

Anwesend waren 13 Personen, Thomas Weyland führte noch mal ins Thema ein.

In der Folge wurden nur einige Themen der möglichen Handlungsansätze aufgegriffen.

Hier werden nur die Themen zusammengefasst, die in den nächsten Monaten aufgegriffen, bzw. bearbeitet werden sollen. Einig war man sich darin, dass der Ölberg keine neuen Parkflächen braucht, vielmehr solle über andere Verkehrs- und Mobilitätskonzepte nachgedacht werden.

- 1) Beim Bürgerbudget Wuppertal sind die dezentralen Fahrradgaragen für den Ölberg eingebracht worden. Es bestehen gute Realisierungschancen für ein solches Projekt auch jenseits des Bürgerbudgets. Das wird von der Initiative weiterverfolgt. Nach anderen Fördertöpfen könnte hier noch recherchiert werden.
- 2) Steven Maerz hatte eingebracht, dass es gut wäre, wenn zunächst die Bedarfe der Bewohnerinnen und Bewohner des Ölbergs im Hinblick auf die Automobilität (Beruf, Arbeit, Freizeit) zu ermitteln. Denkbar wäre hier eine Online-Umfrage oder auch eine Bachelor- oder Masterarbeit durch Studierende beim Wuppertal-Institut oder der Uni. Steven will das im Institut mal ansprechen.
- 3) Cambio-Carsharing deutet an, dass in naher Zukunft wahrscheinlich die Möglichkeit gegeben ist, dass Carsharing-Autos öffentliche Stellplätze im Quartier nutzen können. Das wäre zumindest eine Möglichkeit, um das Carsharing weiter im öffentlichen Bewußtsein zu verankern.
- 4) Auf Dauer sollte deutlich gemacht werden, dass auf dem Ölberg nicht die „motorisierten Fahrzeuge“ den Vorrang haben – auch nicht beim Parken. Ein Diskussionsvorschlag hierzu ist, einzelne Straßenseiten, wo auf den Bürgersteigen geparkt wird, zumindest zeitweise freizusperrern.
- 5) Gaby Schulten kritisiert das zunehmende Parken auf dem Otto-Böhne-Platz. Hier soll die Straßenverkehrsbehörde angesprochen werden, dort wieder Poller aufzustellen.
- 6) Als problematisch wurden auch die Bring- und Holdienste der Eltern für das St. Anna-Gymnasium gesehen. Eine Kiss&Ride-Area auf dem Grundstück des St. Anna an der Briller Straße wäre wahrscheinlich einigermaßen gut geeignet, um den Verkehr im Quartier zu verringern. Ein entsprechender Brief soll an die Schulleitung gerichtet werden.
- 7) Die Situation rund um den Otto-Böhne-Platz tendiert immer mehr zur Ausgehmeile, verbunden mit erhöhtem Verkehrsaufkommen, bei denen sich die meist jungen Autofahrer nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten. Dem ist unbedingt entgegenzuwirken. Denkbar wäre eine Spielstraße (7 km/h) ab dem Otto-Böhne-Platz und dann rund um den Schusterplatz. Vor dem Lutherstift ist bereits eine solche Zone eingerichtet. Klaus Lüdemann hat das bei den Wuppertaler Stadtwerken eingebracht. Ein Umbau in eine solche Spielstraße ist wahrscheinlich zu teuer, mehrere Hunderttausend Euro, aber eine 20 km/h-Regelung wäre wahrscheinlich denkbar, zumal der Bus dort sowieso nicht schneller fahren kann. Hier wäre auch an eine Regelung für die Kreuzung Marien/Charlotten vorzunehmen. An dieser Ecke bleibt die Linie 643 regelmäßig hängen. Die Durchsetzung einer solchen Regelung muss mit Verwaltung und Politik diskutiert werden und wahrscheinlich ein stückweit „auf der Straße“ öffentlich inszeniert werden. Wir wollen uns darum bemühen, dass am Otto-Böhne-Platz ein mobiles Gerät zur Geschwindigkeitsmessung und -anzeige installiert wird. Die Geräte der Stadt Wuppertal können diese Werte auch aufzeichnen. Eine entsprechende Dokumentation wäre am Ende auch hilfreich. Denkbar ist hier, dass der Critical Mass hier mal vorbei fährt, um diese Forderung zu unterstützen.
- 8) Denkbar ist aber auch, dass wir den 22.9. nutzen, den „Autofreien Tag 2017“. Bitte lasst euch etwas einfallen.
- 9) Thomas Weyland schlägt vor, die vereinbarten Punkte - als Handlungsprogramm der Initiative - der Öffentlichkeit über einen Artikel in der WZ vorzustellen. Er wird dazu Kontakt mit Eike Rudebusch aufnehmen.

Protokoll: Thomas Weyland