

Unter der Fragestellung „Ein Mobilitätskonzept für den Ölberg?!“ hatten der Unternehmerverein und die Ölberg eG eine erste kleine Runde zum Brainstorming eingeladen.

In den letzten Wochen war vermehrt davon die Rede, dass auf dem Ölberg Parkplätze fehlen würden und dass man sich dringend darüber Gedanken machen müsste, wie dem abzuhelpen sei. Es gab sogar einigen Unmut wegen der Ausweisung der Gertrudenstraße als Fahrradstraße und dem damit verbundenen Wegfall von mehreren Stellplätzen. Tatsächlich findet man abends kaum noch einen freien Stellplatz.

Wir möchten nun als Unternehmerverein und Ölberg eG eine Diskussion anstoßen, die nicht darauf fokussiert, neue Parkplätze zu schaffen, sondern sich Gedanken macht über ein Mobilitätskonzept für ein so dicht besiedeltes Quartier wie den Ölberg.

Perspektive: weniger Autos, mehr Lebensqualität!

[Die nachfolgenden Denkansätze sind eine Zusammenführung der bisherigen Ausführungen von Gaby Schulten/Thomas Weyland, Steven Maerz und Frank Frewer, bzw. der Diskussion einer kleineren Vorbereitungsrunde im Januar 2017]

## A Hier erste Denk- und Handlungsansätze

### Nahverkehr

- andere Taktung Busverkehr, Linie 643
- Bürger-Ticket umsonst / Gegenfinanzierung durch städt. Gebührenumlage  
Gregor Waluga (Mitarbeiter beim Wuppertal-Institut hat früher mal am Hombüchel gewohnt und dann seine Promotion über das Bürgerticket (eine Art NRW-Semesterticket für alle) geschrieben. Zusammen mit der WSW hat er ausgewählten Wuppertalern für einen gewissen Zeitraum eine kostenlose ÖPNV-Nutzung angeboten. Er wäre sicherlich ein guter Referent.
- Betriebliche Monatskarten

1

### Parksysteme

- Einrichtung oder Ausbau Anwohnerparken  
Kann man vermuten, dass Anwohnerparken, die Parksituation am Ölberg nicht verbessert, da gerade in den Abendstunden wohl kaum Auswärtige auf dem Ölberg parken, oder?  
Anwohnerparken ist aber dennoch nicht schlecht, um die Anzahl von PKW's etwas zu steuern. So könnte man bspw. die Anzahl deckeln oder mit den Jahren reduzieren und den Autobesitz somit deutlich unattraktiver machen. Die Frage ist, ob das rechtlich geht. In einigen asiatischen Städten werden aber bspw. inzwischen Neuwagenlizenzen limitiert und per Verlosung vergeben.
- Ausbau bezahlter Stellplätze
- Dauerparkplätze außerhalb des Quartiers  
Für die täglichen Pendler kann man ja durchaus Verständnis haben, wer sein Auto jedoch nur 1x pro Woche nutzt, muss meiner Meinung nach nicht zwangsläufig auf dem Ölberg parken. Für mich wäre es eine Überlegung zu prüfen, ob an umliegenden Parkhäusern nicht Dauerparkplätze eingerichtet werden könnten (z.B. Neumarktstraße, Karlsplatz).

### Fahrradsysteme

- eBike-Ausleihe / Ausleihe von Lastenfahrrädern
- eBike-Sharing
- Fahrradinfrastruktur vor Ort  
Wenn man einen autofreien oder zumindest einen autoärmeren Ölberg will, wird das Fahrrad eine wichtige Rolle spielen. Nun sind viele der Gebäude so gestaltet, dass man Treppen zur Hauseingangstür hochgehen muss, die Kellertreppen meist sehr steil und eng und die Flure weder für das Abstellen der Fahrräder (brandschutztechnisch eh nicht zu empfehlen) oder das Durchschieben in den Hinterhof geeignet sind. Das alles sind Hindernisse, weil man sein Rad nicht einfach im Freien stehen lassen will. Für Pedelecs gilt das umso mehr. Fahrradboxen, dezentral aufgestellt, könnten hier Abhilfe schaffen. Ein Testballon wurde jetzt bereits beim Bürgerbudget Wuppertal eingebracht und hat gute Chancen realisiert zu werden.  
Uli Schmidt meint dazu: „Zurzeit lässt die Stadt Wuppertal ein Fahrradkonzept von der Firma Kaulen erstellen. Hierzu gehört auch eine Bürgerbeteiligung. Mit einer Auftaktveranstaltung wurden schon die ersten Bürger angesprochen. Bei diesem Konzept sind natürlich auch Abstellanlagen ein wichtiges Thema. Vermutlich geht es nach den Sommerferien in Workshops auch um Abstellanlagen. <https://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/verkehr/radverkehr/radverkehrskonzept.php>  
Falls euer Projekt nicht durch das Bürger Budget finanziert werden kann/soll, besteht gegebenenfalls eine Finanzierungsmöglichkeit über den Haushaltsposten “ Ausgleichzahlungen für nicht erbrachte Stellplätze”. Diese sind zweckgebunden und dürfen aber auch für Radabstellanlagen genutzt werden.  
Ein weiterer wichtiger Ansprech Partner kann die WSW sein. Sponsoring/Hilfestellung besonders bei der Erstellung des Stromanschlusses sollte möglich sein. Natürlich wäre Stromgewinnung mit Hilfe von Solar-Paneelen, Puffer und Stromwandler möglich. Allerdings gebe ich zu bedenken, dass Strombereitstellung nicht kostengünstig ist und es eventuell sinnvoller ist, seinen Akku zu Hause zu laden.  
Die Bezirksvertretung Elberfeld ist dem Fahrrad relativ positiv aufgeschlossen. Da die Stadt schon signalisiert hat, dass dieses Projekt vorstellbar wäre, wäre dann auch ein Bürgerantrag nach Gemeindeordnung § 24 denkbar.  
Insgesamt fehlen in allen Wuppertaler Wohnquartiere Radabstellanlagen. Einige Stellen auf dem Ölberg sind auch geeignet einen Bügel zu installieren und dadurch das Falschparken zu erschweren.“

2

### Sharing-Systeme

- Ausbau Car-Sharing (gewerblich)
- Ausbau von privaten Car-Sharing-Aktivitäten  
Frank Frewer schlägt ein genossenschaftliches/gemeinschaftliches Eigentum an Fahrzeugen vor. Er hat ein Papier gemacht „Dezentrale Organisation für Car Sharing“. Im Kern geht es hier darum, einen Pool von PKW's vermittelt über ein Software-Tool bereitzustellen.

### CO<sup>2</sup>-Minderung

- Einrichtung von Ladestationen für Elektroautos

### Wohnen und Mobilität

- Vermietung von Wohnungen mit Mobilitätsangeboten (eBike-Leihe, Car-Sharing, etc.)
- Vermietung von Wohnungen an Mieter ohne Auto

### Verkehrsverminderung im Quartier

- kiss & ride-Halteplatz für Eltern des St.Anna-Gymnasiums  
Die Frage ist, ob Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, weil a) Eltern den Weg als zu weit oder zu unsicher empfinden oder b) die Schule eh auf dem Weg zur Arbeit in Düsseldorf etc. ist. Bevor woanders Parkzonen eingerichtet werden, muss geprüft werden, ob das Problem nicht nur verlagert wird.
- andere Mobilitätsangebote für Abendschüler der Gertrudenstraße

### Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

- Einführung einer Spielstraßen-Zone ab Otto-Böhne-Platz rund um den Schusterplatz  
Das scheint momentan sehr notwendig zu sein, da sich rund um den Otto-Böhne-Platz eine Partymeile etabliert und einige Besucher mit teils sehr erhöhter Geschwindigkeit dort vorbeifahren

### Nahversorgungssysteme

- Ausbau von Bringdiensten für Lebensmitteleinkäufe auch durch Lastenfahrräder
- Stärkung und Ausbau der Nahversorgung

### Andere Transportsysteme

- Aufzugslösungen  
Aufzug am Tippen-Tappen-Tönchen vom sog. Hippensteg zum Schulhof Schule Gertrudenstraße (12m Höhe) aus  
Die Diskussion hier ergab, dass diese Lösung wahrscheinlich nicht zu realisieren wäre, weil der Fußweg nah an den Wohnzimmern der Anwohner Kasinogarten vorbeiführt, zumal eine Barrierefreiheit sowieso nicht gegeben sei, weil der Kasinogarten mit seiner Steigung auch zu überwinden sei.

3

### Fahrradfreundliche Anbindung des Ölbergs

- Fahrradspuren Karl- und Hochstraße; Marienstraße  
Die weitere Diskussion über die fahrradunfreundliche Hochstraße legte den Gesamtschluss nahe, dass Zufahrten und Zuwegungen zum Ölberg generell sehr problematisch sind.  
Es fehlt die fahrradfreundliche Anbindung des Ölbergs an die vorhandenen Ost-West-Achsen.  
Damit sind sowohl die Schwebebahn oder die Haltestellen HBF oder Steinbeck gemeint, aber auch die Anbindung an die Nordbahntrasse.

### Kommunikationsmaßnahmen bei verkehrlichen Veränderungen

Eine weitere Diskussion drehte sich darum, dass es sicherheitsbegleitende Maßnahmen zu Fahrradstraßen geben müsse. Einige plädierten für bewusstseinsbildende Maßnahmen über eine Informationsvermittlung. Kritisiert wurde in dem Zusammenhang, dass die Stadt keine Beteiligungs- und Informationskultur ausgeprägt hat. Fahrradstraßen würden eingeführt, ohne dass Bewohner darüber informiert und die entsprechenden Regeln erklärt würden. Einig war man sich darüber, dass Wuppertal ein Zweiradkonzept benötigt.

## **B Herangehensweise Weiterarbeit**

### Vorab: Verschiedene Zeithorizonte und Intentionen

Wenn im weiteren Verlauf Themengruppen gebildet werden sollten, könnte eine Unterscheidung in kurz-, mittel-, langfristige Zeithorizonte hilfreich sein. So kann man sich in den Gruppendiskussionen, besser überlegen, wie man a) Mangel besser verwaltet und b) den Mangel überwindet/löst

### Grundsätzlich: Push- and Pull

Fachleute sind sich einig darin, dass jede Maßnahme zur Förderung (pull) des Radverkehrs/Fußverkehrs/ÖPNV-Nutzung nur funktioniert, wenn man gleichzeitig die PKW-Nutzung erschwert (push).

### Bestandsaufnahme Mobilitätsbedarfe

Zu Beginn könnte insgesamt zunächst eine Bestandsaufnahme von Bewohner\*innenanzahl und der PKW-Anzahl auf dem Ölberg stehen.

Die Frage ist „Für welchen Zweck wird das Auto genutzt?“. Wenn 80% der Autobesitzer täglich nach Düsseldorf, Köln oder ins Ruhrgebiet pendeln, müssen Lösungen anders aussehen als für Ziele in Barmen, Vohwinkel, etc.. Gleiches gilt für das Spannungsfeld zwischen täglichen Pendlern vs. Gelegenheitsnutzern (1x mal die Woche einkaufen oder für Wochenendausflüge).

Vorstellbar wäre eine kurze Online-Umfrage, die über die üblichen Kanäle (Facebook, Mail-Verteiler, Aushänge, nebenan.de etc.) kommuniziert wird. So könnte man sicherlich ein breiteres Bild bekommen, ohne sich in Facebook-Kommentierungen zu verlieren. Man kann sowas inzwischen relativ einfach über LimeSurvey (Open-Source-Umfrage-Software) machen; ggf. ließe sich für sowas sicherlich auch eine Bachelorarbeit über die Uni organisieren.

Ansonsten gibt es auf Gemeindeebene eine NRW-Pendlerstatistik. Es wäre möglich, dass es sowas auch kleinräumiger bei der Stadt gibt. Dann könnte man zumindest mal schauen, welche Pendlerziele der Ölbergbewohner ansteuert.

### Forschungsprojekte (Wuppertal-Institut / Bergische Uni / TransZent / Neue Effizienz)

### Veranstaltungen

### Medienoffensive, Kampagnen

### Events

Temporäre Umnutzungen wären eine Möglichkeit, Bewusstsein zu schaffen. In Paris wird bspw. in den Sommermonaten eine vielbefahrene Straße an der Seine zur Standpromenade umgebaut. Da findet man sicherlich auch nette Ideen für den Ölberg. Die Message wäre „Ein Weniger an Autos ist kein Verlust, sondern bietet die Chance auf ein Mehr an Lebensqualität“.

## C Weitere Lektüre

### Allgemein

<http://www.zukunft-mobilitaet.net/about>

<http://kopo.de/blog/2017/01/30/es-muss-nicht-immer-das-auto-sein/>

### Autoverkehr, Mobilität, Verkehrswende

<http://enorm-magazin.de/wie-viel-auto-vertraegt-die-stadt>

<https://enorm-magazin.de/neue-gesetze-fuer-gruenen-verkehr>

<http://www.zeit.de/mobilitaet/2017-03/verkehrspolitik-auto-stadt-carsharing-oeffentlicher-nahverkehr>

### Stadtplanung

<https://www.fairkehr-magazin.de/2017-1-titel.html>

<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/immobilien/mobilitaet-in-metropolen-neue-wege-durch-die-stadt-14781828.html?GEPC=s3&GEPC=s5>

<http://www.berliner-zeitung.de/berlin/verkehr/stadtverkehr--parken-wird-in-berlin-in-zukunft-sehr-teuer-sein-24022114>

<https://www.greenpeace.de/presse/publikationen/rollenwechsel-konzept-fuer-eine-neue-mobilitaet-staedten>

### Stadt zurückerobern

<https://www.greencity.de/projekt/parking-day/>

### Umweltverbund und Multimodalität

<https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/>

<http://wupperinst.org/a/wi/a/s/ad/3489/>

### Sharing-Modelle

<http://enorm-magazin.de/der-elektroroller-fuer-zwischendurch>

<http://www.sigo.green/>