



Stimmzettel



## POLITISCHE PODIUMSDISKUSSION



Auftakt der DuiNaMo war eine politische Podiumsdiskussion vor dem Hintergrund der Kommunalwahl im September 2025. Wir diskutierten mit Vertretern von SPD, CDU, Junges Duisburg, Grünen und Linken über die Verkehrs- und Mobilitätspolitik in Duisburg. **Fragen zu Rad- und Fußverkehr sowie öffentlichen Verkehrsmitteln**, zu Plänen und Konzepten, diese umweltfreundlichen Verkehrsmittel in Duisburg künftig mehr in den Fokus zu nehmen, sollten Aussagen der Politik einfordern.

## ERKENNTNISSE

Die Antworten der **Politiker** verdeutlichten die momentane Situation: Sie sprachen sich zwar durchaus für bessere Bedingungen für Rad- und Fußverkehr und den ÖPNV aus – waren dann aber doch **sehr der aktuellen Situation verhaftet**.

Fehlendes Geld und zu wenig Personal wurden beklagt, und immer wieder kamen sie auf den Autoverkehr zu sprechen, um den es eigentlich gar nicht gehen sollte. Die Oppositionsfractionen führten ihre Anträge z. B. zu Fahrradstraßen oder Lastenrädern an, die jedoch von den Mehrheitsfractionen stets abgelehnt wurden. Uns als Veranstalter und dem Publikum **fehlten konkrete Pläne und Visionen, wie sich Duisburg auf den Weg zu einer menschen- und umweltfreundlicheren Mobilität machen kann**.

Unser Resümee: **Wir müssen laut werden, wir müssen immer wieder einfordern, dass wir in einer anderen Stadt leben wollen**. Sonst wird in die Verkehrspolitik in Duisburg keine Bewegung kommen.

Zur Aufzeichnung →



Oliver Beltermann  
(Junges Duisburg)



Herbert Fürmann  
(Die LINKE)



Philipp Mandel (SPD)



Sebastian Ritter  
(Bündnis 90/Die Grünen)



Daniel Pfaff (CDU)

# IMPULSVORTRAG (RAD)VERKEHRSWENDE



Am Samstagvormittag hielt Heather Kath's, erste Radverkehrs-Professorin in NRW, einen spannenden Vortrag zur Verkehrswende. Sie entwickelt Konzepte und Instrumente, die eine leistungsfähige Planung, Gestaltung und Bewertung von Radwegenetzen ermöglichen sollen.

## ERKENNTNISSE

Die **Verkehrswende ist essenziell**, um Treibhausgasemissionen zu reduzieren, den städtischen Raum effizienter zu nutzen, die Lebensqualität zu steigern, die Verkehrssicherheit zu verbessern und die positiven Auswirkungen auf die Gesundheit zu fördern.

Prof. Kath's zeigte eindrücklich per Animation: **Bus- und Radverkehr benötigen** pro Person deutlich

**weniger Platz als Pkw** – und beim Start an einer Ampel kommen gleich viele Menschen im Bus oder auf dem Rad deutlich schneller voran als im Auto.

Durch konkurrierende Nutzungen entsteht in der Stadt ein Platzkonflikt: Autoverkehr, Parken, Rad- und Gehwege sowie Grün- und Aufenthaltsflächen. Als Lösung schlägt sie ein **hierarchisch geplantes Radwegenetz** vor, das Nebenstraßen nutzt statt Hauptverkehrsachsen.

Erfolgsfaktoren sind ein durchgängiges Netz, gute ÖPNV-Anbindung, sichere Routen und gut gestaltete Kreuzungen. Prof. Kath's stellte den **Radverkehr als zukunftsweisenden Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität** vor – ein zentraler Baustein für lebenswerte Städte von morgen.

## Aufteilung des Raums

- Leistungsstarke Achsen für verschiedene Verkehrsmittel
- Attraktive Verkehrswege, auch für ungeübte Radfahrende, Menschen mit eingeschränkter Mobilität und Fußgänger
- (Sichere) Routen auf wichtigen Verbindungsachsen



Für Duisburg zeigt sich, wie viel noch anders werden muss – welch weiten Weg die Stadt noch zurücklegen muss.

# FUSSVERKEHRS- UND HALTESTELLENCHECK



Für den VCD Duisburg war es eine Premiere: Der erste Fußverkehrs- und Haltestellencheck in Duisburg. In Neudorf im Bereich des Sternbuschwegs hat sich eine Gruppe vor Ort die Bedingungen für den Fußverkehr angesehen. **Wie ist die Situation auf den Gehwegen, sind notwendige, sichere Übergänge über die Straßen vorhanden und wie sind die Haltestellen für Bus und Bahn gestaltet?**

## ERKENNTNISSE

Das Ergebnis ist gemischt: Einiges ist ganz gut gelungen, z. B. ist ein Teil der Haltestellen für Bus und Bahn in Ordnung, die Gehwege in den Seitenstraßen sind breit genug.

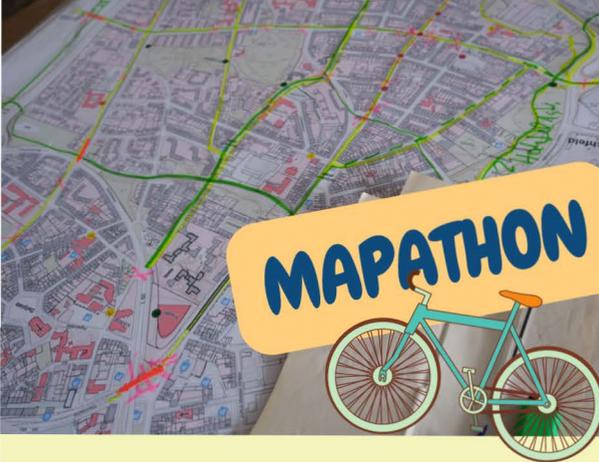
Aber es gab auch viel zu beanstanden, wobei **das Hauptproblem zugeparkte Gehwege** sind. Die Stadt erlaubt dieses Parken, aber es bleibt viel zu wenig Platz für den Fußverkehr. Zur Überquerung des stark befahrenen

Sternbuschwegs **fehlen Mittel-Inseln oder Zebrastreifen**. An den Haltestellen fehlen teilweise Informationen sowie Sitzgelegenheiten und auch hier gibt es zugeparkte Stellen, wo eigentlich die Fahrgäste aus der Straßenbahn auf den Bürgersteig gelangen sollten.

Die Ergebnisse werden nun verarbeitet, den zuständigen Stellen bei der Stadt und in der Bezirksvertretung vorgelegt.

Auf jeden Fall sollen weitere Fußverkehrschecks stattfinden. Gemeinsam mit anderen Initiativen, z. B. von Menschen mit Handicap, wird der VCD in anderen Stadtteilen die Situation für den Fußverkehr untersuchen, und **nicht lockerlassen, Verbesserungen bei Politik, Verwaltung und der DVG einzufordern**.





Bei unserem **Mapathon** arbeiteten 45 engagierte Bürger\*innen in lebendiger und konstruktiver Atmosphäre an der **Zukunft des Radverkehrs** in Duisburg. Gemeinsam wurde intensiv diskutiert und ein **Wunschradnetz für Duisburg** kartiert.

Für acht Stadtteile lagen Stadtpläne im Format DIN A0 bereit. In Gruppen von sechs bis acht Engagierten trugen wir mit unterschiedlichen Farben ein, wo wir im **Alltag mit dem Rad unterwegs** sind, welche Wege wir gerne nutzen würden, wenn sie sicher wären, und wo es **kritische oder gefährliche Stellen** gibt. Wichtige Orte wie Schulen, Behörden oder Einkaufszentren wurden zusätzlich mit Klebepunkten markiert.

Es entstand für jeden Stadtteil ein **Wunschradnetz der Menschen**, die dort leben und täglich unterwegs sind. Anschließend legten wir das von der Stadt geplante **Hauptrouthenetz** aus dem „Abschlussbericht Mobilitätskonzept“ darüber und verglichen beide Netze miteinander.

## ERKENNTNISSE

In vielen übergeordneten Verbindungen gab es große Übereinstimmungen zwischen unseren Planungen und dem Konzept der Stadt, gerade in lokalen Verbindungen - aber auch Unterschiede. Hier zeigt sich der **Mehrwert Erfahrungen Lokaler**.

Die Ergebnisse werden von uns in einer **öffentlich zugänglichen Karte** online dargestellt, inklusive der identifizierten Gefahrenstellen. Diese Karte soll nicht nur informieren, sondern der Verwaltung auch als konstruktiver Impuls dienen.

Wir haben vor, die Ergebnisse mit der Stadtplanung zu besprechen und hoffen, dass unsere Perspektiven aus der alltäglichen Praxis in die **weitere Netzplanung** einfließen.



Der Weg bis zum sicheren Alltagsradeln in Duisburg ist noch lang, **der Anfang ist gemacht**.

# SICHERE SCHULWEGE

Kinder und Jugendliche sollten im Straßenverkehr gefahrlos an ihr Ziel kommen, doch **steigt die Anzahl verunglückter Kinder und Jugendlicher** in den letzten Jahren in Duisburg an. Gerade Schulwege müssen sicher sein. Der Workshop profitierte von der Diversität der Teilnehmenden: Die Perspektive von Eltern, Menschen aus Politik, Polizei und dem Bereich *Smart City* bereicherten den Austausch.

Herausforderungen sehen alle Teilnehmenden vor der Haustüre bzw. auf dem Schulweg der Kinder: schlechte Fahrbahndecken, die Fahrradfahrende auf den Fußweg zwingen, ausgedehnte Ampelschaltungen und Elterntaxis, die ein Sicherheitsrisiko für andere darstellen. **Zähe Prozesse mit der Stadtverwaltung** machen es schwer, Verbesserungen zu erwirken.

## ERKENNTNISSE

**Schulwegepläne** geben Informationen darüber, welche Wege primär genutzt und entsprechend gesichert werden müssen. Doch verfügen Schulen weder über Kapazitäten noch über Wissen, diese zu erstellen. **Private und Mobilitätsvereine bieten - häufig partizipative - Instrumente** an, Schulen dabei zu unterstützen. Die Erstellung könnte als **Smart City-Angebot** konzipiert werden.



Eltern stehen vor vielen Herausforderungen, sodass wenig Zeit für ehrenamtliches Engagement bleibt. **Ehrenamtsmanagement** könnte helfen, neben Eltern auch andere Zielgruppen wie Großeltern zu motivieren, sich für sichere Schulwege wie **Lotsensysteme (Fuß- oder Fahrradbus)** einzusetzen.

Die **Straßenverkehrsordnung bietet** inzwischen **Möglichkeiten, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung** auf Schulwegen umzusetzen. Die Einrichtung sicherer Schulwege **muss von der Verwaltung priorisiert werden**, um schnell Verbesserungen zu erzielen.



# KRITISCHE RADTOUR



Die DuiNaMo endete am Sonntag mit einer verkehrspolitischen Radtour unter dem Motto „Licht und Schatten auf Duisburgs Radwegen und Straßen“.

Die **Qualität von Radfahrstreifen** wurde zunächst an Duisburgs ältestem Streifen auf der Kardinal-Galen-Straße besprochen. Damals eine Errungenschaft, gilt er heutzutage als zu schmal und führt direkt an parkenden Autos vorbei. Der Abschnitt in Höhe der A59 zeigt, wie man es heute richtig macht.

In Neudorf hatte der ADFC die **Umgestaltung der Grabenstraße zu einer Fahrradstraße** vorgeschlagen. Ein Antrag dazu wurde allerdings abgelehnt. Eine **Radvorrangroute durch Neudorf** wird jedoch vonseiten des ADFC weiterhin als notwendig gefordert. Auch in Hochfeld bietet sich eine solche **Radvorrangroute auf der Gitschiner und Musfeldstraße** an.

Im Nachtigallental ging es erstmals um den Radschnellweg 1, wobei auch 15 Jahre nach der Machbarkeitsstudie unklar ist, ob der RS 1 nördlich oder südlich der Bahntrasse verlaufen soll.

In Hochfeld ging es um die Zuwegung zur **IGA**. Für die Haupttradroute gibt es abschnittsweise einen **weniger als 1,5 m schmalen Radweg für beide Richtungen**.

Neben **(il-)legalem Rad- oder Gehweg-parken** wurde zudem über infrastrukturelle Mängel wie eine große innerstädtische Kreuzung gesprochen, wo das Linksabbiegen für Radfahrende baulich überhaupt nicht vorgesehen ist.

## ERKENNTNISSE

Eindeutig mehr Schatten als Licht: Die 35 Teilnehmenden waren sich sicher, dass das **schlechte Abschneiden Duisburgs beim Fahrradklimatest weitgehend gerechtfertigt** ist.

Es ist noch viel Luft nach oben – und **nicht alle Maßnahmen kosten viel Geld**. Aber **die Politik muss entsprechend die Prioritäten setzen**: Verkehrsberuhigung und Radvorrangrouten u. a. durch Fahrradstraßen, die Durchsetzung der StVO gegen Falschparken oder die Umsetzung von Qualitätsstandards sind notwendige Mittel für mehr Licht auf Duisburgs Radwegen.

# RESÜMEE & AUSBLICK

Die DuiNaMo hat gezeigt, dass ...

- in Duisburg **ganz großer Handlungsbedarf in der Verkehrspolitik** herrscht
- wir eine **Vision** zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung brauchen sowie **Mut** und **Entschlossenheit**, diese **Wirklichkeit** werden zu lassen
- viele **Menschen Lust** haben und sich **engagieren**, um in Duisburg etwas zu **bewegen**. **Vielen Dank** an alle Teilnehmenden und Mitwirkenden!
- diese Menschen auch **eine Menge zu sagen** haben: Deren praktisches **Fachwissen** sollte die Stadt **als Expertise nutzen**.
- wir **nicht locker lassen** dürfen, um Politik und Verwaltung zu **Veränderungen** zu bewegen und **neue Arbeitsformen** mit der Stadt zu **entwickeln**

Die Themen zu nachhaltiger Mobilität liegen in Duisburg auf der Straße.

Das heißt für uns: Die erste DuiNaMo wird bestimmt nicht die letzte sein.

## SO MUSS ES WETERGEHEN

- **Eine visionäre und einfallsreiche Stadtpitze muss mit Mut, Engagement und echten Beteiligungsformaten die Verkehrswende in Fahrt bringen.**
- **Radverkehr:** Konzeption und Umsetzung eines leistungsstarken und attraktiven Radverkehrsnetzes unter Beteiligung der Menschen vor Ort
- **Fußverkehr:** Gehwege für sicheren und barrierefreien Fußverkehr freihalten, in den Stadtteilen Problemstellen identifizieren, öffentlich machen und bei den Verantwortlichen Änderungen einfordern
- **ÖPNV:** Gespräche mit Stadt und DVG für Barrierefreiheit, zuverlässige Fahrgastinformation und verbessertes Angebot - mehr Linien und höhere Taktung
- **Schaffung von echten Mitgestaltungsmöglichkeiten** für Menschen, die in Duisburg Fahrrad, Fußwege oder öffentliche Verkehrsmittel nutzen.
- **Klare, transparente Konzepte und Planungen** mit einem **definierten Zeitplan** und **messbaren Zwischenergebnissen**
- Das geht nur, wenn wir uns ehrlich machen: Wir brauchen **deutlich mehr Budget** und **Personal** für nachhaltigen Verkehr!

ALLE INFOS AUF  
Duinamo.de

