

# Forderungen und Ideen an/für die Stadt Duisburg

## Inhaltsverzeichnis:

1. Einleitung
2. Grünflächen
3. Öffentliche Plätze
  1. Arbeit an Schulen
4. Verkehr
  1. Problemstellen für Fahrradfahrer
  2. Fahrradfahren attraktiver machen
  3. Autofahren unattraktiver machen
  4. ÖPNV
5. Energiepolitik
6. Bürgerbeteiligung

## Einleitung

„Der Klimawandel ist die größte Bedrohung der Weltgesundheit im 21. Jahrhundert“

So lautet das Fazit eines Übersichtsartikels weltweit führender Experten zu Fragen von Klimawandel und Gesundheit, zitiert nach Hans Joachim Schellnhuber: Selbstverbrennung (2015), S. 395. Der Weltklimarat IPCC prognostiziert eine globale Erwärmung von 1,5°C im Vergleich zu vorindustrieller Zeit zwischen 2030 und 2052. Und auch wenn Zweiteres doch noch weit weg erscheint, ist unsere Generation dann erst 50 Jahre alt.

Durch das Schmelzen der Polkappen, wird der Meeresspiegel immens ansteigen. Duisburg liegt mit 33 m ü. NN noch sicher über dem Meeresspiegel, doch wären schon bei einem Anstieg von einem Meter über 1,5 Millionen Deutsche und über 5 Millionen Niederländer gefährdet, von den Bewohnern Palaus, der Fidschi-Inseln, der Marshallinseln, etc. ganz zu schweigen.

Doch nicht nur der Anstieg des Meeresspiegels, sondern auch die zunehmende Desertifikation und die Luftverschmutzung (z.B. durch Feinstaub) gefährden die Gesundheit der Bürger und die Stabilität unserer Gesellschaft, sowie die Artenvielfalt, die Balance des Ökosystems und vieles mehr immens.

Deshalb protestiert Fridays for Future international, um Aufmerksamkeit auf diese Themen zu lenken.

Im Folgenden wird die Ortsgruppe Duisburg Forderungen an die Stadt Duisburg formulieren und Ideen zur Umsetzung der Forderungen vorschlagen. Diese sind noch nicht ausgereift und stellen natürlich nicht die Lösung schlechthin dar; sie umzusetzen wäre jedoch ein guter Anfang. Falls bei der Umsetzung der Ideen Hilfe benötigt wird, erklärt sich die Ortsgruppe Duisburg gerne bereit zu

# Grünflächen

Forderungen:

- Wiedereinführung der Baumschutzsatzung
- Erhaltung bestehender Grünflächen und Freiflächen
- Schaffung neuer Grünflächen (z.B. Parkplätze zu Grünflächen)
- Vorgärten und Gärten sollen nicht versiegelt werden, sondern Bäume und andere Pflanzen beherbergen
- Einrichtung eines Umweltdezernates
- Abbau unnötiger klimafeindlicher Regularien

Die Baumschutzsatzung beschrieb von 1991 bis 2016 die Voraussetzungen unter welchen eine Privatperson einen Baum in ihrem Besitz fällen durfte. Seit dem 1.1.2016 ist die Baumschutzsatzung außer Kraft gesetzt worden, was darin resultiert, dass jede Privatperson ihre Bäume fällen darf. Seitdem wurden schätzungsweise 3 000 Bäume gefällt. Da Bäume aber nicht nur ein Besitz einer Privatperson darstellen, sondern auch der Öffentlichkeit einen großen Dienst erweisen, da sie Artenvielfalt garantieren (rund 6 700 Arten sind in Deutschland auf Bäume angewiesen), Sauerstoff produzieren (ein kleiner Baum produziert genug Sauerstoff für 5-10 Menschen), als Kohlenstoffspeicher, als Schutz vor Erosion sowie als Staubfilter dienen (bis zu 300kg/Jahr), haben durch Kühlung und Verdunstung einen positiven Effekt auf das Mikroklima und haben positive mentale Effekte auf Menschen. Durch das Abholzen der 3 000 privaten Bäume wird für 15 000 Menschen kein Sauerstoff mehr produziert und knapp 1 000 000 kg Staub werden nicht mehr aus der Luft gefiltert. Daher muss eine Baumschutzsatzung wieder eingeführt werden, sodass wir all diese positiven Effekte noch in der Zukunft genießen können.

Grün- und Freiflächen haben ebenfalls viele der oben genannten Effekte. Zusätzlich sorgen sie für Grundwasserregeneration, die Erzeugung von Kaltluft und dienen als Erholungsraum. Durch die Bebauung von Freiflächen werden Luftkorridore, welche für das Mikroklima sehr wichtig sind, vermindert oder gar zerstört. Ein gutes Beispiel ist der Wald am Rhein-Herne-Kanal, für welchen eine Bebauung vorgesehen war. Doch aufgrund seiner wichtigen Funktion in der Frischluftschneise wurde die Bebauung verhindert. Wir fordern, dass alle Grün- und Freiflächen erhalten werden.

Die Erhaltung bestehender Grünflächen wird aber nicht genug sein. Eine Schaffung neuer Grünflächen hätte - wie oben zu sehen - viele positive Effekte. Vor allem die Kaltluftproduktion ist wichtig, da Duisburg eine der wärmsten Städte NRWs ist. Wir fordern, dass Parkplätze zu Grünflächen umgestaltet werden. Ein guter Platz, um dies durchzusetzen wäre der Parkplatz am Ludgeriplatz.

Gärten und Vorgärten haben Potenzial positive Effekte auf das Mikroklima zu haben. Alles, was es bräuchte wäre eine Verordnung, die besagt, dass man nur einen bestimmten Prozentsatz des Vorgartens versiegeln darf. Wir fordern maximal 50% versiegelte Fläche im Vorgarten und maximal 35% versiegelte Fläche im Garten.

Das Umweltamt ist momentan der Stadtplanung untergeordnet, welches sich hauptsächlich auf das Bauen fokussiert. Ein Umweltdezernat würde sich auf nachhaltige ökologische Politik fokussieren, was für die Zukunftsfähigkeit Duisburgs wichtig ist. Deshalb fordern wir ein Umweltdezernat.

Unnötige Regularien halten Bürger davon ab klimafreundlich zu leben. Konkret ist der Denkmalschutz zu nennen. Es darf weder eine gescheite Dämmung eingebaut werden noch dürfen Solarpanele auf dem Dach montiert werden. Wir fordern ein Abschaffung dieser Regularien, sodass die Bürger sich aktiv am Klimaschutz beteiligen können.

## Öffentliche Plätze

Unsere Forderungen sind:

1. Das Aufstellen von Mülleimern an öffentlichen Plätzen. Diese sollten die Möglichkeit bieten den Müll zu trennen, wie es beispielsweise im Forum schon der Fall ist.
2. Extra „Mülleimer“ für Zigarettenstummel und Kaugummis, damit auch diese nicht achtlos auf den Boden geworfen werden.
3. Höhere Geldstrafen und striktere Kontrollen bei Missachtung der oberen Punkte. (Bsp.: Prag -> sauberere Straßen)
4. Die Installation von Frischwasserbrunnen an viel besuchten Plätzen, damit sich der Kauf von Plastikflaschen vermeiden lässt. Diese können dann z.B. benutzt werden um Mehrwegflaschen wieder aufzufüllen. Dieses System ist beispielsweise in Wien und Rom sehr verbreitet und auch erfolgreich.
5. Die Attraktivität von öffentlichen Plätzen zu erhöhen, indem man mehr Grünflächen integriert. Dieser Punkt kann zusätzlich die Luftqualität in Duisburg verbessern.
6. Bei Nacht sollte es möglich sein nur jede zweite Straßenlaterne einzuschalten, da die Menge der Lichtquelle ausreicht und die Stadt somit der Lichtverschmutzung entgegenwirken könnte. So ließen sich außerdem auch die Werte des Stromverbrauchs senken.

## Arbeit an Schulen

Die Schulen sollen – wie die öffentlichen Plätze – ökologisch sinnvoll ausgestattet werden. Außerdem soll die Stadt die Schulen dazu auffordern vegetarisches Mensaessen anzubieten und Aufklärung (Folgen des Fleischkonsums, Werbung für Duisburg.Grün) und Mülltrennung zu betreiben, da diese das anscheinend nicht von selbst tun.

## Beispiele für Problemstellen für Fahrradfahrer in Duisburg:

1. Ruhrort Richtung Meiderich: Eisenbahnstraße / Ruhrorter Kreisverkehr / Hafenstraße / Am Nordhafen:  
Der Radweg ist dort im Gegensatz zur Straße nie geräumt, das führt dazu dass gerade im Herbst und Winter das Fahren unangenehm und gefährlich ist. Hinzu kommt die Baustelle am Kreisverkehr an der Stelle, da dort die Wegführung nicht eindeutig und gut zu fahren ist.
2. Ruhrort Richtung Homberg Richard-Hindorf-Platz/ Friedrich-Ebert-Brücke:  
Der Radweg auf der rechten Straßenseite ist nicht geräumt und somit von Ästen, Blättern und anderem Unrat bedeckt. Hinzu kommt, dass die Wurzeln der Bäume am Rand den Asphalt aufgebrochen haben. Dabei ist es nicht nur unangenehm auf diesen Wegen zu fahren, sie schädigen auch das Fahrrad.
3. Duisburg-Kasslerfeld Richtung Stadtmitte: Kreuzung Am Brink / Kasslerfelder Straße:  
Aus Sicherheitsgründen läuft der Verkehr hier über einen Umweg. Dieser Rad- und Fußweg verläuft parallel zur Straße Am Brink und ist kaputt und mit Ästen usw. bedeckt. Dabei sind Rad- und Fußweg durch eine Hecke voneinander getrennt. An der Kreuzung verläuft die Wegführung für Radfahrer über zwei Möglichkeiten: Entweder man kreuzt Am Brink direkt und ist auf der anderen Straßenseite auf der linken Seite. An der Stelle befindet sich eine Ampel, die außer Betrieb ist und eine Schranke, d.h. man kann die Straße problemlos queren. Die zweite

Möglichkeit ist, erst die Kasslerfelder Straße und dann Am Brink zu kreuzen, also so wie man es auch normalerweise an Kreuzungen macht. Es sind aber alle Ampeln als Fahrradampeln gekennzeichnet. Wenn man also auf besagtem Radweg vom Kreisverkehr kommt und auf die andere Straßenseite möchte, muss man sich entscheiden. Die zweite Möglichkeit ist gefährlich, da dort viele LKW herkommen, die nicht unbedingt auf Radfahrer achten. Die hintere Ampel dort wird etwas später grün als die vordere, sodass man als Radfahrer auf der Verkehrsinsel in der Mitte warten muss, wo die LKW sehr dicht vorbeifahren. Wenn man sich jedoch aus diesen Gründen für die erste Möglichkeit entscheidet und evtl. warten muss, kann man aufgrund der Hecke und einer Kante nicht auf den Fußweg fahren und blockiert so den Fahrradweg. Es gab für kurze Zeit die Möglichkeit, durch einen kleinen Park zu fahren, und so die Probleme zu umfahren, jedoch wurde dieser Anfang dieses Jahres abgeholzt und die Wege durch Zäune unzugänglich gemacht.

Wie soll der Radverkehr hier sicher geführt werden, wenn der Umbau des Brückenzuges erfolgt?

4. Kasslerfeld Richtung Stadtmitte, Schwanentorbrücke / Schwanenstraße:

Rad- und Fußweg auf der von Kasslerfeld aus rechten Seite sind seit dem 09.04.2018 aufgrund einer Baustelle gesperrt. Für Fußgänger ist eine Umleitung über die andere Straßenseite ausgeschildert. Zudem wurde eine Absperrung so verschoben, dass sich eine Gasse bildet. Für Radfahrer hingegen gibt es keine Umleitung. Über die falsche Seite zu fahren ist mangels Schildern, die dies genehmigen, nicht erlaubt und wegen dem Gegenverkehr zu gefährlich und durch die Gasse ist ausdrücklich verboten. Die einzige Möglichkeit ist also, vom Radweg auf die Straße zu fahren, wo nicht nur Autos eine Gefahr darstellen, sondern vor Allem die Straßenbahnschienen. Einerseits ist es ein großes Risiko diese zu queren und mitten auf der Straße zu fahren, da man mit schmalen Reifen (z.B. bei einem Rennrad) Gefahr läuft, in die Schienen zu fahren. Andererseits ist aufgrund der Barrieren der Streifen rechts von den Schienen so schmal, dass man auch dort, wenn man nicht hundertprozentig sicher Fahrrad fährt, kaum fahren kann. Diese Baustelle wird noch voraussichtlich bis zum Herbst dieses Jahres bestehen, d.h. man kann diese Strecke, die wenn man von Homberg, Ruhrort oder Kasslerfeld in die Innenstadt möchte, sehr wichtig ist, im Sommer, wenn viele Menschen noch eher Radfahren würden, nur sehr eingeschränkt nutzen.

5. Stadtmitte Richtung Kasslerfeld, Schwanenstraße / Schifferstraße:

Wenn man von der Schwanentorbrücke kommt und nach Kasslerfeld weiterfahren möchte, ist der Radweg nachdem man die Schifferstraße gekreuzt hat so eng und schief, dass man ihn nur nutzen kann, wenn man an der Stelle sehr langsamer fährt. Das führt dazu, dass man zumindest auf der Ecke den Gehweg mit nutzt, um nicht auf die Straße zu fahren. An der Ampel vor und auch hinter der Unterführung stehen jedoch Menschen, die die Straße kreuzen oder zur Straßenbahnhaltestelle kommen wollen.

6. Duisburg-Kasslerfeld Richtung Ruhrort, Ruhrorter Straße kurz vor dem Kreisverkehr:

Von der Innenstadt kommend auf der rechten Straßenseite wird ein neues Gebäude errichtet. Daher ist an der Stelle der Gehweg gesperrt, sodass Fußgänger, die in beide Richtungen gehen, über den Radweg ausweichen. Das ist zum einen gefährlich für Fußgänger, da dort nicht geregelt ist, dass Radfahrer z.B. absteigen, sondern auch für Radfahrer blöd, da man vor dem Kreisverkehr und der darauffolgenden Brücke nur ungern Tempo verliert, um die Steigung zu überwinden und auch generell nicht gerne auf „seinem“ Weg ausgebremst wird.

7. Duisburg-Homberg Richtung Baerl und umgekehrt, Deichstraße / „Grüne Hubbrücke“ über den Rheinpreußen-Hafen

Diese Brücke (Teil des Rheinradwegs !) ist seit dem November 2017 gesperrt, da sie nicht mehr sicher ist. Sie ist jedoch eine wichtige Verbindung, da man über sie den Rheindeich entlang fahren kann. Gerade für Leute die aus Duisburg-Baerl kommen und nach Ruhrort, Rheinhausen oder Homberg wollen, ist es eine schnelle und sichere Route. Die andere Strecke führt quer

durch Homberg, da das Gebiet um den Hafen herum Privatgelände ist. Zudem gibt es an der letzten Möglichkeit vor der Brücke den Weg zu verlassen kein Hinweisschild. Man erfährt erst an der Brücke, dass diese gesperrt ist, muss umkehren und damit 2km Umweg fahren.

#### 8. Duisburg-Mitte, Beispiel Königstraße vor dem Forum

Es gibt viel zu wenig Fahrradständer über die Innenstadt verteilt aber auch in den Stadtteilen. Als Radfahrer möchte man sein Rad sicher abstellen, wozu auch gehört, dass man es anschließen kann, bei einem Diebstahl zahlt die Versicherung auch nur dann, wenn das Rad angeschlossen war, abschließen reicht nicht. Zudem möchte man nicht erst eine lange Strecke mit dem Rad zurücklegen, um dann beim Einkaufen durch die Stadt laufen zu müssen. Gerade wenn man nur zu einem Geschäft/ Einkaufszentrum wie zum Forum oder City Palais muss, werden Fahrradständer an die man das Rad anschließen kann benötigt und das vor der Tür und nicht am anderen Ende der Straße. Das gilt auch für Schulen.

Wir fordern einen Plan um diese und weitere Hindernisse für einen sicheren und zügigen Radverkehr umgehend zu beheben. Gern arbeiten wir mit daran.

## Radfahren Attraktiver Machen

Wir möchten das Radfahren attraktiver machen, da es eine umweltfreundliche Alternative bspw. zum Auto ist.

Um Radfahren attraktiver zu machen, würden wir vorschlagen die Infrastruktur, hinsichtlich der Radwege zu verbessern.

Dazu müssen die Radwege breiter werden und die Oberfläche muss verbessert werden, sodass es einfacher und angenehmer zu fahren ist. Außerdem sollte die Führung an Baustellen besser ausgearbeitet werden, da dies ein hohes Unfallpotential bietet.

Im Allgemeinen möchten wir das Unfallrisiko für die Fahrradfahrer senken und aus diesem Grund schlagen wir den Bau von Schnell Radwegen vor die Fahrtunterbrechungen durch Ampeln oder Kreuzungen vermeiden.

Ein weiterer Punkt dazu wäre „protected bike lanes“ einzuführen. Dies sind Radwege die mit baulichem Schutz wie bspw. Plastik Pylonen von der Straße abgetrennt sind. Dadurch wird das Sicherheitsgefühl der Bürger gesteigert und das Radfahren wird wieder attraktiver. Des Weiteren möchten wir verhindern, dass Autos auf Radwegen parken wenn „protected bike lanes“ nicht möglich wären und nur die Fahrradwege ausgebessert werden können und fordern damit wir eine Geldstrafe für die jeweiligen Autofahrer, da dies ein hohes Unfalls- und Verletzungsrisiko darstellt.

Abschließend ist es wichtig zu erwähnen das mehr und außerdem sichere Abstellplätze wie Fahrradhäuser angeboten werden sollen

Außerdem sollte das Mobilitäts Bewusstsein für das Radfahren steigen, deswegen schlagen wir vor Projekttag an diversen Schulen durchzuführen oder mit Werbung dies zu steigern.

## Autofahren unattraktiver machen

Die Umsetzung dieser Forderung muss mit einer enormen Steigerung der Attraktivität von ÖPNV und Radverkehr einhergehen.

Warum wir diese Forderung stellen:

- Kosten müssen für den Verbraucher sichtbar gemacht werden (Vergleich: Busticket kaufen bedeutet bewusst Geld ausgeben, Autofahren bedeutet nur **versteckte Kosten**, nicht pro Fahrt)
- **Gesellschaftliche Kosten** müssen auf die Verursacher umgelegt werden

- **Elektroautos** können **nicht** die Lösung sein (Aufwändige Herstellung, knappe Rohstoffe, woher soll der Strom kommen?)
- **Flächenverbrauch** durch Autos (v.a. durch Parkplätze)

Ansätze:

- **Geschwindigkeitsbeschränkungen**
  - Fahrzeiten erhöhen und so Alternativen attraktiver machen
  - Verkehr gleichzeitig für Radfahrer und Fußgänger sicherer machen
- **Fußgängerzonen** erweitern (z.B. vor allen Schulen)
  - Kampf gegen „Elterntaxis“ (fördert nebenbei Selbstständigkeit der Schüler)
  - Schutz von jüngeren Schülern vor Verkehrsunfällen
  - angenehmeres Erscheinungsbild der Stadt, erhöhte Aufenthaltsqualität
- weniger **Parkplätze**
  - entstehende Flächen für Grünflächen, Fuß- und Radwege □ angenehmeres Erscheinungsbild der Stadt, Aufenthaltsqualität erhöht
- **Parkgebühren** erhöhen
  - am besten in Übereinstimmung mit anderen Kommunen um längeren Fahrten dorthin vorzubeugen (v.a. CentrO! Wenig gewonnen, wenn Kunden statt in die Duisburger Innenstadt bis nach Oberhausen fahren.)
- **Fahrverbote**
  - nicht nur Diesel. Umweltzone existiert schon in Duisburg (Ausweitung auf Walsum, Baerl, Großenbaum möglich?)

Weitere Ideen:

- **Citymaut/** „Staugebühr“ (idealerweise für Ruhrgebietsstädte gemeinsam)
  - Beispielstädte: London, Stockholm (nachdem die Bevölkerung dieser Maßnahme erst kritisch gegenüberstand, befürworteten mittlerweile 70% der Bevölkerung die Citymaut<sup>1</sup>), ...
  - Vorteile:
    - Klimaschutz durch verringertes **Verkehrsaufkommen** insgesamt, nebenbei Verbesserung der Luftqualität in der Stadt
    - verringertes **Staurisiko**
    - **Geld** für ÖPNV-Ausbau, Radwege etc.

<sup>1</sup>Interview mit Jonas Eliasson, Direktor des Zentrums für Verkehrsstudien an der Königlich Technischen Hochschule (KTH) <https://www.zeit.de/auto/2013-03/citymaut-stockholm-2> am 25.02.19

## ÖPNV

Der ÖPNV muss besser werden um als ernsthafte Alternative zum MIV angesehen werden zu können. Diese Verbesserungen müssen auf drei Bereichen erzielt werden.

1. Der ÖPNV muss günstiger werden (Preiserhöhung von 79% seit 2000)
2. Man muss jeden Ort zu jeder Zeit erreichen können
3. Die Geschwindigkeit des ÖPNVs muss sich verbessern

Ansätze um diese Herausforderungen zu meistern sind:

- Unterstützung durch Bund und Länder
- Parkgebühren erhöhen statt Ticketpreise
- integrierte und abgestimmte Konzepte für die Bepreisung städtischer Mobilität (Nahverkehr, Parkgebühren, Taxiverkehr, car-sharing)

## Energiepolitik

Die Fernwärme ist sehr effizient und sollte weiter wie bisher erzeugt werden. Die Kraftwerke, die dazu nicht gebraucht werden sollen abgeschafft werden und durch erneuerbare Energien ersetzt werden.

Da die Stadt Duisburg Anteile an RWE besitzt, soll sie diese nutzen um Druck auf den Konzern auszuüben, sodass sich dieser mehr auf erneuerbare Energien fokussiert.

## Bürgerbeteiligung

Viele Bürger wollen helfen, wissen aber nicht wie. Wir schlagen vor, dass die Stadt Seminare anbietet, wie man klima- und umweltfreundlich lebt. Gute Seminarthemen sind: Ernährung, energiesparendes Wohnen und Müllvermeidung.