

# Wir mobilisieren unsere Stadt

Die Stadt und ihre Straßen gehören uns allen! Ob zu Fuß, mit dem Fahrrad mit Bus und Bahn oder mit dem Auto: Wir wollen uns bewegen, ohne andere dadurch einzuschränken. Eine hohe Lebensqualität wird nur durch eine möglichst niedrige Umweltbelastung und ein konfliktfreies Miteinander erreicht. Der Mensch muss im Mittelpunkt der Stadtplanung stehen. Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen sollen gleichberechtigt behandelt werden. Laut einer Studie des Umweltbundesamtes, wünschen sich rund 90 % der Bundesbürger\*innen nicht länger autogerechte Städte. Dies ist auch unser Ziel, denn nur so lassen sich Feinstaub- und Stickoxidwerte senken und der Stadtraum wieder lebenswerter gestalten: Mit wenig Lärm, guter Luft und viel Platz für aktive Bewegung und Kommunikation.

## Zu Fuß unterwegs in der Stadt

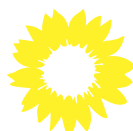
Eine umweltfreundliche, gesunde und wenig öffentlichen Raum in Anspruch nehmende Fortbewegungsart ist das zu Fuß gehen. Wir setzen uns dafür ein, dass die Straßenraumgestaltung und Verkehrsplanung vor allem vom Fußverkehr aus gedacht und gestaltet wird.

Wir möchten dafür neue Angebote schaffen: Die Gehwege müssen eine Mindestbreite von 2,5 Meter haben und die Ampelschaltungen so gesteuert werden, dass Fußgänger\*innen höchstens eine Minute auf Grün warten müssen – wenn möglich, erheblich kürzer. Die Grünphasen sollen auch mobilitätseingeschränkten Menschen ein sicheres Überqueren der Straße ermöglichen und müssen dementsprechend lang genug sein.

Wir wollen eine systematische Instandsetzung der Wuppertaler Treppen, da diese als Wahrzeichen unserer Stadt erhalten bleiben sollen und viele Fußwege durch die Stadt erheblich verkürzen können. Im Verlauf der Treppenanlagen sollen außerdem Sitzgelegenheiten angeboten werden, um den Nutzer\*innen eine Gelegenheit zum Ausruhen zu geben. Die Barrierefreiheit muss an dieser Stelle gesondert markiert und nach Möglichkeit ausgebaut werden. Hierzu zählen wir neben Hilfen für Menschen mit Gehbehinderung, auch Rampen, die sich für das Schieben von Kinderwägen und Fahrrädern eignen. Außerdem wollen wir mehr fußgänger\*innenfreundliche Querungen an großen Straßen einrichten, um Umwege zu minimieren und die Sicherheit zu erhöhen. Gerade in der Innenstadt und entlang der Hauptwege brauchen wir zudem in regelmäßigen Abständen vernünftige und im besten Fall überdachte Sitzmöglichkeiten, damit auch längere Strecken für alle Bewohner\*innen der Stadt gut zu bewältigen sind. Besonders an sehr steilen Talhängen brauchen wir Aufzüge wie den an der Kluse, wovon auch Radfahrer\*innen profitieren werden.

## Radverkehr gebührt Vorrang auf den Straßen

Mit dem Fahrrad lassen sich in der Stadt größere Entfernungen problemlos und klimafreundlich zurücklegen. Mit der Entwicklung der E-Mobilität hat auch die Wuppertaler Topografie ihren Schrecken verloren. Auf den großen Verkehrsachsen benötigen wir jetzt gut ausgebaute Fahrradwege oder gemeinsam genutzte Umweltpuren. Ein konkretes Projekt ist für uns der Ausbau der ehemaligen Kleinbahntrasse Loh-Hatzfeld zu einem Rad- und Wanderweg mit direkter Anbindung an die Nordbahntrasse. Fahrradfahrer\*innen und genauso Fußgänger\*innen sollten kurze Wege angeboten



werden. Wie setzen uns dafür ein, dass weitere Mobilitätsstationen in allen Stadtteilen nach dem erfolgreichen Ölberger Vorbild errichtet werden.

### **Öffentlichen Personennahverkehr ausbauen**

Ein attraktiver und günstiger ÖPNV ist ein wichtiger Faktor für soziale Gerechtigkeit. Vor allem der Busverkehr darf nicht aus Kostengründen reduziert, sondern muss stattdessen ausgebaut werden. Auf allen wichtigen Achsen müssen die Busse im Stadtgebiet im 10-Minuten-Takt verkehren. Auf heute schon stark ausgelasteten Linienwegen, (z.B. auf den Strecken der Linien 612 und 622) sind ergänzende Schnellbusse einzusetzen, die nur an wichtigen Haltestellen halten. Die Anbindung der Bergischen Universität und der Außenbereiche müssen optimiert und besser getaktet werden. Auf den „Berg“-Linien (beispielsweise nach Cronenberg) sollen auch Fahrzeuge mit geringerem Sitzplatzanteil eingesetzt werden, um Raum für Fahrräder zu schaffen. Darüber hinaus ist zu prüfen, wo umweltfreundlichere Busse (z. B. O-Busse, Erdgas- oder Wasserstofffahrzeuge) eingesetzt werden können.

### **Das Bürger\*innenticket für unsere Stadt**

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist in Wuppertal stark unterfinanziert. Dadurch gerät das Busangebot in der Stadt immer mehr unter Druck und das politische Ziel einer Verkehrswende droht in weite Ferne zu rücken. Wir brauchen eine grundsätzlich neue Form der Finanzierung des ÖPNV, auch weil der finanztechnische Querverbund (mit den Gewinnen aus dem Energiebereich) keinen finanziellen Spielraum für den weiteren Ausbau des ÖPNV eröffnet. Wir unterstützen hierfür das Konzept der Initiative „Das solidarische Bürgerticket für Wuppertal“ und wollen das Modell für Wuppertal umsetzen. Es sichert die Finanzierung des Bus- und Bahnangebots und bewegt die Menschen zum Umstieg auf Bus und Bahn. So wird ein wirksamer Beitrag für weniger Autoverkehr, bessere Luft und mehr Klimaschutz geleistet. In einem ersten Schritt muss auf Landesebene das Kommunale Abgabengesetz (KAG NRW) so geändert werden, dass die Erhebung eines monatlichen Solidarbeitrags durch die Stadt möglich wird.

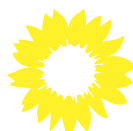
---

Das Konzept der Initiative für ein Solidarisches Bürgerticket sieht einen monatlichen Standardbetrag in Höhe von 50 Euro für alle mit einem Nettomonatseinkommen über 1.500 Euro vor, darunter fallen Beiträge in Höhe von 30 Euro (bis 900 Euro) oder 12 Euro (unter 900 Euro) an. Für Schüler\*innen werden 12 Euro im Monat erhoben bzw. 6 für das zweite und 0 Euro für jedes weitere Kind. Schwerbehinderte, nicht schulpflichtige Kinder und Härtefälle zahlen ebenfalls nichts. Auf eine vierköpfige Familie mit Doppelverdienern (ein schulpflichtiges Kind, ein Kind im Kindergarten) entfällt dann also monatlich 112 Euro, wobei jedes Familienmitglied jederzeit im Stadtgebiet kostenfrei den ÖPNV nutzen kann (zum Vergleich: hätte die Familie bislang zwei Ticket 2000 im Abo und ein Schokoticket genutzt, wären hierfür Kosten in Höhe von 195,77 Euro im Monat angefallen).

---

### **Autoverkehr verändert eine Stadt**

Die Lebendigkeit einer Stadt geht von den Menschen aus. In den letzten Jahrzehnten stand demgegenüber bei der Verkehrsplanung vor allem eine möglichst reibungslose Abwicklung des motorisierten Autoverkehrs im Mittelpunkt. Diese autofixierte, autogerechte Ausrichtung der Stadt- und Verkehrsplanung ist unter Umweltgesichtspunkten nicht mehr zeitgemäß. Die Stadt und vor allem der Straßenraum muss vorrangig als Bewegungs- und Begegnungsraum für Menschen gestaltet werden.



Eine autofreie Innenstadt in Wuppertal-Elberfeld kann dieses Ideal verwirklichen. Ziel ist es, die Innenstadt von Wuppertal Elberfeld bis 2030 Schritt für Schritt autoverkehrsfrei umzugestalten. Konkret geht es um das Gebiet zwischen der B7 im Süden und dem Radschnellweg Nordbahntrasse/ Jackstädtweg im Norden, sowie zwischen der Briller Straße im Westen und der Hardtanlage im Osten, also eine Fläche von rund 4,5 qkm. Dazu hat unter anderem das Wuppertal Institut konkrete Konzepte für den Stadtteil Elberfeld entwickelt, die zeigen: Es ist machbar! Keine Autos mehr, die massiv Raum einnehmen und die Fußgänger\*innen behindern und kein Individualverkehr, der direkt an Restaurant- und Café-Terrassen vorbei fährt. Stattdessen freie Bewegung überall und jederzeit. Die Autofahrer\*innen sollen am Rand der Fußgängerzonen weiterhin geeignete Parkplatzflächen nutzen können. Auch der Ausbau von Park + Ride-Parkflächen an strategisch günstigen Punkten der Stadt gehört dazu. Wir haben die Expertise in der Stadt – es braucht nunmehr politische Initiative!

### **Parken neu definieren und denken**

Der öffentliche Raum in einer Großstadt ist begrenzt und gehört uns allen. Die deutliche Zunahme des Autoverkehrs, mit dem erhöhten Flächenanspruch der aktuellen PKW-Modelle, und dem Trend zum Zweitauto blockiert immer mehr Fläche in der Stadt durch parkende Autos- zu Lasten von Fußgänger\*innen, Fahrradfahrenden und der Wohn- und Aufenthaltsqualität. Um das zu verändern müssen wir die Parkraumbewirtschaftung erkennbar ausweiten. Der Parkraum in der Innenstadt muss teurer werden und hinzugewonnene Einnahmen fließen idealerweise in den ÖPNV und den Fuß- und Radverkehr. Das Parken in den Wohnquartieren soll vorrangig Anwohner\*innen vorbehalten sein.

### **Mit Tempo 30 schneller am Ziel!**

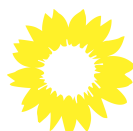
Der Verkehr in deutschen Großstädten bewegt sich durchschnittlich mit 30 – 35 km/h. Die innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h ist darum realitätsfern.

Um auch zu Fuß oder auf dem Rad sicher in der Stadt unterwegs zu sein, ist eine generelle Stadtgeschwindigkeit von 30 km/h notwendig. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer\*innen wird nachweislich gesteigert und Unfallzahlen verringert. Feinstaub, Stickoxid und CO<sub>2</sub>-Emissionen werden reduziert und der Straßenraum wird ruhiger und lebenswerter. Ausnahmen sollen auf gut ausgebauten, mehrspurigen Straßen möglich sein.

Außerdem soll vor allem aus Lärmschutzgründen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit Tempo 80 auf der A 46, der L 418 und der A 535 im Stadtgebiet eingeführt werden.

### **Moderne City-Logistik**

Der Warenverkehr wächst und wächst, in den Jahren 2000 bis 2017 hat sich das Volumen verdoppelt und in den kommenden Jahren wird mit einer weiteren Steigerung gerechnet. KEP-Dienste (Kurier-, Express-, und Paketdienste) sorgen zwar für termingerechte und schnelle Belieferung, aber sie machen auch ca. 1/3 des städtischen Verkehrs aus. Gerade die „letzte Meile“ erzeugt Probleme. Daher sollen Lieferfahrzeuge zukünftig mit abgasarmer oder -freier Technologie ausgestattet werden (z.B. durch Elektromobilität). Gerade im Innenstadtbereich ist der verstärkte Einsatz von Lastenrädern oder kleineren Elektromobilen von Vorteil. Derartige Lösungen funktionieren in anderen europäischen Städten seit Jahren hervorragend. Lieferfahrzeuge erhalten zentrale und ausgewiesene Flächen zum Abstellen der Fahrzeuge, damit das Halten in zweiter Reihe bzw. in Halteverbotsbereichen verhindert wird. Diese Maßnahmen dienen der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer\*innen und der Verbesserung des Verkehrsflusses. Wir unterstützen das Citykonzept der Stadt, das bereits Vorschläge zu einem umweltgerechten Transport in die Stadt vorsieht.



## **WIR SETZEN UNS EIN FÜR:**

- eine Neuverteilung des Stadtraums (z.B. die autofreie Innenstadt) mit einer Priorisierung umweltfreundlicher Fortbewegungsarten wie Fuß- und Radverkehr
- einen flächendeckenden, bedarfsgerecht getakteten ÖPNV
- ein einheitliches Bürger\*innen-Ticket
- ein generelles Tempo 30-Limit auf allen Innenstadtstraßen
- Parkplätze, deren Gebühren sich an den Preisen des ÖPNV orientieren

