



Bürgerdialog zum Mobilitätskonzept Duisburg

1. Dezember 2022, 17:00 – 20:30 Uhr

- 1. Begrüßung und fachliche Einführung**
- 2. Arbeit in Kleingruppen**
- 3. Zusammenführung der Ergebnisse aus den Kleingruppen**
- 4. Statements der Teilnehmenden zu den Ergebnissen**
- 5. Ausblick und Verabschiedung**



1. Begrüßung und fachliche Einführung



Hendrik Trappmann
Leiter des Amtes für
Stadtentwicklung und
Projektmanagement,
Stadt Duisburg



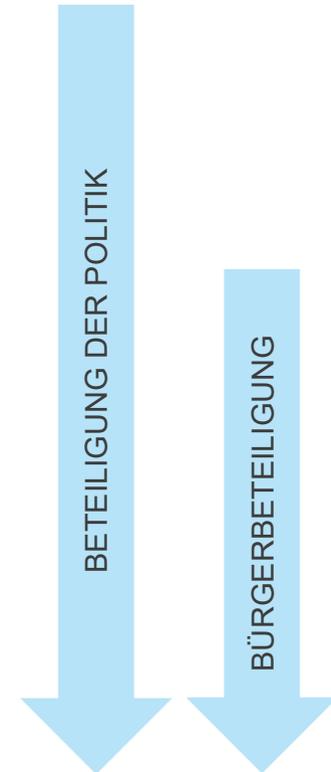
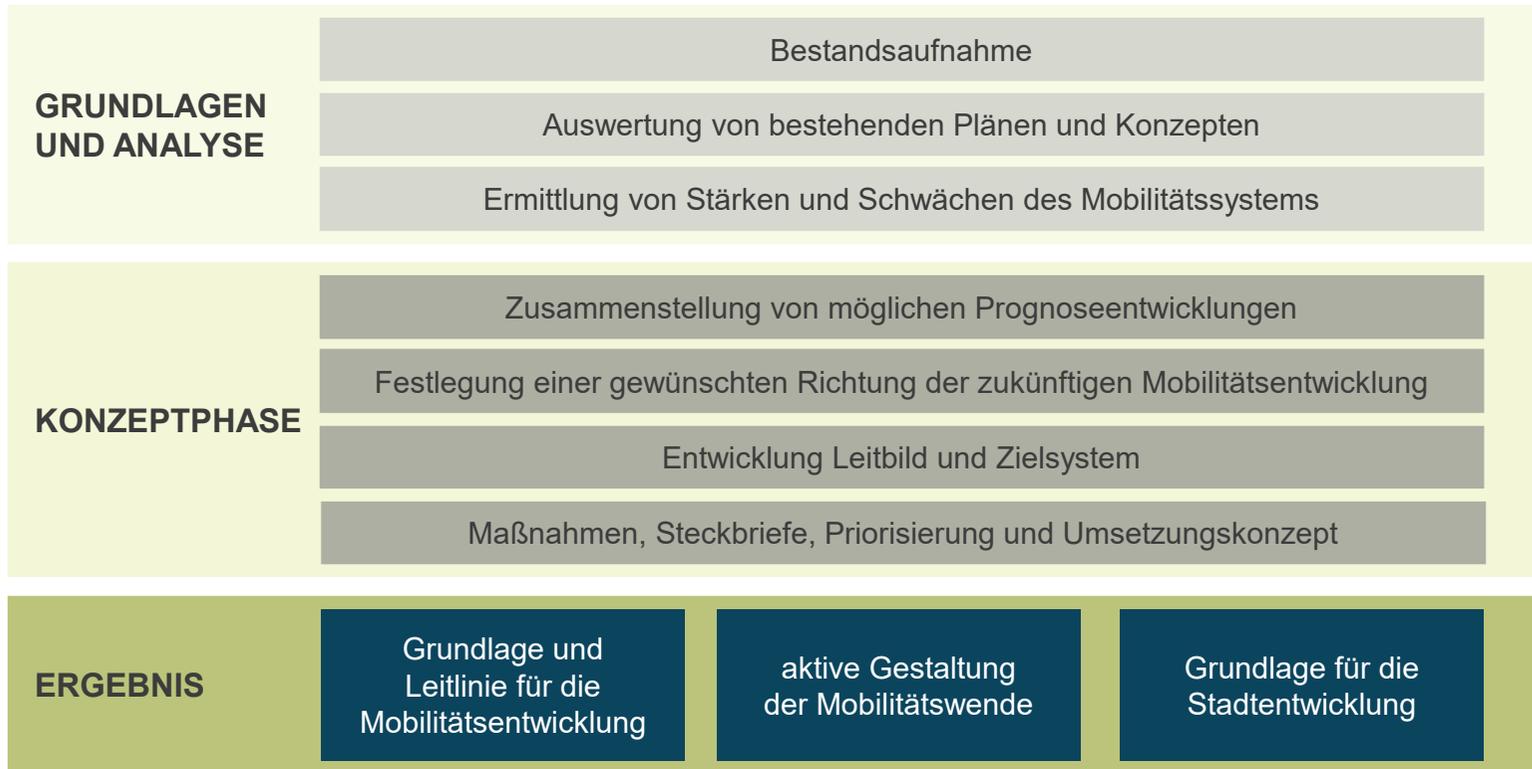
A

Prozess und Rolle
der Erstellung des
Mobilitätskonzepts

Mobilitätskonzept - Schema



Mobilitätskonzept - Vorgehen





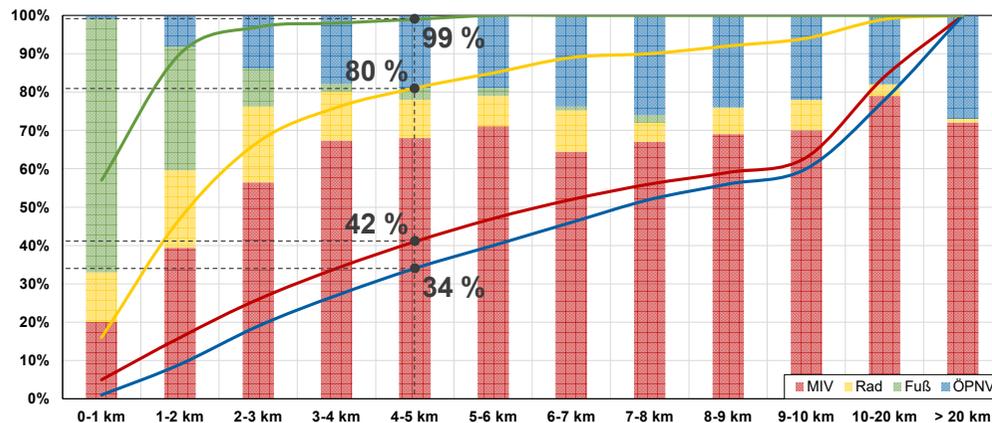
B Mobilitätsverhalten / Mobilität in Duisburg

Mobilitätsverhalten / Mobilität in Duisburg

Zwischenergebnisse der Analyse

Datenbasis Mobilitätsbefragung 2015

Verkehrsmittel	Wege	Verkehrsleistung
MIV	58 %	68 %
ÖPNV	16 %	27 %
Fuß	16 %	2 %
Rad	11 %	4 %
	27 %	6 %
	43 %	33 %

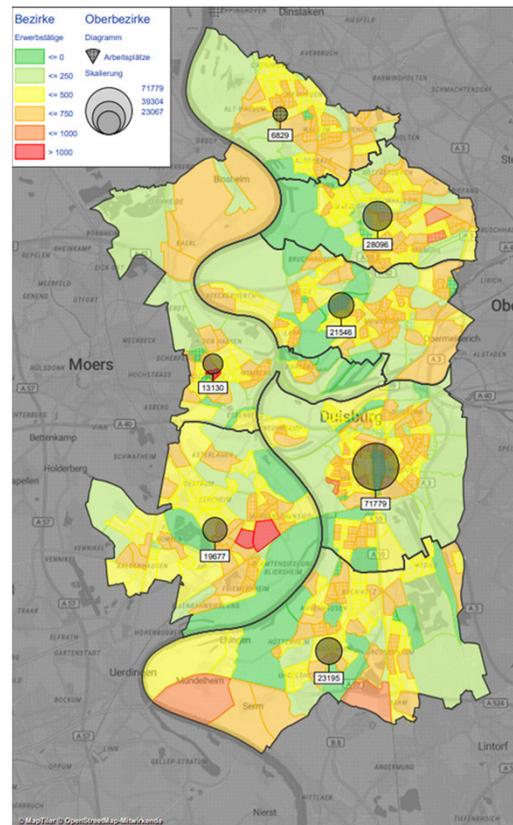
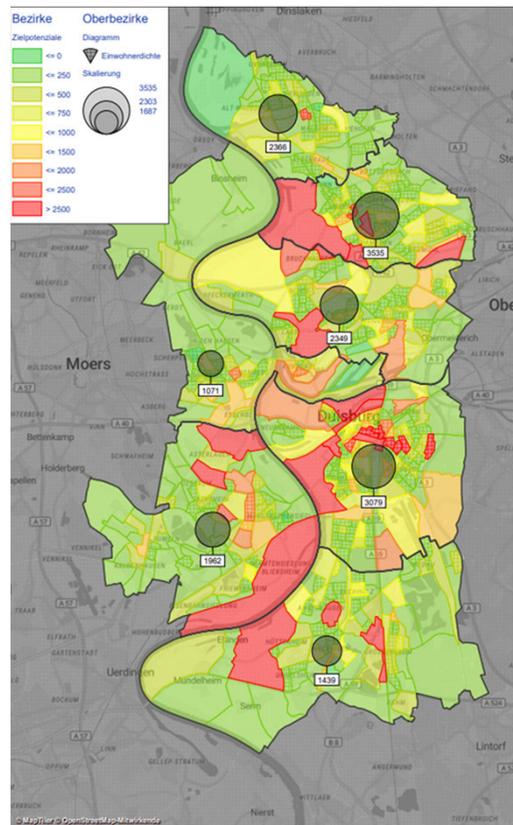


- Aus urbaner Struktur und Lage in Metropolregion resultieren Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten.
 - ▶ Kurze Wegelängen mit großen Wegedauern.
 - ▶ Viele Ein- und Auspendler (je 105.000 Wege).
 - ▶ Der motorisierten Verkehr (MIV, ÖPNV) hat eine enorme Bedeutung bzgl. der Verkehrsleistung.
- Die Chancen der polyzentrischen Raumstruktur spiegeln sich kaum im Modal Split wider.
 - ▶ Geringe tägliche Wegehäufigkeit (2,8 Wege/Tag).
 - ▶ MIV-Anteil liegt über dem Bundesdurchschnitt.
 - ▶ MIV zunehmend, Umweltverbund abnehmend.
 - ▶ Der Umweltverbund wird eher selten bzw. überwiegend für kurze Wege (≤ 5 km) genutzt.
 - ▶ Arbeits- und Ausbildungswege sind i.d.R. größer als 5 km (typische MIV- bzw. ÖPNV-Entfernung).

Mobilität in Duisburg

Erreichbarkeitsanalysen / Zielpotenziale

Datenbasis Verkehrsmodell



- Individuelle räumliche Wegebeziehungen wirken sich auf persönliches Mobilitätsverhalten aus.
 - ▶ Abhängigkeit von der Lebenslage sowie dem Lebensstil der Einwohner (Verkehrsgewohnheiten).
 - ▶ Äußere Bedingungen und Verkehrsgewohnheiten erschweren Umstieg auf alternat. Verkehrsmittel.
- Zielpotenziale als qualitative Kenngröße aus den Strukturdaten (u.a. KiTa-, Schul- & Arbeitsplätze).
- Hohe Zielpotenziale im Stadtzentrum im Bereich der Gewerbestandorte und der Universität.
 - ▶ Zentrale Bedeutung des Rheins.
 - ▶ Verkehrsaufkommen durch charakteristische Strukturen der Stadt und Region geprägt.

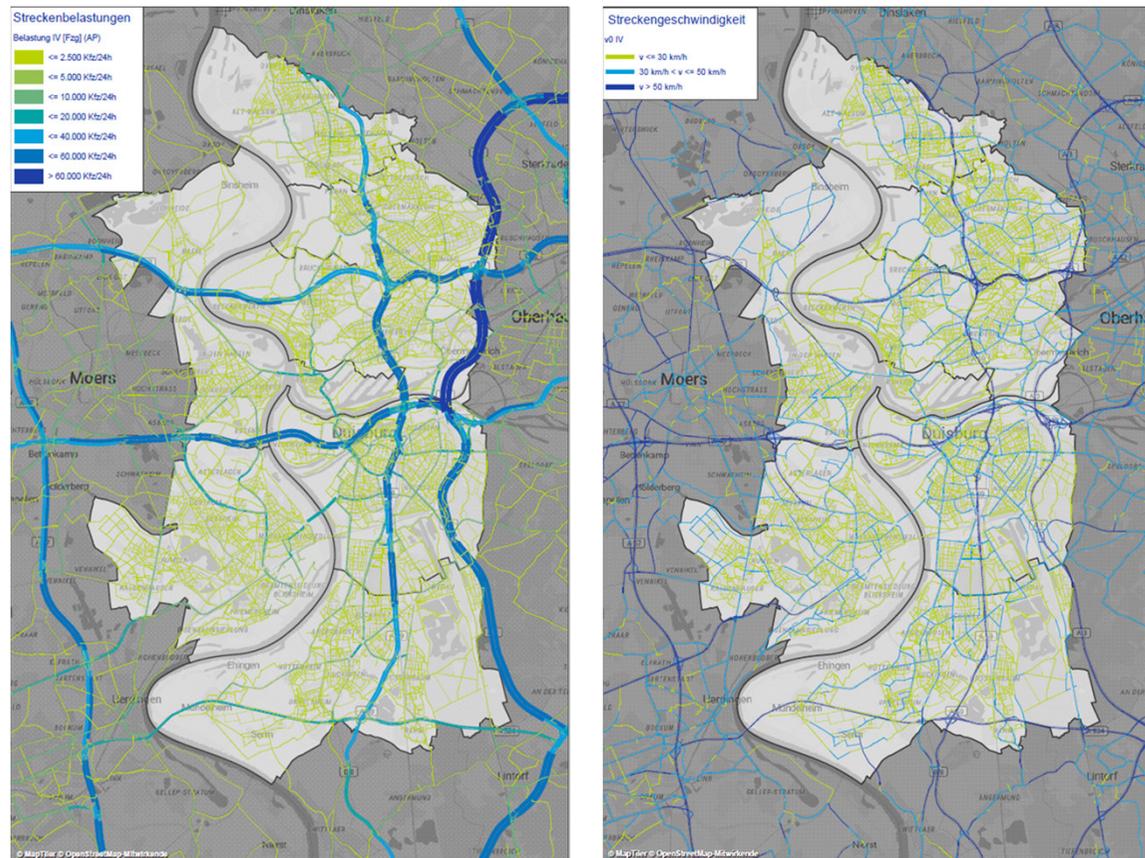


B1 Motorisierter Individualverkehr

Motorisierter Individualverkehr

Auswertung vorhandener Daten

Datenbasis Verkehrsmodell

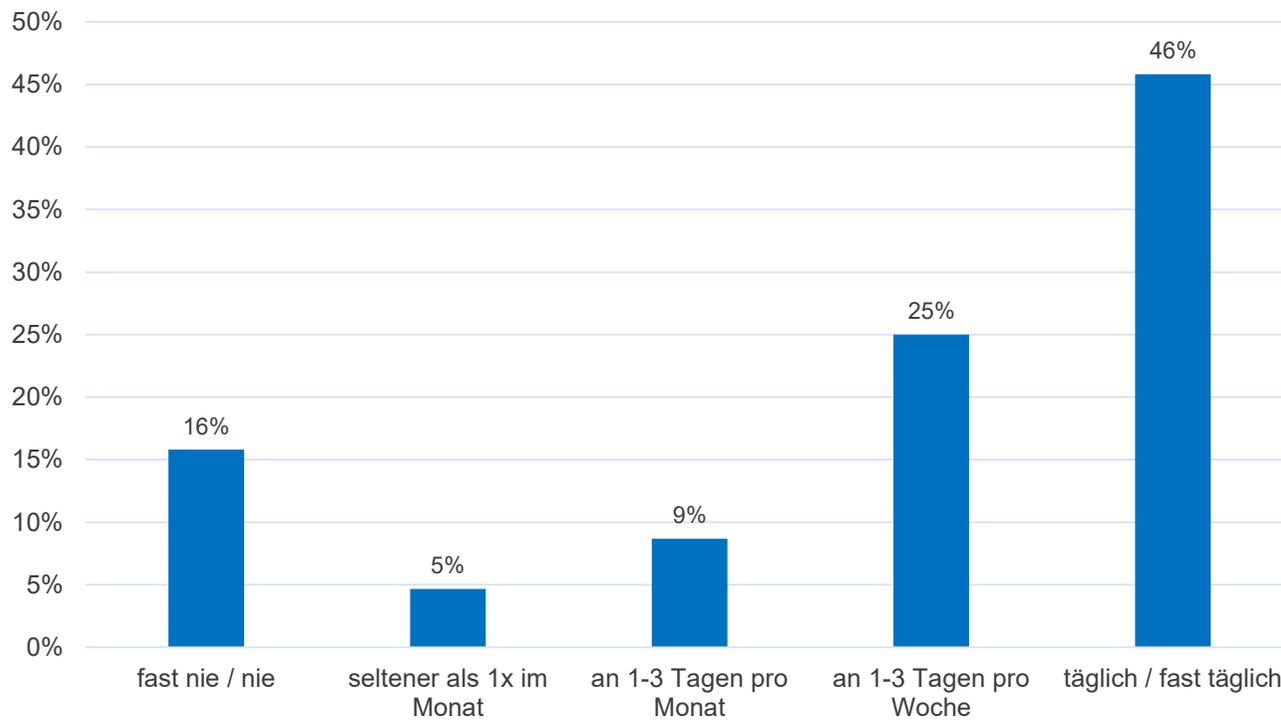


- Duisburg überregional an vier Autobahnen über 15 Anschlussstellen angebunden
 - ▶ A3 und A40 / A42 am höchsten belastet
 - ▶ Zudem B288, L237 und L140
- Hauptachsen mit Verbindungsfunktion sowie Tempo 50; Nebennetz mit Geschwindigkeitsbegrenzungen von Tempo 30.
 - ▶ Nicht jede Strecke mit Tempo 50 weist einen optimalen Straßenquerschnitt auf.
 - ▶ Höhere Geschwindigkeiten nur auf Landes- und Bundesstraßen im Stadtgebiet.
- Innerstädtischer Übergang zu angrenzenden Städten z.T. fließend

Motorisierter Individualverkehr

Umfrageergebnisse

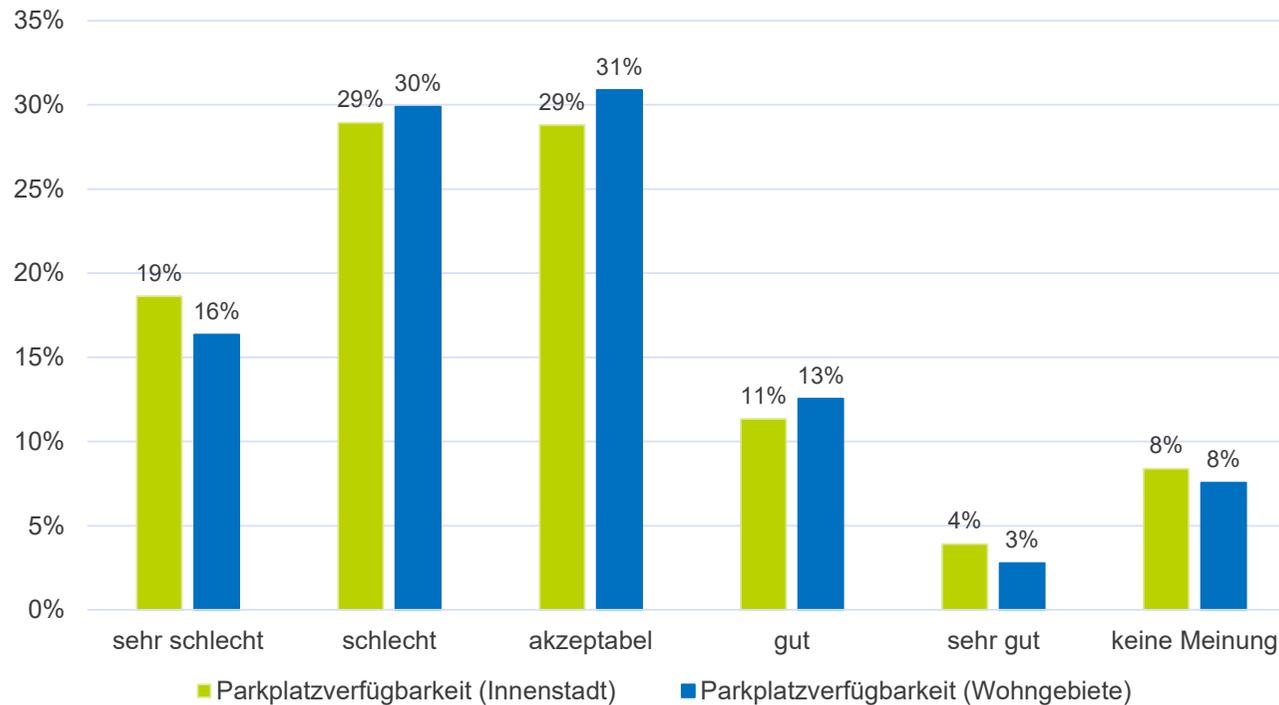
Häufigkeit der Nutzung eines Autos (n = 2636)



Motorisierter Individualverkehr

Umfrageergebnisse

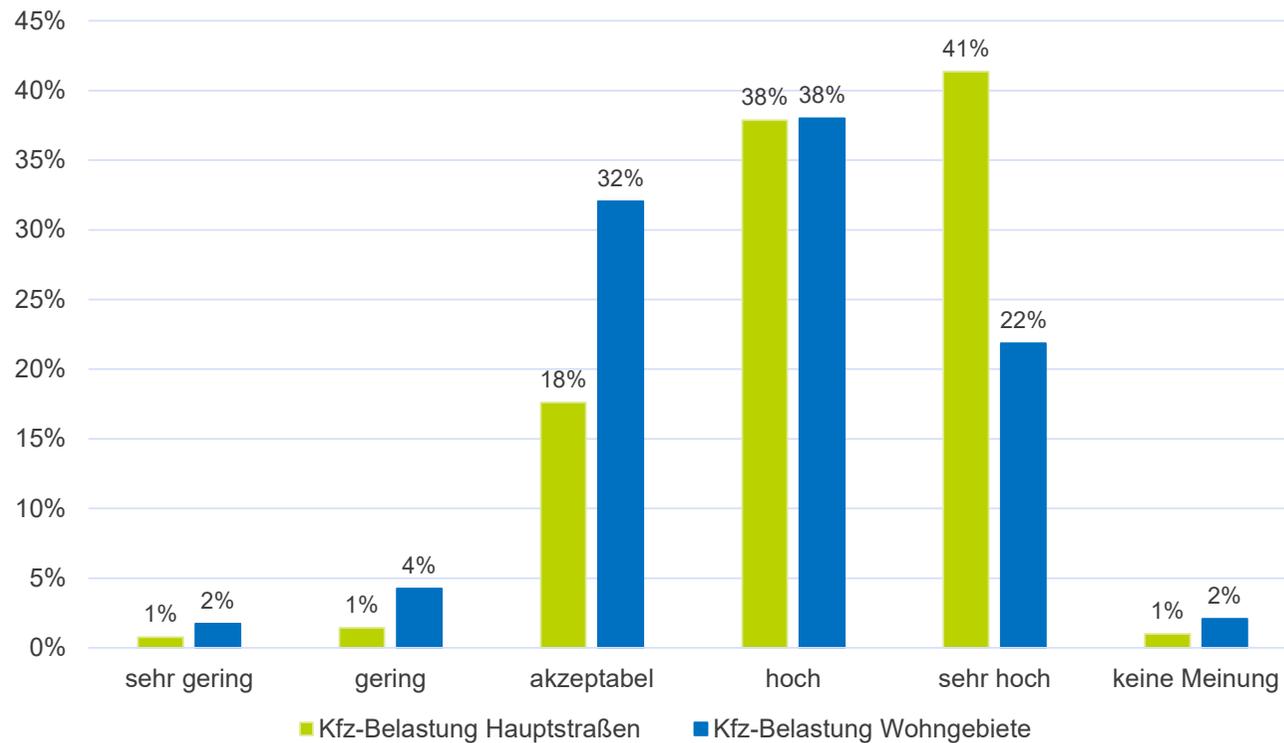
Bewertung der Parkplatzverfügbarkeit in Wohngebieten und in der
Innenstadt
(n = 2636)



Motorisierter Individualverkehr

Umfrageergebnisse

Bewertung der Belastung durch Kfz in Wohngebieten und an Hauptstraßen (n = 2636)

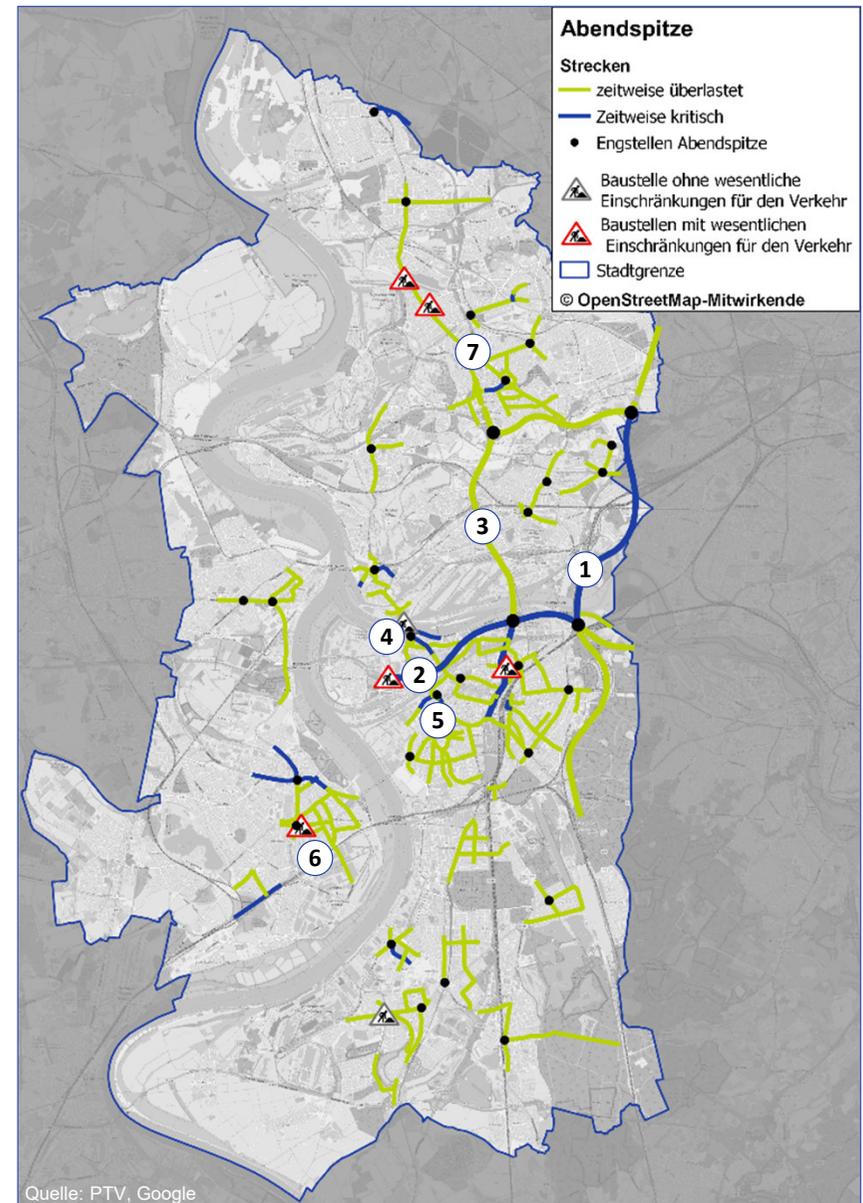


Motorisierter Individualverkehr

Gutachterliche Einschätzung

- **Rahmenbedingungen** mit autoaffiner Bevölkerung, MIV-orientierter Infrastruktur und Pendlerverkehren.
 - **Vermeidungs- und Verlagerungspotenziale** vom MIV bestehen v. a. bei Wegen bis zu 5 km.
 - **Steuerungspotenziale** im MIV zeigen sich z. B. beim Parken (Bewirtschaftung, Straßengestaltung, Verlagerung in zentrale Parkhäuser, Stellplatzsatzung usw.)
- Über die Umfrage ergibt sich ein **Widerspruch** zwischen der Autoaffinität und dem Belastungsempfinden.
- Herausforderung in der Übergangsphase; auf Grund einschränkender Maßnahmen im MIV wird es zu Verschlechterungen im Verkehrsablauf kommen.

08.12.2022



16

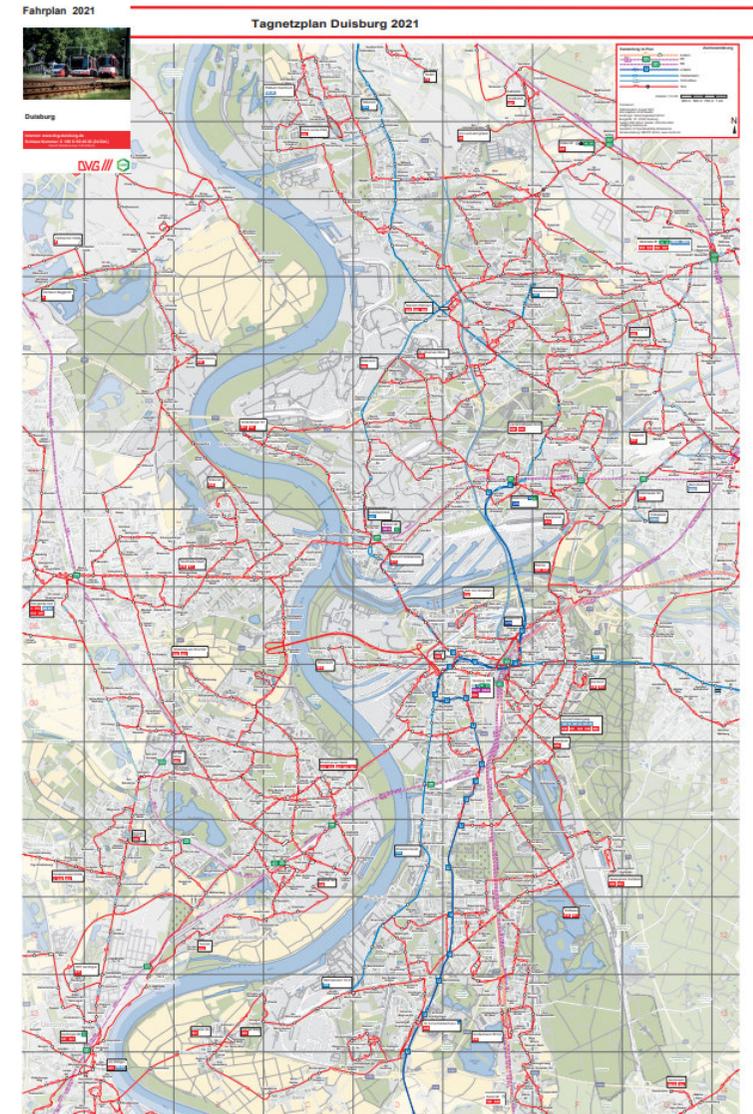


B2 Öffentlicher Personennahverkehr

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Darstellung des Ist-Zustands

- Öffentliches Nahverkehrssystem besteht aus:
 - ▶ Straßenlinie (903)
 - ▶ Stadtbahnlinie (U79)
 - ▶ SPNV-Linien (S1) auf einigen Achsen und
 - ▶ einem fein verästelten Bussystem
- Die Taktung der Straßenbahn- und Buslinien in Duisburg folgt dem Muster 7,5 min-15 min-30 min.
- Auf den Hauptachsen der Straßenbahnlinien wird ein 5-10-5-10- Takt gefahren (für Nutzer tendenziell kompliziert).
- Straßen-/Stadtbahn-System und S-Bahn sorgt v. a. für die achsiale Erschließung, das weitverzweigte Busliniennetz v. a. für die Flächenerschließung.

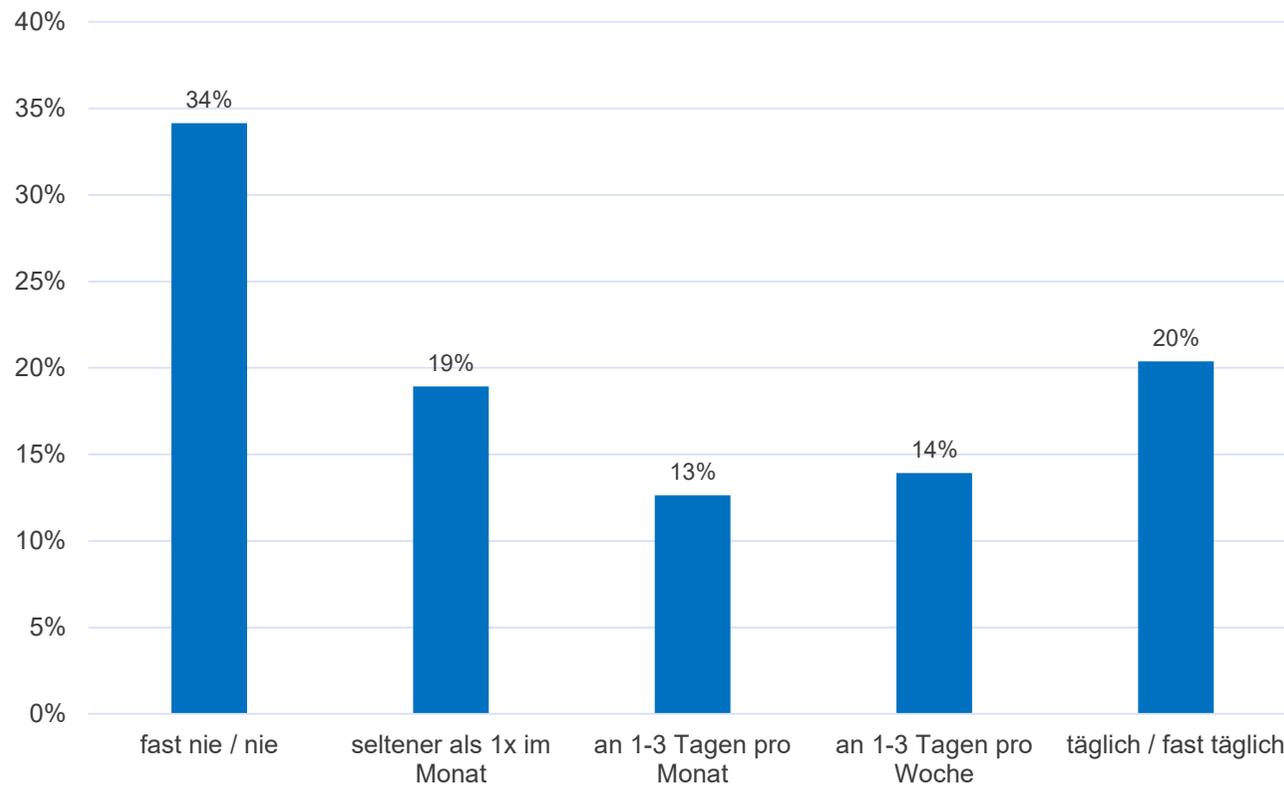


Quelle: Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG)

Öffentlicher Personennahverkehr

Umfrageergebnisse

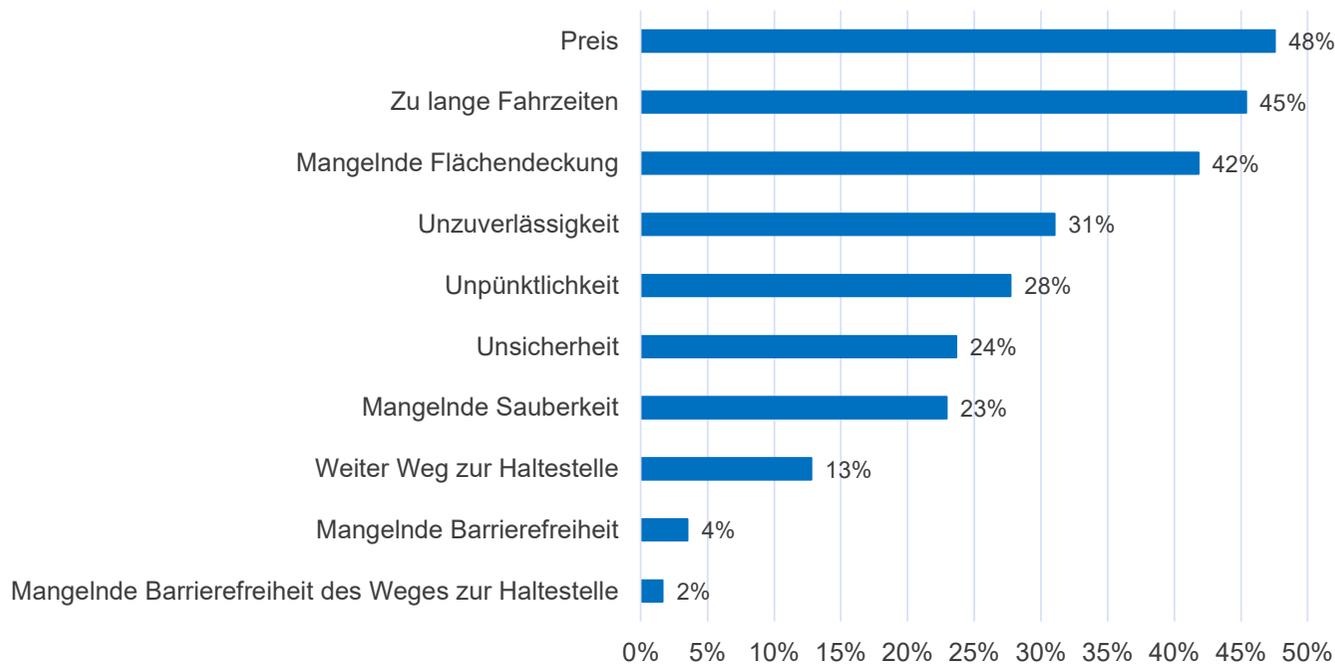
Häufigkeit der Nutzung des ÖPNVs (n= 2636)



Öffentlicher Personennahverkehr

Umfrageergebnisse

Nichtnutzungsgründe für den ÖPNV (n = 1399)

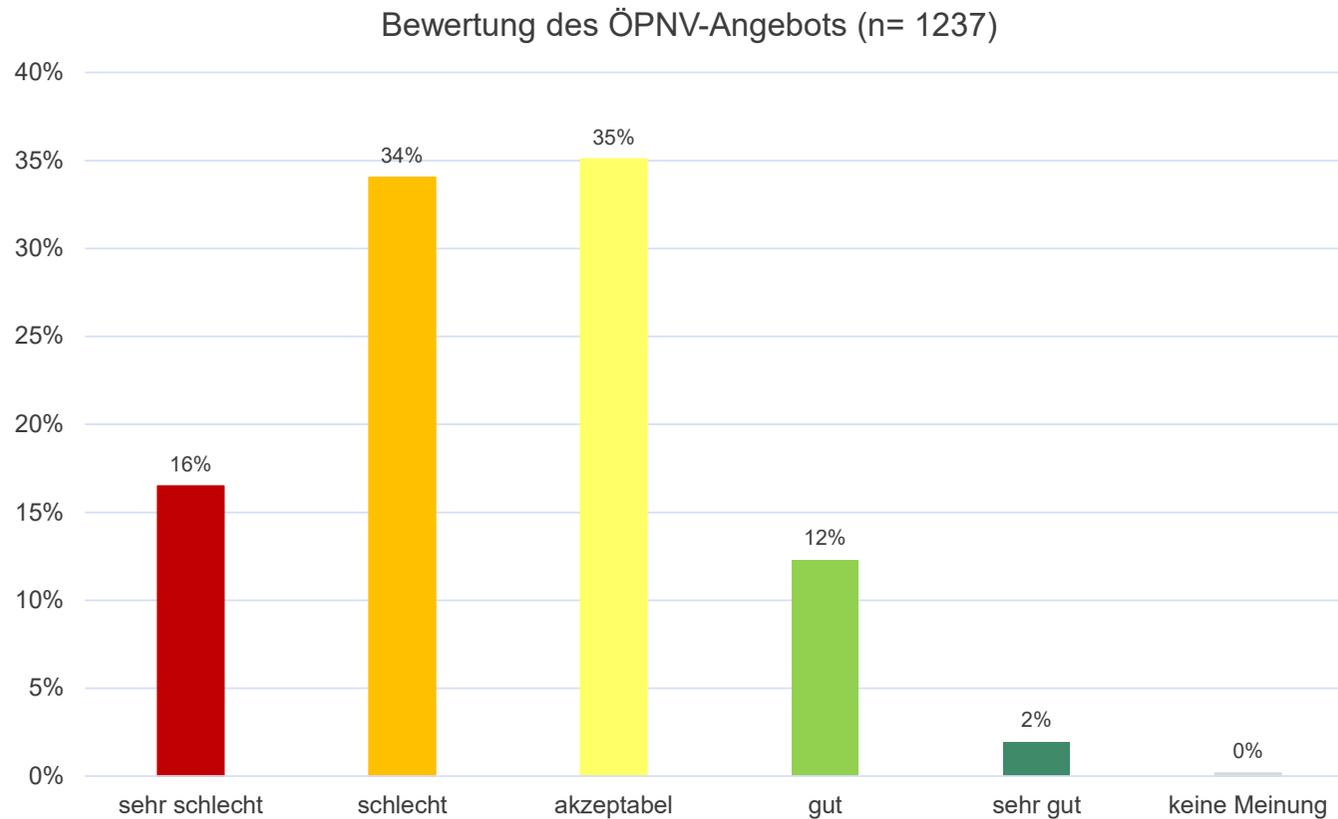


Auswertungsgegenstand:

Befragte mit ÖPNV-Nutzungshäufigkeit von „seltener als 1x im Monat“ oder „fast nie / nie“

Öffentlicher Personennahverkehr

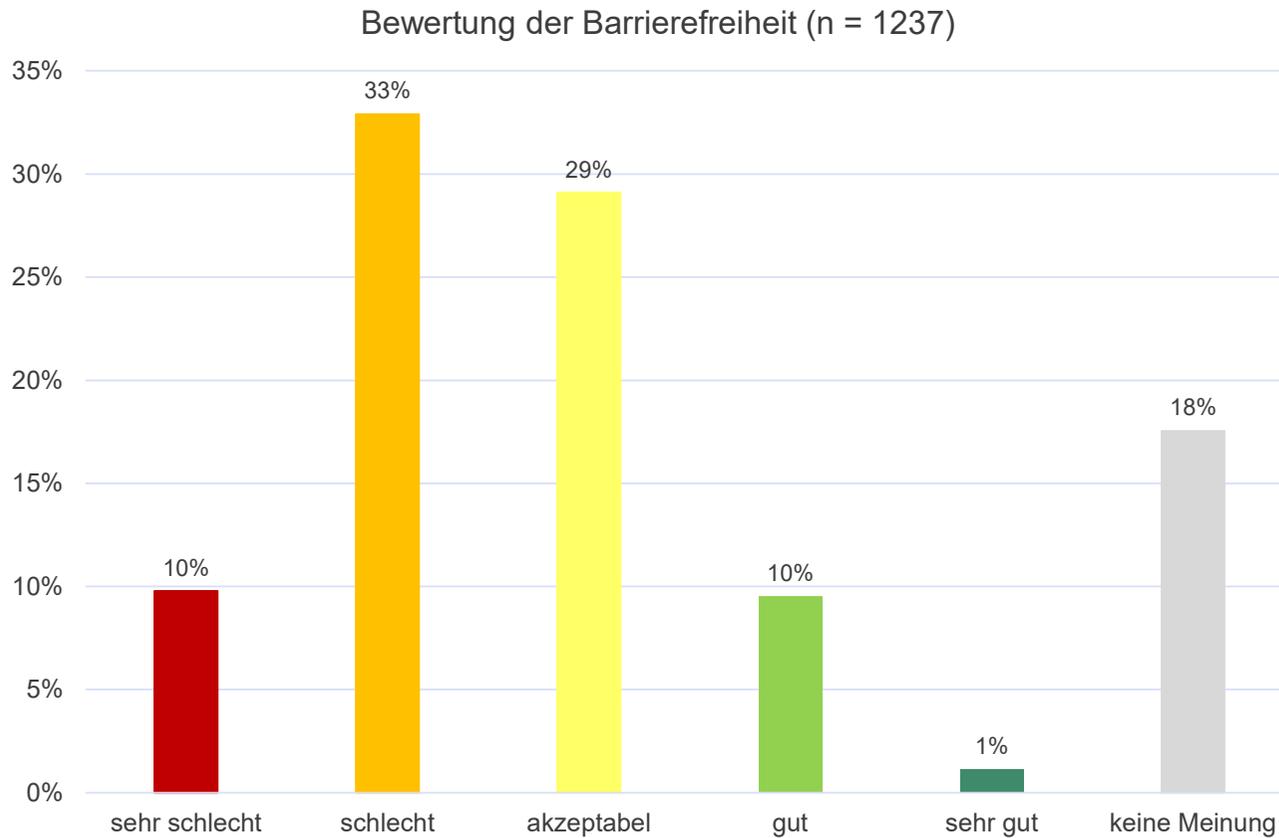
Umfrageergebnisse



Auswertungsgegenstand:
Befragte mit ÖPNV-
Nutzungshäufigkeit von
mindestens „an 1-3 Tagen pro
Monat“

Öffentlicher Personennahverkehr

Umfrageergebnisse



Auswertungsgegenstand:
Befragte mit ÖPNV-
Nutzungshäufigkeit von
mindestens „an 1-3 Tagen pro
Monat“

Öffentlicher Personennahverkehr

Gutachterliche Einschätzung

- Schulnote „ausreichend“ für das Angebot:
 - ▶ Gute räumlichen Abdeckung.
 - ▶ Ausreichendes Fahrtenangebot, aber ggü. anderen Städten schlechter.
 - ▶ Einige Stadtviertel sind vom Zentrum aus nicht umsteigefrei erreichbar.
 - ▶ V. a. in nördlichen Stadtteilen im Vergleich zum Pkw unattraktive Reisezeit ins Zentrum.
- **Qualitätsprobleme:** Überlastung von Fahrten in der Hauptverkehrszeit, Sauberkeit, Sicherheit und Pünktlichkeit in der Befragung als Defizite angemerkt
- **Barrierefreiheit** wird ausführlich in einer aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplan adressiert, mit einem umfangreichen Ausbauplan.



B3 Fußverkehr in Duisburg

Gehwege



Duisburger Straße (Alt-Homberg)



Sternbuschweg (Neudorf-Nord)

Gehwege



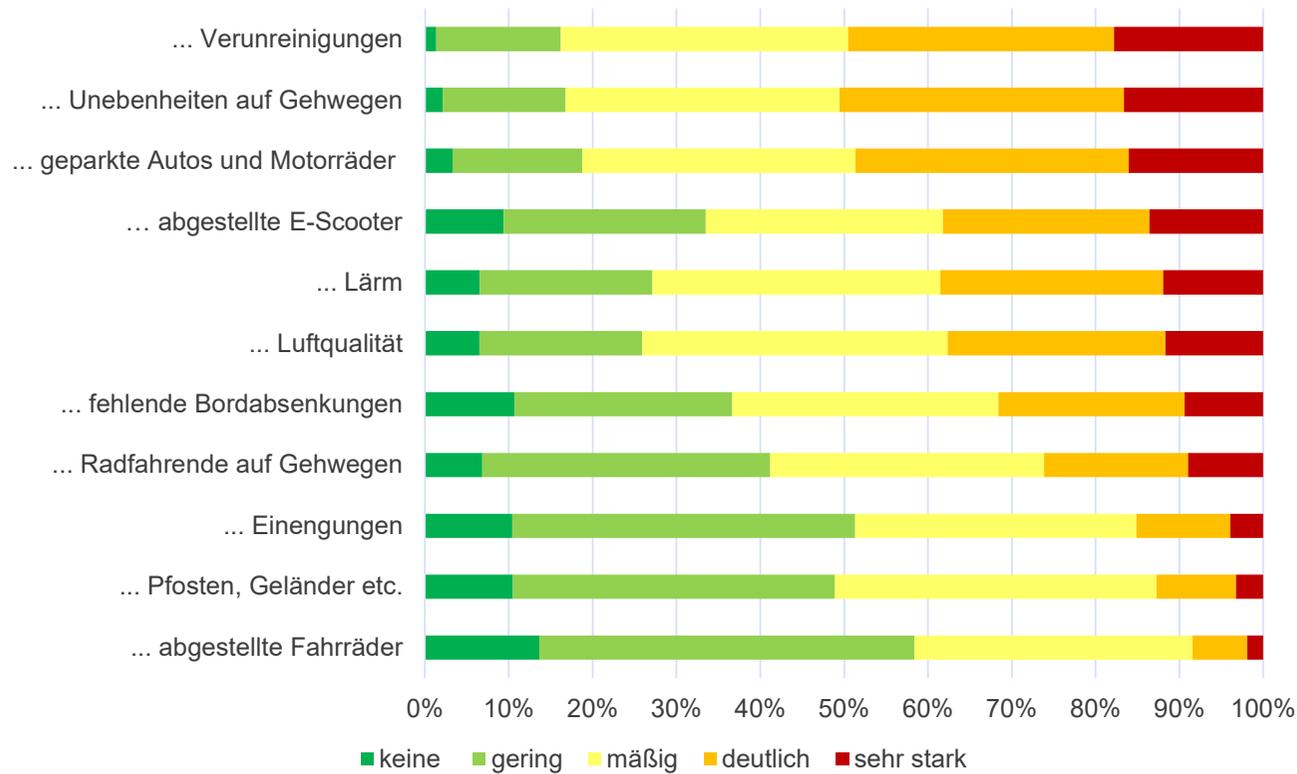
Sternbuschweg (Neudorf-Nord)

- Flächenkonflikte bei zu schmalen Gehwegen vor allem in Verbindung mit Radverkehrsanlagen und Parkständen (ruhender Verkehr) des MIV (z. B. durch aufgesetztes Parken)
- Häufig noch Mängel in der barrierefreien Gestaltung, Gehwegschäden und fehlende Leitanlagen und Begrenzungstreifen (z. B. zu Radwegen und an Knotenpunkten/Querungen)
- Große Knotenpunkte häufig mit nicht-signalisierten freien Rechtsabbiegern
- Missachtung von Parkverboten an Knotenpunkten und Einmündungen (5 bzw. 8 Meter-Bereich)

Fußverkehr

Umfrageergebnisse

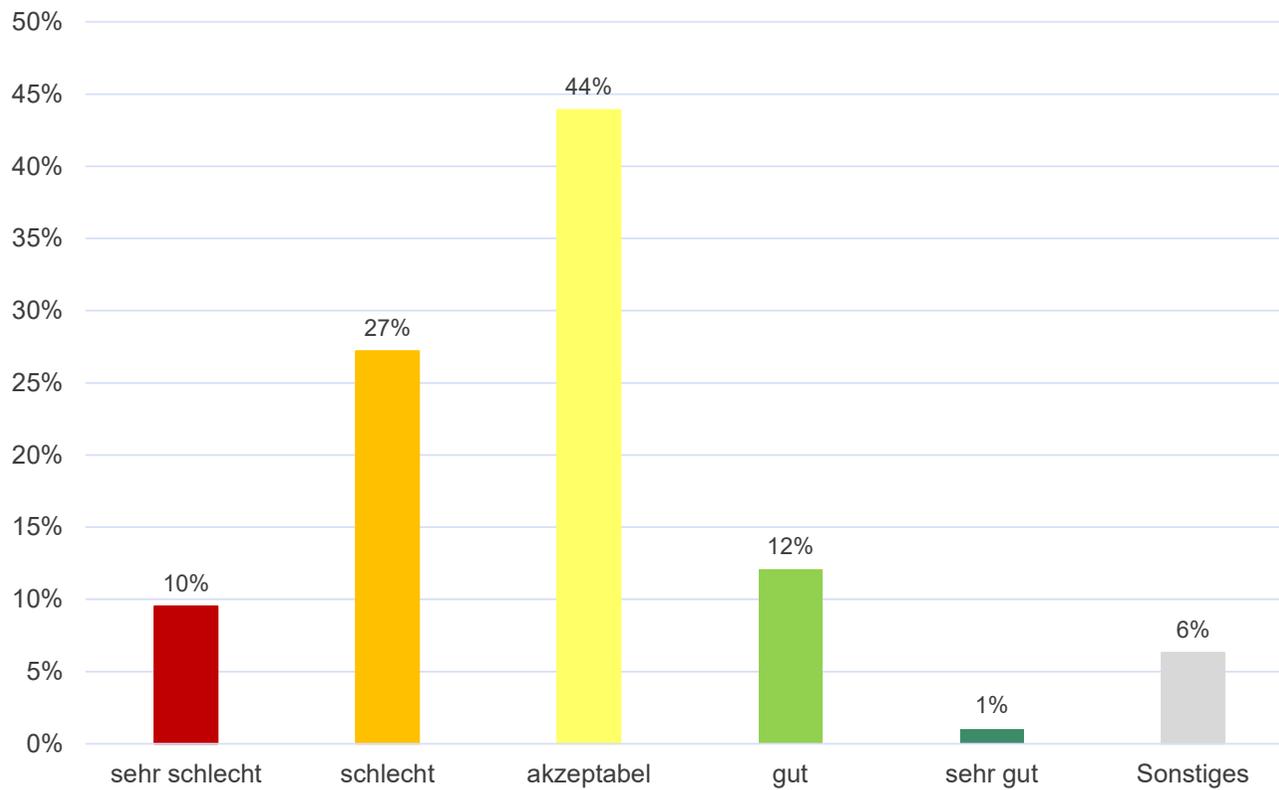
Bewertung von Einschränkungen durch... (n = 2636)



Fußverkehr

Umfrageergebnisse

Bewertung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (n = 2636)





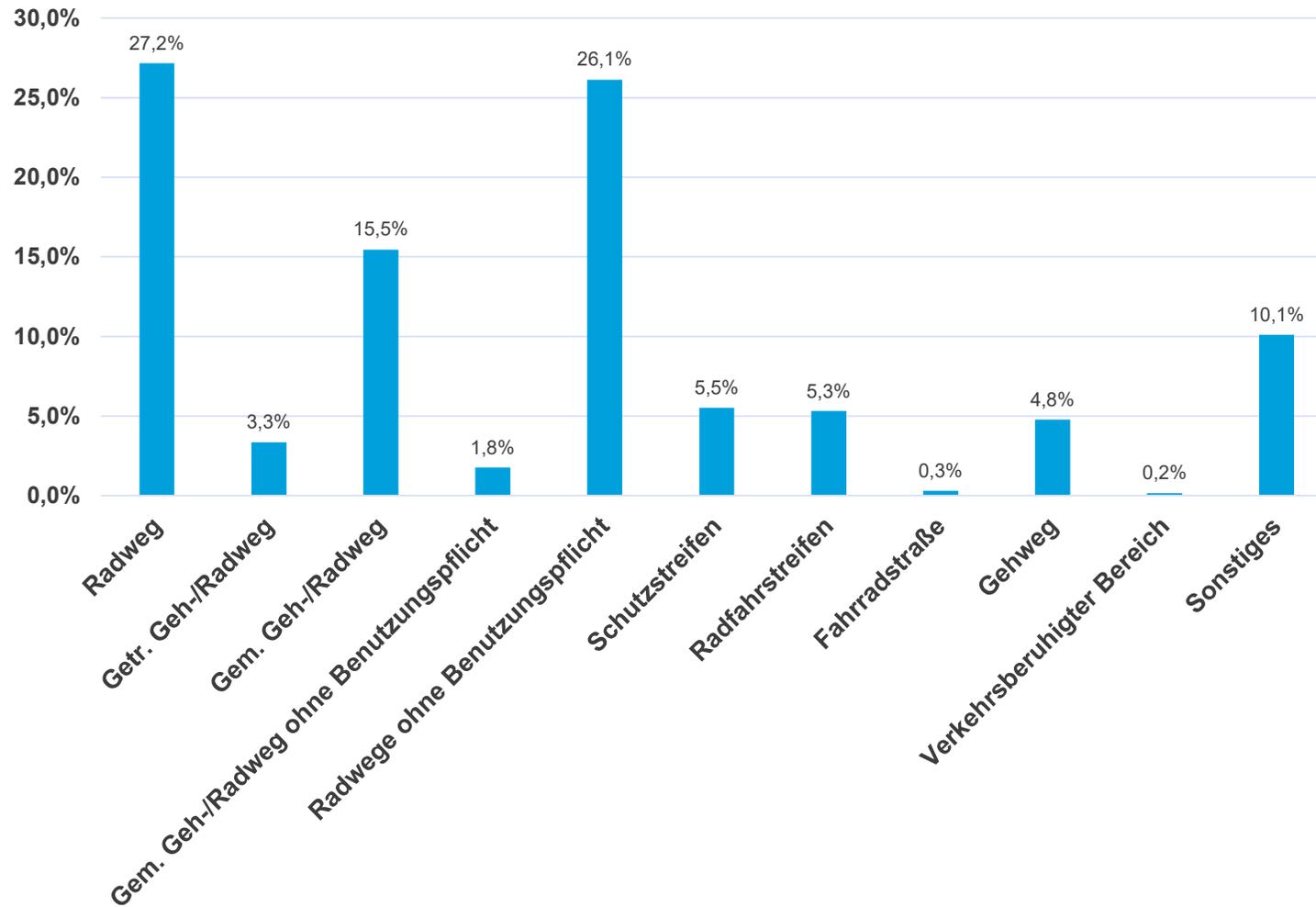
B4 Radverkehr in Duisburg

Radverkehr

Bestandserhebung und Zustandsbewertung

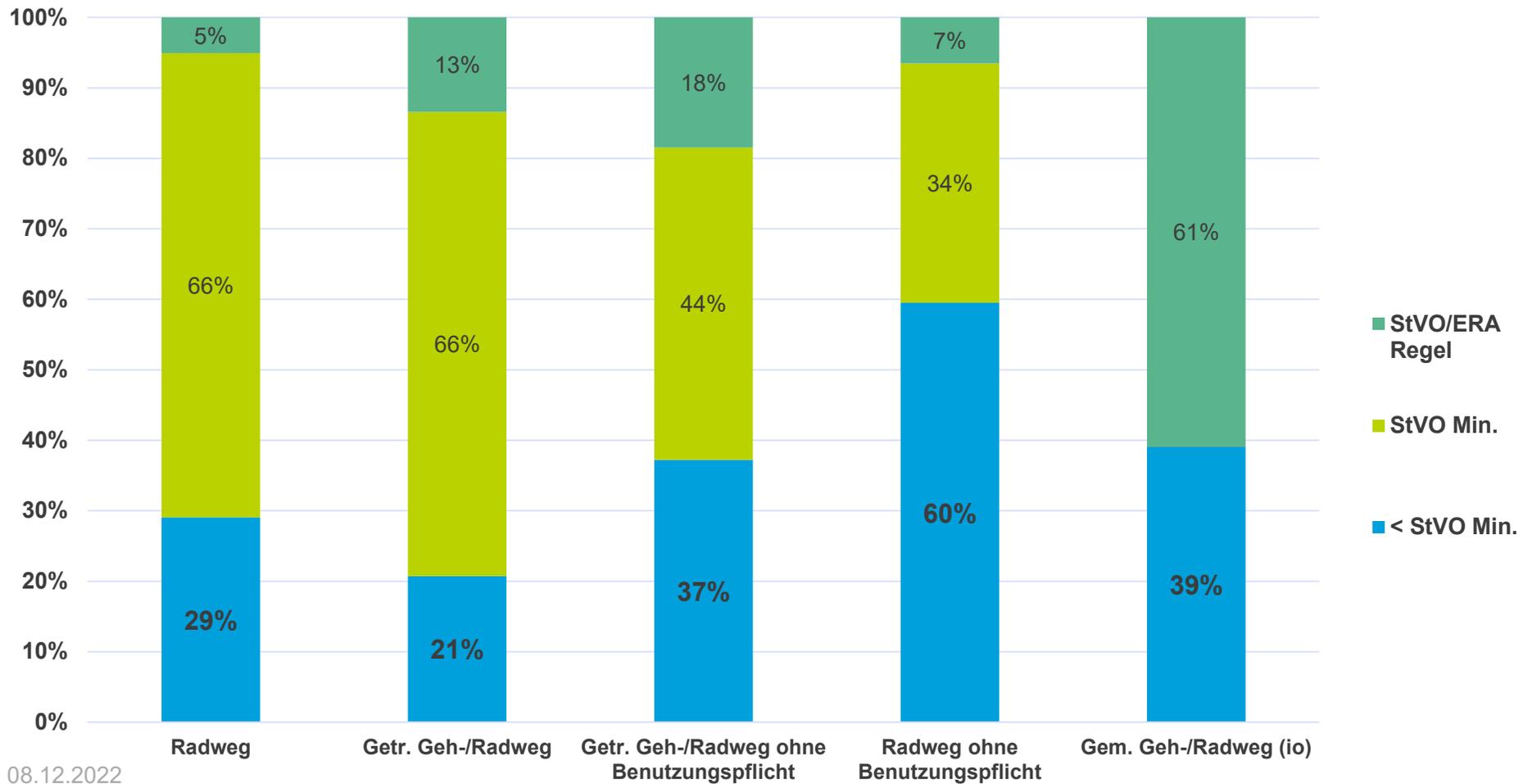
- In Summe 390 km Radnetz befahren und kartiert, Grundlage der folgenden Auswertungen sind die Befahrungen von ca. 300 km Radnetz
- Erstbefahrung des definierten Hauptnetzes, es lag kein Kataster der Radverkehrsanlagen vor
- Geodaten ermöglichen lagegenaue Analysen und Bestandsdatenhaltung
- Ziel der Befahrung ist eine gutachterliche Bestandserhebung der Qualität und Quantität der Radverkehrsanlagen und damit die Basis für die Ableitung von Zielen und Maßnahmenempfehlungen
- Beschildertes Radnetz als Grundlage (verdichtetes Netz)

Führungsformen des Radverkehrs



Regel- und Mindestbreiten nach VwV-StVO und ERA 2010

Bauliche Radwege



Radfahrstreifen



- Bsp. Kardinal-Galen-Straße (Altstadt)
- unter Mindestmaß 1,40 m (StVO!) und ohne Sicherheitsräume (Sicherheitstrennstreifen) zu Parkständen

Radwege (nicht benutzungspflichtig)



Sternbuschweg
(Neudorf)



Sternbuschweg
(Neudorf)

Radwege (benutzungspflichtig)



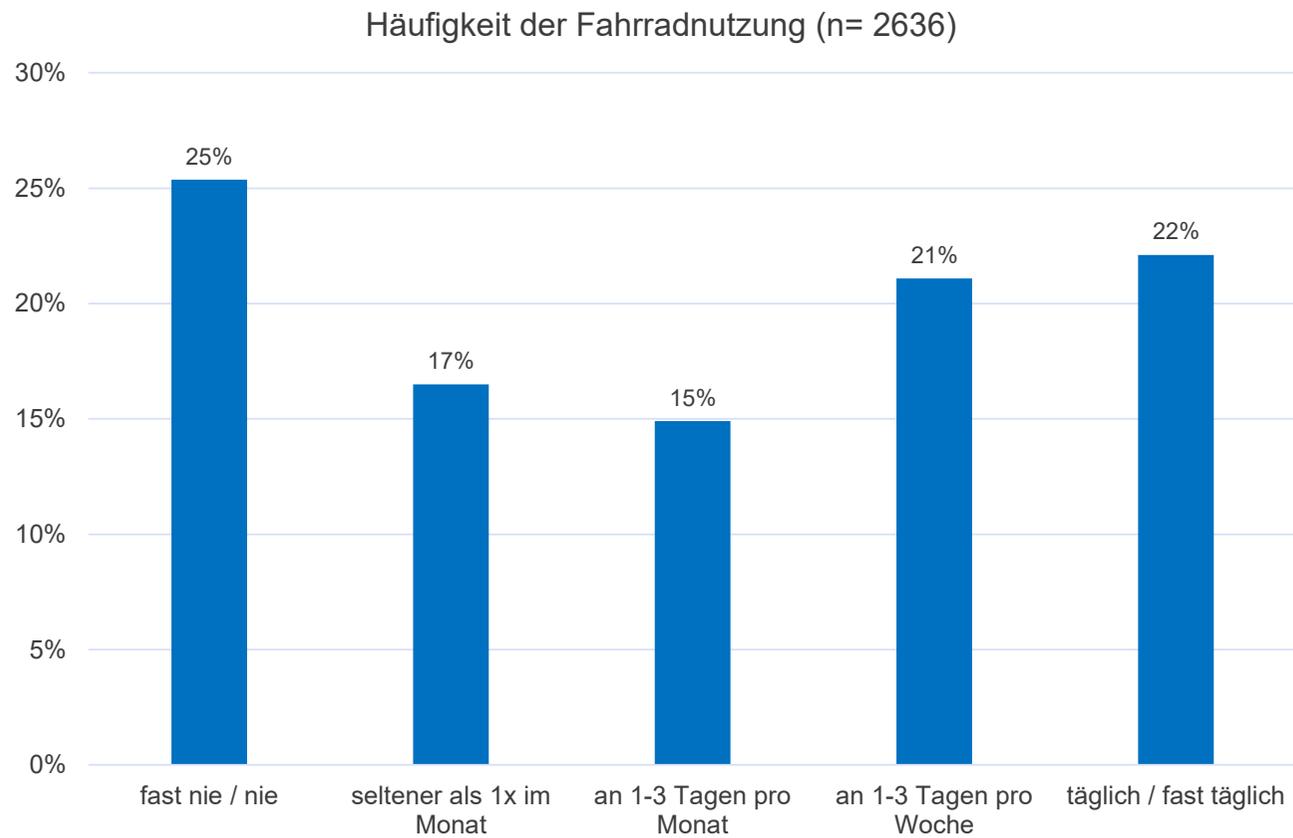
Asterlager Straße (Bergheim/Hochemmerich)



Asterlager Straße (Bergheim/Hochemmerich)

Radverkehr

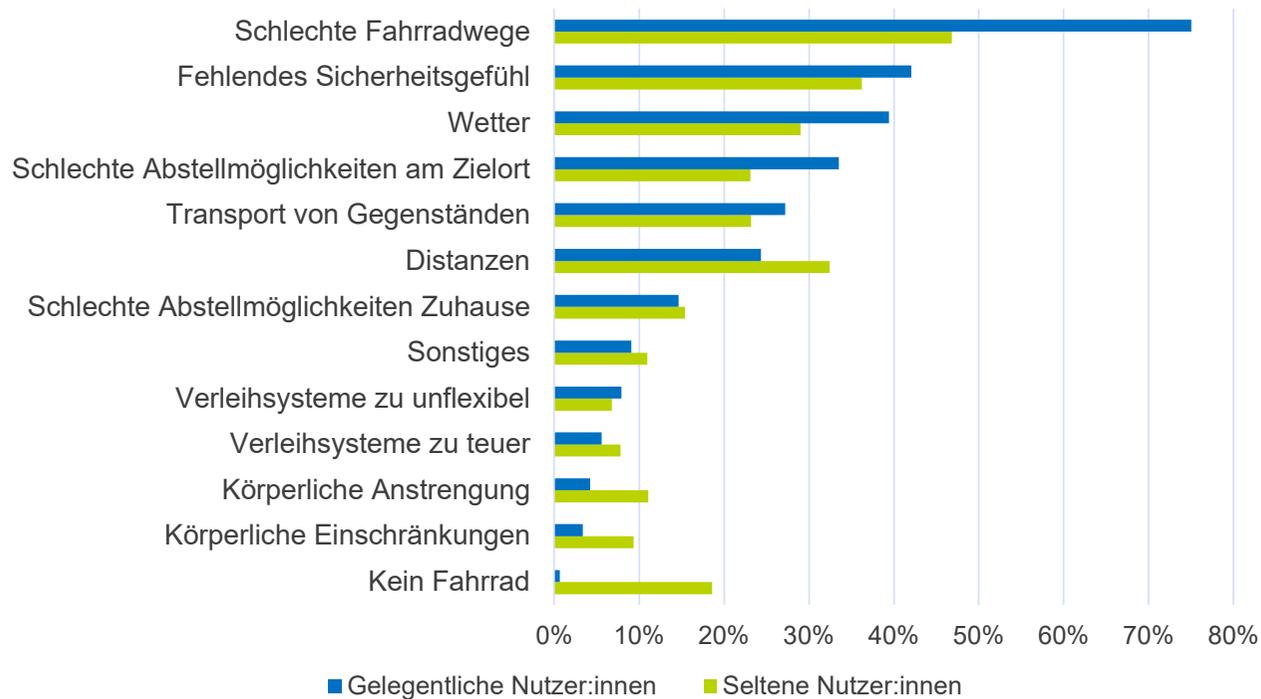
Umfrageergebnisse



Radverkehr

Umfrageergebnisse

Nichtnutzungsgründe fürs Fahrrad unter gelegentlichen (n = 949) und seltenen Nutzer:innen (n = 1104)

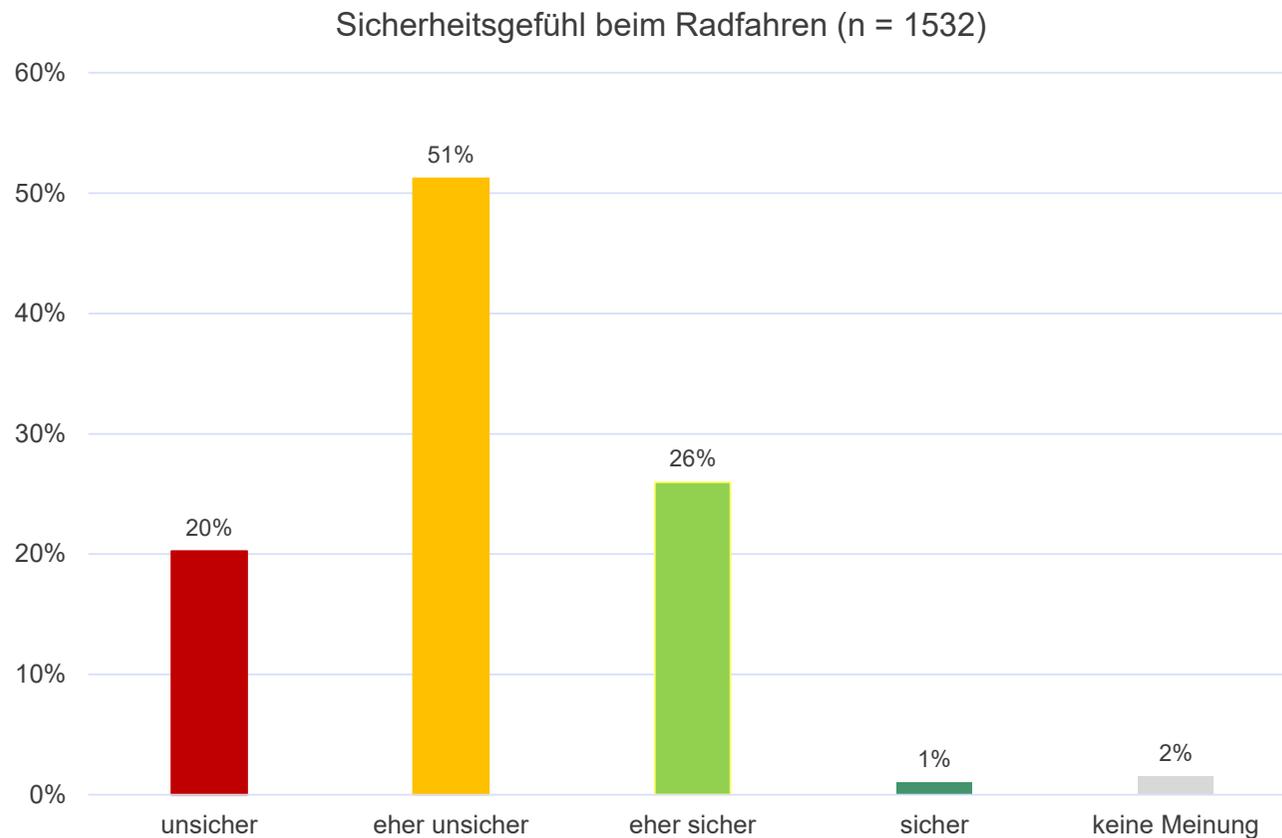


Auswertungsgegenstand:

- Gelegentliche Nutzer:innen $\hat{=}$ Befragte mit Fahrrad-Nutzungshäufigkeit von 1-3 Tagen pro Monat oder Woche
- Seltene Nutzer:innen $\hat{=}$ Befragte mit Fahrrad-Nutzungshäufigkeit von „fast nie / nie“ oder „seltener als 1x im Monat“

Radverkehr

Umfrageergebnisse



Auswertungsgegenstand:
Befragte mit Fahrrad-
Nutzungshäufigkeit von
mindestens „an 1-3 Tagen pro
Monat“



C

**Zielsystem:
Vorstellung des
Arbeitsstandes**

Zielsystem

Hierarchie



- **Bestehende Planwerke:**
u.a. Lärmaktionsplan, Luftreinhalteplan, Straßen- und Stadtbahnnetz 2030+
- **Übergeordnete Ziele:**
Klimagesetz Deutschland, 3. Nahverkehrsplan
- **Beteiligung:**
Planungsforen, Öffentlichkeitsbeteiligung
- **Bestandsanalyse:**
Datenanalyse, Ortsbegehung, Modellanalyse
- **Verkehrserhebungen:**
Riegel-Zählungen, Dauerzählstellen, Fahrgastzählung
- **Verkehrsbefragungen:**
Mobilitätsbefragung
- **Umsetzungskontrolle:**
Erfassung umgesetzter Maßnahmen
- **Weitere Datengrundlagen:**
Daten Statistikamt, Unfallstatistik

Zielsystem

Grundsatz



Lebenswertes Duisburg

Die Mobilität in Duisburg muss aktuelle verkehrliche und ökologische Herausforderungen aufgreifen und auf künftige Entwicklungen vorbereitet sein.

Deshalb werden die Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen und die wirtschaftlichen Belange über sämtliche Verkehrsarten berücksichtigt.

Im Sinne eines nachhaltigen urbanen Systems steht neben der Verkehrsvermeidung und -verlagerung die Verbesserung der bestehenden Mobilitätsangebote im Vordergrund.

Zielsystem

Oberziele

Lebenswertes Duisburg



DU bist erreichbar.



DU bist vernetzt.



DU bist Drehscheibe.



DU bist barrierefrei.



DU bist sicher.



DU bist umweltfreundlich.

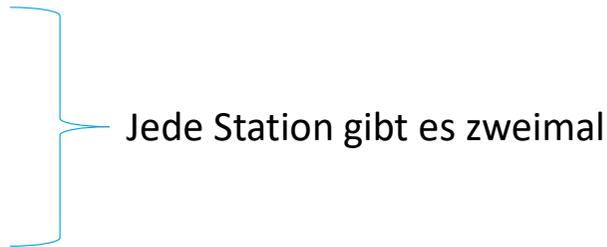


2. Arbeit in Kleingruppen

Arbeit in Kleingruppen

Erläuterung der Vorgehensweise

- Es gibt insgesamt 6 Kleingruppen – Ihre Gruppenzugehörigkeit finden Sie auf Ihrem Namensschild
- Jede Kleingruppe arbeitet zu **einem übergeordneten Ziel**
- Auf dem Weg dorthin durchläuft jede Gruppe **drei Stationen** (Reihenfolge je nach Gruppe unterschiedlich)
 1. Maßnahmen identifizieren
 2. Zielkonflikte identifizieren
 3. Arbeit mit Kartenausschnitten
- Die Gruppierungen rotieren dementsprechend in zwei Arbeitssträngen parallel zueinander
- Die Arbeitsweise der einzelnen Stationen wird Ihnen an den jeweiligen Tischen erläutert





3. Zusammenführung der Ergebnisse aus den Kleingruppen



4. Statements der Teilnehmenden zu den Ergebnissen



5. **Ausblick und Verabschiedung**



Vielen Dank für Ihre Teilnahme und Ihr Engagement!