



SPD-Fraktion
im Rat der Stadt
Wuppertal

CDU-Fraktion im Rat
der Stadt Wuppertal

An den
Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal
Herrn Prof. Dr. U. Schneidewind
Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal

Datum 02.12.2024

Gemeinsamer Antrag

Drucks. Nr. VO/1498/24
öffentlich

Zur Sitzung am	Gremium
03.12.2024	Ausschuss für Verkehr
12.12.2024	Hauptausschuss
16.12.2024	Rat der Stadt Wuppertal

**Änderungsantrag zum Maßnahmenkonzept gesamtstädtisches Mobilitätskonzept,
VO/0480/25
Antrag der Fraktionen von SPD und CDU vom 02.12.2024**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Fraktionen von SPD und CDU beantragen, der Beschlussvorschlag bzw. die Inhalte zu o. g. Drucksache werden wie folgt geändert oder gestrichen:

Die Inhalte der nachfolgend genannten Steckbriefe und Abschnitte werden wie folgt geändert beschlossen oder gestrichen¹:

- **B2 Geschwindigkeitsreduzierung**
Die Geschwindigkeit hat einen signifikanten Einfluss auf die Unfallhäufigkeit und die Unfallschwere. Niedrigere Geschwindigkeiten verkürzen Brems- und Reaktionswege. Darüber hinaus sinkt die kinetische Energie im Quadrat mit der Geschwindigkeit, so dass die Unfallfolgen, insbesondere bei der Kollision mit ungeschützten Zu Fuß Gehenden, stark reduziert werden können. Mit dem Perspektivnetz Straße wird das Ziel verfolgt, sonstige Verbindungs-, Wohn- und Nebennetzstraßen so weit wie möglich mit Lenkungsmaßnahmen im bestehenden Straßennetz zu entlasten.

¹ Die Änderungen sind rot markiert.

Hauptverkehrsstraßen und verkehrsbedeutende Vorfahrtsstraßen werden aber auch zukünftig durch Siedlungsgebiete verlaufen. Zur verträglicheren Abwicklung des Kfz-Verkehrs auf insb. durch Wohnen geprägten Hauptverkehrsstraßen ebenso wie im Nebenstraßennetz sind ~~Möglichkeiten zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (insbesondere Tempo 30)~~ die Höchstgeschwindigkeiten abschnittsweise zu prüfen.

Auf Grundlage des in B1 beschriebenen Perspektivnetz Straße sollen ~~daher im Rahmen der aktuellen StVO Anpassungen zur Geschwindigkeitsregelungen bzw. die Integration von geschwindigkeitsreduzierenden Elementen (Spurreduzierung, Verschwenkungen, Einengungen, Hindernisse)~~ geprüft werden. Hierzu gehört insbesondere die ~~vollständige~~ Nutzung der Möglichkeit zur Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit vor sensiblen Einrichtungen (Krankenhäuser, Schulen, Seniorenheimen u. a.) entsprechend der StVO-Novelle 2016 (§45 Abs. 9 StVO), aus Lärmschutzgründen oder zur Integration des Radverkehrs.

~~Die Abbildung 3: Schematische Darstellung des Bremsweges bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten entfällt.~~

- B4 Autoreduzierte Quartiere wird gestrichen.
- C.1.1 Die Aufstufung der Anbindung des Ortsteils Cronenberg erfolgt im Rahmen der Anpassungsbedarfe für die künftige Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes und wird hier gestrichen.
- E5 Fahrradmitnahme im ÖPNV ist im Rahmen der Erbringung der ÖPNV-Leistungen darzustellen und wird gestrichen.
- F3 Neues Leben auf Parkplätzen wird wie folgt geändert:
Um ~~auf Verkehr und Flächenverbrauch hinzuweisen und~~ alternative Nutzungen des öffentlichen Straßenraums erlebbar zu machen, sollten ~~bei begründeten Bedarfen und Planungsprojekten einzelne~~ Parkplätze temporär umgestaltet und/oder anders genutzt werden können. In Wuppertal geschieht dies heute schon mitunter durch die temporäre Umnutzung von Parkplätzen zu Flächen für Außengastronomie. Eine Umnutzung von Parkplätzen in einem Straßenzug ist etwa für Parklets, Fahrradparken, Straßengrün, Gastronomie etc. denkbar, ggf. zunächst schrittweise oder als Verkehrsversuch mit temporären Elementen. Nach einer Erprobungs- und Evaluationsphase kann dann – ebenfalls schrittweise denkbar – mit baulichen Elementen eine Verstetigung realisiert werden.
Um sich Ziele zu setzen, an welchen festgehalten werden kann bzw. die evaluiert werden können, besteht die Möglichkeit ggf. vorab innerhalb der Verwaltung ~~ein gemeinsames-Ziel~~ fokussierte Projekte zu ~~benennen erarbeiten. Ein mögliches Ziel wäre bspw. Umnutzen von Anzahl X Parkplätzen je km Straßenzug damit Anzahl X Bäume gepflanzt werden oder Anzahl X Fahrradabstellanlagen entstehen können. Diese positive Formulierung zur Umnutzung von Parkplätzen solle dauerhaft~~ im Rahmen der Öffentlichkeitskampagnen können die Projekte positiv kommuniziert ~~und dargelegt~~ werden (vgl. G1).
Vorab ist hierbei darauf hinzuweisen, dass Parken ein hochsensibles und verkehrspolitisch umstrittenes Thema ist, weswegen die Maßnahme mit einer Informations- und Kommunikationskampagne von kommunaler Seite aus koordiniert und strukturiert anzugehen ist.
- F4 Parkgebühren wird wie folgt geändert:
Die aktuell gültige Parkgebührenordnung der Stadt Wuppertal besagt, dass die Gebühr 0,50 EUR je angefangene 20 Minuten im Innenstadtbereich bzw. je angefangene 15 Minuten im Kernbereich beträgt. Die Gebühren für ein Tagesticket betragen im Innenstadtbereich 6,00 EUR, im Kernbereich 8,00 EUR. ~~Es wird deutlich, dass aufgrund der vergleichsweise geringen Parkgebühren die Verhältnismäßigkeit zwischen den Kosten für Park- und ÖPNV-Tickets zu einer~~

~~Fehlsteuerung führte.~~ Über 20 Jahre hinweg wurden die Preise für das Parken in Wuppertal nicht erhöht, während parallel die Preise für die Nutzung des ÖPNV stetig stiegen. Zuletzt wurden die Parkgebühren im Jahr 2020 erhöht. Mit Blick auf der Förderung des Umweltverbunds und der angestrebten Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Flächengerechtigkeit sollte für die Zukunft eine **weitere Erhöhung Überprüfung** der Parkpreise erwogen werden. Durch eine Zweckbindung der Parkeinnahme für die Stärkung des Umweltverbundes kann eine größere Akzeptanz der Maßnahme in der Bevölkerung erwartet werden. Die Bewirtschaftung sollte auch die Opportunitätskosten berücksichtigen, also den Flächenverbrauch eines Parkplatzes in einer zentralen, städtebaulich attraktiven Lage. ~~Dies bedeutet, dass geprüft werden soll, ob die Parkgebühren erhöht werden können, damit Parkmöglichkeiten in städtebaulich weniger attraktiven Bereichen vermehrt genutzt werden. Mit Blick auf die Flächengerechtigkeit sollte zudem~~ Eine Ausweitung der monetären Bewirtschaftung auf die innenstadtnahen Stadtteile, insbesondere die Gründerzeitviertel, und auf die Stadtteilzentren **sollte ergänzend** geprüft werden. Ziel sollte sein, zuerst die „inneren“ Bereiche vom öffentlichen Parken (und somit Parksuchverkehr) zu entlasten, um externe Nutzer:innen gar nicht erst in diese hineinzuführen. ~~Dort sollten sich dann (fast) nur noch Bewohnerparkmöglichkeiten befinden (d. h. die gesetzlich vorgeschriebenen öffentlichen Parkmöglichkeiten innerhalb einer Bewohnerparkzone lägen dann mehr am äußeren Rand dieser Zone).~~ Die Belange von Dienstleistern (z. B. Handwerker oder Pflegedienste) sind im inneren Bereich zu berücksichtigen.

- Der Steckbrief G4 Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas wird wie folgt geändert:
Wesentlicher Bestandteil des Mobilitätsmanagements sind zielgruppenspezifische Maßnahmenansätze. Sie beinhalten insbesondere Beratungs- und Serviceleistungen oder besondere Verkehrsinfrastrukturangebote, die auf die jeweiligen Zielgruppen zugeschnitten sind. Auch wenn die Mobilitätsmanagementmaßnahmen von einzelnen Betrieben oder Einrichtungen umgesetzt werden müssen, kommt der Stadt eine wesentliche regulierende, koordinierende und informierende Rolle zu, die entscheidend über den Erfolg und Misserfolg von Mobilitätsmanagement sein kann. Besonders wichtige Zielgruppen sind beim Thema Verkehr die Kinder und Jugendlichen, so dass dem Mobilitätsmanagement an Schulen und Kitas eine sehr wichtige Bedeutung zukommt. Über Maßnahmen und Aktionen zum Thema Schulwegmobilität soll darauf hingewirkt werden, dass Kinder und Jugendliche bereits früh mit dem Thema Mobilität in Berührung kommen und ein Bewusstsein für eine vielfältige, nachhaltige und sichere Mobilität entwickeln. Gelingt es vermehrt, Kinder und Jugendliche für eine Mobilität abseits der Gewohnheit in der Familie, jeden Weg inkl. Hol- und Bringwege mit dem Pkw durchzuführen, fördert dies deren sichere und eigenständige Fortbewegung und wirkt auch darauf hin, dass in zukünftigen Lebensphasen Alternativen zum Pkw genutzt werden. **Hierbei sollte auch die Lehrerschaft in ihrer Vorbildfunktion mit in den Blick genommen werden und mit Maßnahmen darauf hingewirkt werden, dass auch in der Lehrerschaft vermehrt der Umweltverbund für die Arbeitswege genutzt wird.**
- 3. Die o. g. Änderungen der Steckbriefe sind dem gesamten Mobilitätskonzept zuzuordnen und Grundlage der Beschlussfassung.

Begründung:

Ergänzend zur Begründung der Drucksache wird angemerkt, dass die beantragten Änderungen dazu dienen, die strategische Weichenstellung des Mobilitätskonzeptes zu schärfen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Ben Thuncke
Fraktionsvorsitzender

Christian Wirtz
Stadtverordneter

