die W-Bahn einsteigen und die Straße sicher überqueren

Themenfeld: Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum

Perspektive: Nutzer/innen von Bus und Bahn

- Ausbauen!
 - Aber nicht innerhalb der vier Wälle
- Mehr Elektro Busse und keine Straßenbahnen
- Höhere Taktung
- Nachtbusse zum Ruhrgebiet, Düsseldorf, etc.
- Pünktlichkeit
- Günstiger
- Bequemer
- Barrierefrei
- Gute Erreichbarkeit

Perspektive: Autofahrer/innen

- Carsharing (Ökonomisch, ökologisch, sozial)
- Parkmöglichkeit außerhalb mit Anbindung an Nahverkehr
- Freie Autobahn
- Billiger Sprit
- Viele Parkplätze
- Grüne Ampeln
- Kurze Wartezeiten an Bahnübergängen
- Ausgewiesene Halteplätze für Pflegedienste und Dienstleister
- Reservierung von Zwei Halteplätzen je Straßenabschnitt
- Mehr Straßen in Einbahnstraßen umwandeln



Perspektive: Fahrradfahrer/innen

- Gute, breite Radwege (Keine Buckelpisten)
- Grüne Ampeln
- Keine Autos auf den Radwegen
- Kürzere Wartezeiten am Bahnübergang
- Fahrradmitnahme im ÖPNV

Perspektive: Fußgänger/innen

- Sicherheit (Auto hat manchmal Vorfahrt)
- Mehr Zebrastreifen, Minikreisel, „Shared space“
- Ordnung = Bahnhof
- Sauberkeit
- Rücksichtnahme von Autofahrern und Radfahrern
- Sichere Gehwege ohne Stolperfallen -> barrierefrei
- Keine parkenden Autos auf den Wegen
- Kurze Wartezeiten an Bahnübergängen

Perspektive: Menschen mit Bewegungseinschränkung

- Zu 1) Bordsteinkanten
- Zu 1) Je attraktiver der Raum, desto mehr Teilnahme am öffentlichen Leben
- Zu 1) Verkehrsgeschwindigkeit?
- Überquerung einer Straße, bzw. „shared space“
- Barrierefreie Straßen und Orte
- Weniger Umgebungslärm - Fluglärm, Straßenlärm, Eisenbahnlärm
- Die körperliche Mobilität muss überall gewährleistet sein
- Wege müssen vom Niveau her, für Menschen mit Gehbeeinträchtigung ausgelegt sein

Themenfeld: Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

Perspektive: Nutzer/innen von Bus und Bahn

- Höhere Frequentierung von Öffentlichen Verkehrsmitteln
 - Steigerung der Flexibilität
- Sicherheitsgefühl durch Präsenz von Sicherheitskräften erhöhen

Perspektive: Fußgänger/innen

- Die ursprünglichste Form der Fortbewegung
 - Wichtige soziale Rolle
- Erfordert Rücksicht Aller

Perspektive: Menschen mit Bewegungseinschränkung

- Kinderwagen



Diskussionsrunde 3: Herausforderungen bei der Umsetzung und Lösungsmöglichkeiten

In dritten Runde diskutierten die Teilnehmenden Herausforderungen bei der Umsetzung der jeweiligen Leitbildziele und entwickelten im Dialog Lösungsmöglichkeiten.

Themenfeld: Erreichbarkeit der Stadtteile und der Innenstadt

Wo lauern Konflikte? Wo kann es Gegenwind geben?	Wie kann man Verständigung erreichen? Welche Lösungen gibt es?
<ul style="list-style-type: none"> Finanzierbarkeit eines günstigeren ÖPNVs 	<ul style="list-style-type: none"> Landes-/ Bundesweite Finanzierung und Kollaboration Kein reiner Mobilitätsfaktor <ul style="list-style-type: none"> Viele weitere Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> Angst vor Gewinneinbrüchen des Einzelhandels, wegen Autofreier Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> Aktuelle Gegenbeispiele <ul style="list-style-type: none"> Studien etc. Widerlegen diese Befürchtung
<ul style="list-style-type: none"> Anwohner mit (mehreren) Autos <ul style="list-style-type: none"> Autofreie Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> Quartiersgaragen Ausbau bestehender Tiefgaragen für mehr Anwohnerfreundlichkeit <ul style="list-style-type: none"> Fahrradstellplätze

Themenfeld: Umweltverträglicher Verkehr

Wo lauern Konflikte? Wo kann es Gegenwind geben?	Wie kann man Verständigung erreichen? Welche Lösungen gibt es?
Autofreie Innenstadt <ol style="list-style-type: none"> Auswärtige Arbeitsplätze Anwohner Gewerbetreiber Anlieferverkehr E-Mobilität 	Autofreie Innenstadt <ol style="list-style-type: none"> Park and Ride Quartiersgaragen, Anwohnerparken, Anwohner ausgenommen Lieferservice von Gewerbetreibenden an Kunden, größere Präsentationsfläche, attraktivere Innenstadt, Bonussysteme Befristete Anlieferung, autofrei nur von 10-19 Uhr Ladestationen bauen, an Taxi-Wartepunkten



Wo lauern Konflikte? Wo kann es Gegenwind geben?	Wie kann man Verständigung erreichen? Welche Lösungen gibt es?
Kostenfreier ÖPNV 1. Finanzierung 2. Autolobby	Kostenfreier ÖPNV 1. Bürgerumlage (z.B. Co ² -Steuer, Mobilitätsumlage) 2. Vorbildstadt <ul style="list-style-type: none"> ○ Image aufmerksam ○ Aufmerksamkeit Werbung
Flächennutzung von Verkehrssträngen 1. Ausbau und Vernetzung von Fahrradwegen (wenig Platz für PKW) 2. Ausbau von Grünflächen 3. Weniger Parkplätzen	Flächennutzung von Verkehrssträngen 1. Steigerung Wohnqualität, Gesundheit, Sicherheit, bessere Übersicht führt zu fließendem Verkehr 3. Quartiersgaragen
<ul style="list-style-type: none"> • Zufahrt bei autofreier Innenstadt für zum Beispiel Pflegedienste etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausnahmereglung bzw. E-Mobilität
<ul style="list-style-type: none"> • Anwohner Parken 	<ul style="list-style-type: none"> • Quartiersgarage
<ul style="list-style-type: none"> • Parken der Arbeitnehmer innerhalb der Stadt 	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitgeber müssen Möglichkeiten zum Parken schaffen
<ul style="list-style-type: none"> • Lieferverkehr online-Handel 	<ul style="list-style-type: none"> • E-Mobilität/ Lastenräder
<ul style="list-style-type: none"> • Direkter Zugang zum Einzelhandel durch Individualverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Verteil- oder Lieferzentrum der Einkäufe im Parkhaus zum Beispiel (dezentrales Parkhaus)
<ul style="list-style-type: none"> • Personen mit eingeschränkter Mobilität 	<ul style="list-style-type: none"> • Push and pull (Angebote (?) schaffen und alternative Angebote offerieren)
<ul style="list-style-type: none"> • Kostenloser ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> • Kreative Querfinanzierung <ul style="list-style-type: none"> ○ Zweckgebundene Rücklagenbildung kommunaler Betriebe ○ Solidarfinanzierung wie bei Semestertickets
<ul style="list-style-type: none"> • Bequemlichkeit der Bürger 	<ul style="list-style-type: none"> • Motivation zum Umdenken und Anreize schaffen



Themenfeld: Verkehr in die Region und aus der Region

Wo lauern Konflikte? Wo kann es Gegenwind geben?	Wie kann man Verständigung erreichen? Welche Lösungen gibt es?
<ul style="list-style-type: none"> • PKW vs. Zweiräder 	<ul style="list-style-type: none"> • Jeweilige Interessenlage respektieren
<ul style="list-style-type: none"> • PKW vs. ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativen abwägen • Vorteile des ein oder anderen würdigen
<ul style="list-style-type: none"> • Diverse Verkehrsverbände 	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung z.B. Verbindungen, Tarife, Tarifstrukturen, einheitliches Ticket
<ul style="list-style-type: none"> • Güterverkehr vs. Personenverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Steuerung mittels neuer Technologie • Entflechtung mittels attraktiver und zusätzlicher Strecken • Güter wieder mehr auf Schienen • Vom Flixbus wieder auf die Bahn/ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Höhere Taktfolge im Schienenverkehr = höhere Belastung (Lärm) für Anwohner • Probleme an Bahnübergängen 	<ul style="list-style-type: none"> • Lärmschutz verbessern • Niveaugleiche Bahnübergänge, Über- oder Unterführungen nicht schließen
<ul style="list-style-type: none"> • Finanzierung ÖPNV (zusätzlicher Fuhrpark, Infrastruktur, Personal) 	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Abgabe? • Einnahmen aus Verkehrsmaßnahmen verwenden
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsverbände nicht nutzergerecht für Krefeld 	<ul style="list-style-type: none"> • Zusammenführung • Tarifgestaltung • Krefeld-Köln, hin und zurück 32 Euro • Fahrzeit vergleichbar
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrrad, E-Roller Mitnahme in ÖPNV begrenzt, kaum zu erhöhen • Bremst Taktfolge 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoher Mehraufwand, wenn überhaupt möglich • Mieträder
<ul style="list-style-type: none"> • Mit der Entfernung sinkt die Nutzbarkeit von Fahrrädern • Reisedauer steigt • Witterung hat Einfluss 	<ul style="list-style-type: none"> • Alternative Angebote



Themenfeld: Lebenswerter Straßenraum und öffentlicher Raum

Wo lauern Konflikte? Wo kann es Gegenwind geben?	Wie kann man Verständigung erreichen? Welche Lösungen gibt es?
<ul style="list-style-type: none"> • Vier Wälle sollen gleichzeitig lebenswerter Stadtkulturraum sein und Orientierungsrahmen für das Parken und den ÖV • Interessenkonflikt Wohnen vs. Einzelhandel 	<ul style="list-style-type: none"> • Wird das als schlimm empfunden? • Entschleunigen • Geht ein friedliches Miteinander von ÖV und Fußgänger? • Parkraum- und Außerhalb der vier Wälle? • Äußere Spur der Wälle als Einbahnstraßen, innere Spur als „shared space“ oder Autoren? • Den großen „Ring“ aktivieren • „Best practice“ Vorbilder besuchen (Kempen) • Für den Kernbereich zur Anbindung von Anwohnern und Einzelhandel/ Besucher: <ul style="list-style-type: none"> ○ Kleinmaßstäbliche Mobilitätslösungen ○ Mehr teilen (Einkaufswagen, Sammeltaxis, Rikschas, Dienstleistung) • Radachsen ertüchtigen Radstationen • Öffentlichen Raum aufwerten als Aufenthaltsort
<ul style="list-style-type: none"> • Anwohner beschwerten sich 	<ul style="list-style-type: none"> • Gute Kommunikation und Einbindung der Anwohner bei öffentlichen Maßnahmen (Bringschuld)
<ul style="list-style-type: none"> • Interessenskonflikt Handel und Anlieger bei wenig Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Anreize zur Verhaltensänderung anbieten • Lieferservice vom Einzelhandel zum Parkplatz <ul style="list-style-type: none"> ○ Z. B. durch Vermietung von Lastenrädern
<ul style="list-style-type: none"> • Generell 	<ul style="list-style-type: none"> • Informieren • Einbinden • Kommunizieren • Vorteile benennen • Anregungen aufgreifen



Themenfeld: Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

Wo lauern Konflikte? Wo kann es Gegenwind geben?	Wie kann man Verständigung erreichen? Welche Lösungen gibt es?
<ul style="list-style-type: none">• Individuelle Interessen contra soziale und Gemeinschaftliche	<ul style="list-style-type: none">• Aufklärung• Ahndung von Ordnungswidrigkeiten• Wiederholungstäter Folgemaßnahmen (Polizei und Verwaltung)
<ul style="list-style-type: none">• Begrenzter Raum mit unterschiedlichen Nutzern	<ul style="list-style-type: none">• Klare Trennung von Räumen
<ul style="list-style-type: none">• Sicherheit vs. Geld	<ul style="list-style-type: none">• Förderung/ Behandlung• Anerkennung von Rücksicht<ul style="list-style-type: none">○ Unterschiedliche Perspektiven• Priorisieren: Sicherheit > Geld• Unsicherheit finanziert Sicherheit<ul style="list-style-type: none">○ Bsp. Knolle finanziert Blitzer○ Statt Vorhaltung

Dokumentation erstellt

07.06.2019

Klemens Lühr und Nadine Gode

IKU_Die Dialoggestalter