

Bericht	Geschäftsbereich	Zentrale Dienstleistungen
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 403 - Finanzen
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Celine Coumann +49 202 563 7089 +49 202 563 8567 celine.coumann@stadt.wuppertal.de
	Datum:	05.11.2019
	Drucks.-Nr.:	VO/1073/19 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
26.11.2019	BV Heckinghausen	Entgegennahme o. B.
26.11.2019	BV Oberbarmen	Entgegennahme o. B.
26.11.2019	BV Ronsdorf	Entgegennahme o. B.
27.11.2019	BV Vohwinkel	Entgegennahme o. B.
27.11.2019	BV Cronenberg	Entgegennahme o. B.
03.12.2019	BV Langerfeld-Beyenburg	Entgegennahme o. B.
03.12.2019	BV Barmen	Entgegennahme o. B.
04.12.2019	BV Elberfeld	Entgegennahme o. B.
04.12.2019	BV Elberfeld-West	Entgegennahme o. B.
10.12.2019	Ausschuss für Finanzen, Beteiligungs- steuerung und Betriebsausschuss WAW	Entgegennahme o. B.
11.12.2019	Hauptausschuss	Entgegennahme o. B.
16.12.2019	Rat der Stadt Wuppertal	Entgegennahme o. B.
Ratsauftrag vom 25.02.2019 zur Bürgerbeteiligung am Haushalt 2020/21 (VO/0167/19/1-Neuf.)		

Grund der Vorlage

Ratsauftrag vom 25.02.2019 zur Bürgerbeteiligung am Haushalt 2020/21
(VO/0167/19/1-Neuf.)

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegengenommen. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung sowie der Veranstaltungen fließen in die Haushaltsberatungen in den Ratsgremien ein.

Einverständnisse

Entfällt

Unterschrift

Dr. Slawig

Begründung

Bericht der Verwaltung

In seiner Sitzung am 25. Februar 2019 hat der Rat der Stadt Wuppertal die Drucksache VO/0167/19/1-Neuf. beschlossen, in der die Verwaltung damit beauftragte wurde, „für die Haushaltsberatungen 2020/21 eine aktive Bürgerbeteiligung im Sinne eines Bürgerhaushaltes zu organisieren und durchzuführen“ und „ein Konzept für die Beteiligungsverfahren dem Beirat für Bürgerbeteiligung und dem Finanzausschuss in ihren nächsten Sitzungen im Mai vorzulegen.“ Das durch einen vorgelagerten Workshop im April 2019 partizipativ erarbeitete Konzept umfasste neben dem Online-Dialog auch drei Veranstaltungen zum Thema „Altschulden“ und zu den zwei Schwerpunktthemen „Mobilität“ und „Freizeitgestaltung im Freiraum“, welche vom Beirat Bürgerbeteiligung und einer Bürger*innenbegleitgruppe ausgewählt wurden. Die Veranstaltung zum Schwerpunktthema „Mobilität“ fand am 26. September 2019 im Lutherstift statt. Neben der Vorstellung des Haushalts durch die Kämmerei konnten die zahlreich erschienenen Bürger*innen auch mit den Verantwortlichen aus dem Ressort 104 „Straßen und Verkehr“ diskutieren, woraus viele neue Ideen hervorgingen (siehe Punkt „Workshop am 26. September“ im Abschnitt „Mobilität“). Die Veranstaltung zum Thema „Freizeitgestaltung im Freiraum“ im Stadion am Zoo am 1. Oktober 2019 wurde hingegen von den Bürger*innen nicht angenommen und konnte somit keine weiteren Ergebnisse liefern. Die Podiumsdiskussion unter dem Titel „Altschulden – Folgen und Perspektiven“ mit Teilnehmern aus der Bundes- und Landespolitik wird am 21. November 2019 stattfinden.

Im Online-Dialog konnten Bürger*innen vom 25. September bis zum 20. Oktober 2019 auf der Dialog- und Beteiligungsplattform www.talbeteiligung.de mit Hilfe der interaktiven Grafik maximal 5 der sogenannten freiwilligen Leistungen erhöhen. Wollten die Teilnehmer die Ausgaben in mehr als diesen 5 Bereichen erhöhen, mussten sie an anderer Stelle einsparen. Zudem konnten sie für alle Leistungen des städtischen Haushalts Kommentare und Anregungen hinterlassen. Außerdem wurde angeboten, in den Diskussionsforen mit anderen Nutzer*innen zu den beiden Schwerpunktthemen „Mobilität“ und „Freizeitgestaltung im Freiraum“ Ideen zu entwickeln und zu diskutieren. Ergänzend konnten Fragen an die Verwaltung gestellt werden.

Gemäß Punkt 4 des Ratsauftrages vom 25.02.2019 sollen die von den Bürgerinnen und Bürgern eingereichten Vorschläge der Politik zur Beratung gemeinsam mit dem Haushaltsplanentwurf zur Verfügung gestellt werden, was hiermit erfolgt. Dabei soll die Befassung in den Gremien über eine bloße Kenntnisnahme hinausgehen und Bestandteil der inhaltlichen Beratungen sein. Vor diesem Hintergrund werden im Folgenden die Ergebnisse der Online-Beteiligung sowie der Veranstaltungen den Mitgliedern der Bezirksvertretungen sowie des Rates vorgelegt, damit diese in den

Diskussionen zum städtischen Haushalt 2020/2021 im Sinne des Ratsauftrages berücksichtigt werden. Die tatsächliche politische Entscheidung soll für die Bürgerinnen und Bürger in Form eines dann zu erstellenden Rechenschaftsberichtes nachvollziehbar dargestellt werden.

1. Interaktive Graphik - Freiwillige Leistungen

Nutzer*innen konnten mit Hilfe einer interaktiven Graphik die Ausgaben bei den freiwilligen Leistungen erhöhen oder reduzieren.

Idee	Ausgaben erhöhen	Ausgaben einsparen	Ergebnis
Zentrales Fördermanagement	10	1	9
Stadtgestaltung und Baukultur	6	1	5
Städtebauliche Projekte und Innenstadtentwicklung	6	1	5
Bürgerbeteiligung und Bürgerengagement	5	1	4
Handlungskonzepte Stadtentwicklung/-erneuerung	5	1	4
Hallenbäder	4	1	3
Natur- und Umweltbildung	4	1	3
Stadtmarketing und Wirtschaftskommunikation	5	3	2
Zoologischer Garten	3	1	2
	<i>Kommentar: Die Veränderung der Preisstruktur führt zu geringeren Einnahmen. Daher Preise attraktiver gestalten, damit mehr Besucher und mehr Dauerkartenkäufer angezogen werden.</i>		
Beteiligungsmanagement	2	2	0
Öffentliche Toilettenanlagen	3	1	2
	<i>Kommentar: Wo sind die öffentlichen Toiletten?</i>		
Bergische Musikschule	3	1	2
Wirtschafts- und Technologieförderung	3	1	2
Kompetenzzentrum Frau und Beruf	3	1	2
Uni Halle	1	1	0
Historische Stadthalle	2	2	0
ServiceCenter	-	1	-1
Konferenzservice	-	2	-2
Schulmensa Kohlstraße	-	1	-1
Medien und Informationen	-	1	-1
Sammlung & sonstige Leistungen Von der Heydt-Museum	1	1	0
Historisches Zentrum	-	2	-2

HdJ Barmen	-	1	-1
Sportförderung	-	1	-1
FB Mählersbeck	-	2	-2
Sportaußenanlagen	-	1	-1
Sonstige Beteiligungen	-	1	-1
Stiftungsmanagement	-	1	-1
Kulturbüro	2	3	-1
Stadion am Zoo	-	4	-4

2. Themenbereich Mobilität

Der Themenbereich wurde in drei Schwerpunkte (Nahmobilität, Parken und Sicherheit) unterteilt. Zu jedem Schwerpunkt werden erst die Ergebnisse der Online-Beteiligung und dann die Ideen aus der Veranstaltung am 26. September 2019 aufgeführt.

a. Nahmobilität:

- „Umgestaltung der mittleren Grünstreifen auf der Bundesallee zu Fahrradwegen“ (1 Unterstützer*in)
 - ❖ Neues Highlight für Wuppertal: Von Oberbarmen bis zum Loh (von hier über die Hünefeldstraße-Hardtufer) und ab Haspel bis zum Robert-Daum-Platz hätte man eine durchgehende „Fahrradstraße“ über die Bundesallee.
- „Stadt-Pedelec leasen“ (2 Unterstützer*innen)
 - ❖ Bürger der Stadt Wuppertal könnten an einem städtischen Leasingprogramm für Pedelecs teilnehmen. Dies würde die hohe Hürde des Preises bei der Anschaffung eines Pedelecs reduzieren und vermehrt Bürger motivieren, ihre Alltagsmobilität anstatt mit dem Auto mit dem Pedelec zu bewältigen. Langfristig profitieren dadurch die Straßen durch geringere MIV-Belastung (längere Haltbarkeit) sowie die Stadt durch geringere Emissionswerte.
- „Zusätzliche Planstelle für Nahmobilität (Bereich 104)“ (5 Unterstützer*innen)
 - ❖ Im Bereich 104 "Straßen und Verkehr" wird eine zusätzliche Planstelle geschaffen, die sich um schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement in Wuppertal bemüht. Der Mitarbeitende berät Schulen und Firmen unentgeltlich bzgl. Umsetzung, Fördermöglichkeiten, etc., koordiniert stadtweite Projekte und unterstützt bei der Teilnahme an landesweiten Projekten.
- „Fahrradhäuschen“ (4 Unterstützer*innen)
 - ❖ Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität benötigt Wuppertal sichere Fahrradabstellmöglichkeiten auch in den verdichteten Wohngebieten. KFZ Stellplätze sind teuer und benötigen viel Platz. Wuppertal errichtet in den Quartieren geschützte Radabstellanlagen (Vorbild Mobilstation Ölberg).
 - ❖ Kommentar: *Ich bin selber Mieter des Fahrradhauses am Schusterplatz. Der Grund ist, dass das schwere Pedelec nach Willen der Vermieter in den Keller zu tragen wäre, was aber*

aufgrund der steilen Kellertreppe im Gründerzeithaus nicht geht, andere geschützte Abstellmöglichkeiten gibt es nicht im Haus. Die Entfernung (180m) ist aber so gerade noch praktisch, weiter entfernt dürfte es nicht sein. Deshalb würde ich zusätzlich zu zentralen Radabstellanlagen als Ergänzung noch einfache Abstellbügel in den Straßen anregen. Diese lassen sich einfach und kostengünstiger installieren und könnten zudem an Straßenecken als "Parkbegrenzung" sicherstellen, dass die Straßenecken weniger zugeparkt werden. Damit würde auch die Frage gelöst, wohin mit dem Fahrrad, wenn man jemanden im Quartier besuchen möchte. Die Straßenpfähle sind begrenzt und auf dem Bürgersteig behindert das dort abgestellte Rad den Fußgängerverkehr.

- ❖ Kommentar: *Diese Radabstellanlagen sollten aber nichts kosten, denn auch die Autofahrer parken kostenlos in den Straßen. Wieso hier die Radfahrer belastet werden und nicht die Autofahrer, ist nicht ersichtlich (aber vermutlich der weiterhin "autogerechten Stadt" Wuppertal geschuldet).*

➤ „Radschulwegpläne für alle weiterführenden Schulen in Wuppertal“ (3 Unterstützer*innen)

- ❖ Die Stadt setzt ein jährliches Budget für die Erstellung und Aktualisierung von Rad-Schulwegplänen fest. Die Rad-Schulwegpläne werden inhaltlich richtig und ansprechend farbig dargestellt. Der Einzugsbereich der Schulen wird in Absprache mit den Schulleitern getroffen und jährlich überprüft.

➤ „Zuwege Nordbahntrasse“ (4 Unterstützer*innen)

- ❖ Die Stadt setzt ein Budget für die Verbesserung der Zu- bzw. Abwege der Nordbahntrasse an. Alle Zubringer von den Stadtteilzentren zur Nordbahntrasse sollen für Radfahrer sicher gestaltet werden. Dabei sollen vernünftige Wegeführungen, sichere Überquerungsstellen, sichere, bevorrechtigte Ampelschaltungen, etc. eingerichtet werden.

➤ „Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie“ (4 Unterstützer*innen)

- ❖ Die Stadt Wuppertal setzt ein Budget an zur Erarbeitung eines Fußverkehrskonzepts. Ähnlich dem erstellten Radverkehrskonzept, besteht ein Bedarf für ein Konzept für den Fußverkehr, um die Belange von Fußgänger zielgerichteter stärker berücksichtigen zu können und diese Verkehrsart zu stärken und den Fußverkehr sicherer zu machen.

➤ „Treppensanierung. Kurze Wege für Nahmobilität“ (4 Unterstützer*innen)

- ❖ Wuppertal saniert seine Treppen. Dies ermöglicht kurze Wege für den Fußverkehr.
- ❖ Kommentar: *„Das sollte Teil einer echten kommunalen Fußverkehrsstrategie sein. Treppen erschließen die Stadtteile seit über 100 Jahren fußgängerfreundlich und sicher. Denn die Wohngebiete des 19. Jahrhunderts wurden noch für Fußgänger*

eingrichtet, so dass das Stadtbild Wuppertals geprägt ist von knapp 500 öffentlichen Treppen mit über 12.000 Stufen. Z.B. die Jacobstreppe ist die längste durchgehend gerade Treppe und leider wegen Schäden seit Jahren gesperrt. Diese müssen und sollten saniert, gepflegt und erhalten werden. Denn Mobilität beginnt nun mal zu Fuß!
<http://www.fussverkehrsstrategie.de/fuer-planende.html#Handlungsleitfaden-fuer-kommunale-FVS>

➤ „Verringerung der behördlichen Hürden für Bürgerbusse“

❖ Gerade in den Höhenlagen Wuppertals, fernab der B7 und der Buslinien, lebt es sich gut, jedoch ohne Auto überaus schlecht versorgt. Bürgerbusse könnten da tagsüber und an den Wochenende auch abends ein hervorragender Zubringerdienst zu Ärzten und den anderen öffentlichen Verkehrsmitteln sein. Die Einrichtung eines Bürgerbusses scheitert jedoch überwiegend an den harten Vorgaben des Verkehrsverbundes, den Anforderungen an einen zu gründenden Betreiberverein, den Bestimmungen zur Haftung und den Auflagen zu Fahrgastzahlen und Entgelten. Es muss seitens der Politik und der Verwaltung diese erheblichen Hürden abgebaut und Bürgerbusse zur Entlastung des Individualverkehrs leichter betrieben werden können. Wir diskutieren alle über Klimaschutz, fördern jedoch den Individualverkehr, indem Vorhaben zu Bürgerbussen vor harte Mauern gestellt werden.

➤ „Weiterbildung Mobilitätsmanagement“ (4 Unterstützer*innen)

❖ Eine Teilnahme am Lehrgang Kommunales Mobilitätsmanagement des Zukunftsnetz Mobilität NRW wird dazu finanziert. „Die Geschäftsstelle des Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet für alle Gebietskörperschaften in NRW den Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“ für kommunale Verwaltungsmitarbeiter*innen an. In drei Modulen wird ein praxisnaher Fahrplan zur Etablierung eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements in der Kommunalverwaltung erarbeitet. Ziel des Lehrgangs ist es, Mitarbeiter*innen in den Kommunen auf die neuen Herausforderungen im Bereich Mobilität vorzubereiten. Sie lernen wichtige Elemente einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung kennen und erproben Werkzeuge, mit denen Sie diese in ihrer Kommune einführen und steuern können. Neben den fachlichen Aspekten stehen insbesondere auch kommunikative Handlungsfelder im Fokus des Lehrgangs. Mobilitätsmanager steuern mit einem entsprechenden Mandat der Verwaltungsspitze versehen den fachbereichsübergreifenden Prozess. Für diese Aufgabe sollten sie eine gute Kommunikationsfähigkeit, Moderationskompetenz und Überzeugungskraft mitbringen.“

➤ „Neues Personal fürs Ordnungsamt“ (5 Unterstützer*innen)

- ❖ Die Stadt erhöht das Personal im Ordnungsamt zur Ahndung von Falschparkern auf Gehwegen und Radwegen.
- „Sustainable Urban Mobility Plan“ (4 Unterstützer*innen)
 - ❖ Die Stadt sieht ein Budget zur Erstellung eines Sustainable Urban Mobility Plan vor. Dieser trifft konkrete Aussagen und Empfehlungen zu den differenzierten Verkehrsträgern, -mitteln bzw. -sektoren, äußert sich zu deren Weiterentwicklung und Vernetzung. Wachsende Bedeutung kommen dabei der integrierten Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung, dem Klimaschutz, alternativen Energieträgern, dem Mobilitätsmanagement sowie der Finanzierbarkeit der Verkehrsinfrastruktur zu. Eine Evaluierung wird alle drei Jahre erfolgen.
- „Schulisches Mobilitätsmanagement“ (3 Unterstützer*innen)
 - ❖ Für alle Schulen soll ein schulisches Mobilitätsmanagement angeboten werden. Damit alle besser zur Schule kommen, bieten Maßnahmen und Programme des Schulischen Mobilitätsmanagements Lösungen an: Sie tragen dazu bei, den Verkehr von und zur Schule sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten sowie bei Kindern und Jugendlichen ein bewusstes Mobilitätsverhalten zu fördern.
- „Vierspurige Straßen reduzieren: Übergänge einsparen“ (4 Unterstützer*innen)
 - ❖ Eine der Ideen der Werkstatt war die Umwandlung von vierspurigen Straßen wie der Friedrich-Engels-Allee in Straßen mit je einer Spur für MIV und einer Radspur. Mit dieser Maßnahme könnte man sich auch Baumaßnahmen wie den Fußgängerübergang über die B7 in Höhe Engelsstraße einsparen. Völlig ausreichend wäre hier ein Zebrastreifen, um als Fußgänger die Fahrbahn zu überqueren.
- „Bessere Luft“ (1 Teilnehmer*in gegen die Idee (siehe Kommentar))
 - ❖ bei einer besseren Grünphase an der B 7 würden wahrscheinlich auch die Luftwerte verbessert. Leider steht man in den verschiedensten Zeiten ständig vor roten Ampeln, keine Fußgängerampeln, so kann unser CO2 Ausstoß nicht besser werden. Außerdem halte ich Wasserstoffautos/-busse für eine wesentlich bessere Alternative, als Elektroautos! Den Abbau der Batterien werde ich sicher nicht mehr erleben, aber mein Kind wird daher noch mehr Umwelttechnisch belastet!
 - ❖ Kommentar: „In die Verbesserung der Grünen Welle für die Kfz wird aktuell viel Geld investiert. Bessere Grünphasen für Fußgänger und Radfahrer machen das zu Fuß gehen und Rad fahren viel attraktiver, erhöhen den Fußverkehr auf kurzen und Radverkehr auf mittleren Strecken und reduzieren den Kfz-Verkehr und verringern somit Staus. Dies kann insbesondere durch Fuß- und Radfahrer freundliche Signalprogramme und durch Detektion von Fußgängern und Radfahrern unterstützt werden, vielleicht sollte mal darüber diskutiert werden, in diesen Bereich zu investieren.“

- „Umgestaltung der B7“ (4 Unterstützer*innen)
 - ❖ Umgestaltung der B7, um sie für Radverkehr und Fußverkehrsquerungen nutzbar zu machen am Vorbild der Fassstraße in Dortmund ohne dass Verkehrsleistung zurückgehen muss.
 - Einrichtung eines überbreiten Fahrstreifens mit einer Breite von 5m pro Richtung
 - Errichtung eines Radfahrstreifens mit einer Breite von 1,85 m pro Richtung
 - Tempo 30
- „Tempolimit“ (3 Unterstützer*innen)
 - ❖ Innerhalb der Stadt sollte ein generelles Tempolimit von 30 km/h eingeführt werden.
 - ❖ Kommentar: „Auf jeden Fall: Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit bedeutet eine Umkehr der bisherigen Praxis: Nur noch der kleinere Anteil der Straßen, auf denen Tempo 50 erforderlich ist und sichergestellt werden kann, muss ausgewiesen werden. Allerdings muss bedacht werden, dass eine Senkung der real gefahrenen Geschwindigkeit nur durch bauliche Gestaltung des Straßenraums erreicht werden wird. Das bloße Anordnen von Tempo 30 ist keinesfalls ausreichend.“
 - <http://www.30kmh.de/vorteile-von-tempo-30.html>
 - <https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-07/tempo-30-strassenverkehr-luftqualitaet-laerm-unfaelle>
 - <https://www.zukunft-mobilitaet.net/9934/analyse/30-stundenkilometer-kmh-pro-contra-regelgeschwindigkeit/>
- „Überprüfung der Ampelschaltung“ (5 Unterstützer*innen)
 - ❖ Um die Wege der Fußgänger frei zu halten und insbesondere Kindern den Übergang über Straßen zu erleichtern, muss das Parkverhalten von Anwohnern in den Quartieren beeinflusst werden. Bestimmte Bereiche, insbesondere die Überwege an den 5-Meter-Zonen (Kreuzungen, Einmündungen) sollten grundsätzlich durch Straßen-Markierungen gekennzeichnet werden, so dass Autofahrern offensichtlich ist, an diesen Stellen nicht parken zu dürfen. So kann auch die soziale Kontrolle über nicht erwünschtes Parkverhalten besser greifen.
 - ❖ Kommentar: Äußerst wichtig! Ich hatte OB Jung schon ca 2010 darauf hingewiesen, dass an vielen Kreuzungen die Räumzeiten zu gering angesetzt sind im Hinblick auf den Radverkehr und die entsprechende Signalanlagenverordnung nicht eingehalten wird. Oft schafft man es mit dem Fahrrad nicht, große Kreuzungen innerhalb der Grünphase zu überqueren, wenn man noch bei Grün in die Kreuzung reinfährt. Dies ist insb. bei Kreuzungen mit Steigungen der Fall. Schon bevor man die Kreuzung verlassen hat, bekommt der gegenläufige Verkehr Grün zugeteilt. Leider ist seit einem

Dankeschreiben vom damaligen OB Jung nichts passiert, so dass ich sehr gespannt auf die Initiative bin.

➤ *„Übersichtstafeln mit Geschäften / Dienstleistungen für Elberfelder Innenstadt“*

- ❖ Da die Elberfelder Innenstadt mit ihren Angeboten für Kunden sehr unübersichtlich ist, sollten an drei zentralen Stellen Schaukästen mit einem großformatigen Stadtplan aufgestellt werden, auf denen mittels magnetischer Täfelchen die Branchen aufgezeigt werden. Wo gibt es Spielwaren? Antiquarische Bücher, Reisebücher, Comics, Lampen etc. Gerade die inhabergeführten Einzelhandelsgeschäfte im Luisenviertel liegen außerhalb des Gehbereichs des normalen Besuchers, es sei denn, er sucht bewusst bestimmte Angebote. Spielwaren bei Toys are us findet ebenso niemand im hinteren Teil der Rathausgalerie, der nicht bewusst den Hinweis darauf bekommt. Branchen (Bücher, Bettengeschäfte, Lampengeschäfte, Bastelläden, Nähbedarf, Schlüsseldienste, Möbel, Reisebüro, Infostelle der Stadttouristik) kann man mit Farben übersichtlich kennzeichnen, und dann differenzierte Angebote benennen. Gerade weil sich in den letzten Jahren die Innenstadt zu einem Konglomerat von Kettenläden entwickelt hat, sind deutliche Hinweise auf die versteckt oder entfernter liegenden Spezialgeschäfte sehr notwendig, um die Attraktivität Elberfelds deutlich zu machen. Und wer möchte schon zehn Passanten ergebnislos befragen, bis er eine Antwort erhält, wo man in der Großstadt Elberfeld Lampen kaufen kann?
- ❖ Kommentar: *„Auch bei der Beteiligung zur Fahrradstraße in der Neuen Friedrichstraße war die Beschilderung für Fußgänger ein Thema. An den Kreuzungen Wegweiser mit Entfernungsangaben (Minuten, Meter) von Attraktionen im Viertel. Evtl. Farbkodierungen für unterschiedliche Angebote (Touristisch, Kulturell, Kommerziell, Sozial, Grün, ...). Das macht nur Sinn, wenn es quartiersweise und/oder flächendeckend passiert. Aber auch Themenrouten des Wuppertal-Marketings könnten ausgeschildert werden oder Wegeverbindungen zum Beispiel vom Bahnhof zum Skulpturenpark.“*

➤ *„Besseren Nahverkehr durch Straßenbahn und Co.“*

- ❖ Man muss jetzt anfangen um Wuppertal wieder dorthin zu führen, was es einmal war. Eine Stadt mit einem sehr gut ausgebauten Nahverkehr! Wuppertal hatte einst das sechstgrößte Straßennetz Deutschlands... Nur mit Verkehrsmitteln wie Straßenbahn, U-Bahn lässt sich ein verlässlicher und eng getakteter Nahverkehr realisieren. Ein gut ausgebauter Nahverkehr liefert eine Alternative zum Auto und schafft mehr soziale Gerechtigkeit! Deswegen würde ich vorschlagen jetzt damit anzufangen eine Linie hoch zur Uni und Cronenberg zu bauen, hiermit

könnte man vermeiden eine Busspur zu bauen und könnte dann sukzessive das Netz wiederaufbauen.

➤ *„Grundsteuer für ÖPNV erhöhen“*

- ❖ Wiederholt haben die WSW mobil in den letzten 10 Jahren Buslinien ausgedünnt oder ganz gestrichen, um Kosten zu sparen, weil sie mit einer Quersubventionierung in Höhe von 50 Mio. Euro pro Jahr aus den anderen WSW-Sparten ihr Defizit im ÖPNV decken müssen. Dieses Finanzierungsmodell ist nicht zukunftsfähig. Die Stadt muss endlich angemessen in ihren ÖPNV investieren und ihn dadurch attraktiver machen. Im ersten Schritt sollte die Grundsteuer B ab 2020 so angehoben werden, dass jährlich 10 Millionen Euro zusätzlich in den ÖPNV investiert werden können. Die Belastung für einzelne Haushalte wäre gering, der Gewinn für die Stadt enorm.

➤ *„Budget für Radverkehrsinfrastruktur massiv erhöhen“*

- ❖ Der Haushaltsplanentwurf sieht vor, die Ausgaben für den Radverkehr auf 400000 Euro pro Jahr zu erhöhen. Das entspricht nur wenig mehr als 1 Euro pro Kopf und Jahr. Das ist völlig unzureichend. Um das Ziel eine Fahrradstadt zu werden in den nächsten zehn Jahren erreichen zu können, muss Wuppertal mindestens 30,- Euro pro Einwohner und Jahr investieren. Das Geld soll eingenommen werden durch 1. Stellplatzabgabe 2. flächendeckende Parkraumbewirtschaftung 3. Steuererhebung auf Parktickets in Parkhäusern

➤ *„Verkehrsveränderungen mittels Tactical Urbanism erproben“*

- ❖ Die Wuppertaler Innenstädte, insbesondere Elberfeld, leiden massiv unter der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs. Obwohl allen Fachleuten klar ist, dass alle Maßnahmen zur Revitalisierung der Innenstädte Makulatur bleiben, solange man die Aufenthaltsqualität nicht deutlich verbessert indem man die Autos aus der Innenstadt zurückdrängt, haben weder die Verwaltung noch die Politik den Mut, entsprechende Maßnahmen einzuleiten. Stattdessen wird ein Gutachten nach dem anderen beauftragt und die nötigen Entscheidungen auf den Sankt Nimmerleinstag verschoben. Besser wäre es, die Stadt würde pro Jahr ein Budget von 150000 Euro für Verkehrsveränderungsmaßnahmen nach der Methode des Tactical Urbanism <http://tacticalurbanismguide.com/about/> einsetzen und gemeinsam mit Anwohnern, Gewerbetreibenden und Besuchern der Innenstädte an eine kontinuierliche Verbesserung der Verkehrssituation arbeiten.

➤ *„Fußgänger-Infrastruktur sichern“*

- ❖ Pro Jahr werden in Wuppertal ca. 250 Fußgänger bei Verkehrsunfällen verletzt. Die Infrastruktur für Fußgänger sollte systematisch verbessert werden. Insbesondere sollten sämtliche Fußwege und Treppen mit Priorität instandgesetzt werden. Das dafür notwendige Geld sollte aus dem Budget, das für den Unterhalt

der Fahrbahnen im städtischen Straßennetz vorgesehen ist, umgeschichtet werden.

➤ *„Berücksichtigung autofreie Stadtteilkonzepte bei allen anstehenden Planungen“*

- ❖ Die Stadt sollte bei allen derzeit anstehenden Konzepten wie dem Stadtentwicklungskonzept, Klimaschutzkonzept u.a. frühzeitig und vorausschauend berücksichtigen, dass sich in den nächsten 10-30 Jahren massive Veränderungen im Verkehr ergeben werden. Bis 2050 müssen die CO₂-Emissionen in allen Bereichen auf 0 gesunken sein, das sind gerade mal noch 30 Jahre. Der Verkehr wird dazu einen großen Teil beitragen müssen. So müsste z.B. das letztes Jahr vorgestellte Konzept des autofreien Elberfeld in allen Konzepten mitgedacht werden. Denn was bringt ein neues Stadtentwicklungskonzept, das auf dem Status quo aufbaut und weitreichende Änderungen nicht berücksichtigt? "Autofreies Elberfeld" bedeutet z.B., dass Fußgänger und Radfahrer wo immer möglich unterstützt werden müssen, z.B. durch Aufzüge, Rolltreppen usw. (Vorbild könnte hierfür die Stadt Perugia in Italien sein). Dies betrifft ebenso später nicht mehr berücksichtigte Fahrspuren für den Individualverkehr, dafür erheblich mehr öffentlicher Verkehr. Es macht m.E. keinen Sinn, im nächsten Jahr ein STEK zu verabschieden, wenn sich dann wenige Jahre später grundlegende Änderungen ergeben werden. Also besser von vornherein mitdenken und hierfür ggf. fachkundige Experten hinzuziehen!

➤ *„Personal für die kommunale Verkehrswende aufbauen“*

- ❖ Ohne eine angemessene Ausstattung mit Fachpersonal ist die dringend nötige kommunale Verkehrswende nicht zu bewältigen. Die Stadt soll sowohl in 2020 als auch in 2021 jeweils 2 zusätzliche Stellen schaffen für a) Fußverkehrsbeauftragte b) Radverkehrsbeauftragte c) Verkehrswendemanager d) Fördermittelakquise Die Stellen machen sich in Summe von selbst bezahlt.

➤ *„City Maut einfahren“*

- ❖ In der WZ ist immer mal wieder vom gewaltigen Sanierungsstau bei der Wuppertaler Verkehrsinfrastruktur zu lesen. Wuppertal hat offensichtlich wesentlich mehr Straßen als sich die Stadt leisten kann. Die Stadt sollte also über eine Citymaut zusätzliche Einnahmen erwirtschaften und sie für 2 Zwecke einsetzen: 1. Rückbau überdimensionierter Straßen 2. Instandsetzung der unverzichtbaren Straßeninfrastruktur 3. Investition in den Aufbau von Fahrradstraßennetz, Fahrradparkhäusern und Leihfahrradsystemen, da Fahrradverkehr praktisch keinen Verschleiß der Straßeninfrastruktur verursacht. Eine Verschiebung

des Modalsplit hin zu mehr Radverkehr erspart der Stadt massive künftige Ausgaben.

- *„Fahrradparkhäuser bauen“*
 - ❖ Eine gute Radverkehrsinfrastruktur fördert den Radverkehr. Die meisten heute in Wuppertal verkauften Fahrräder sind hochpreisige eBikes oder Pedelecs. Dafür werden sichere Abstellmöglichkeiten an zentralen Verkehrsknotenpunkten in der Stadt benötigt. Vorrangig an den Bahnhöfen Oberbarmen, Barmen, Unterbarmen, Elberfeld, Steinbeck, Zoo und Vohwinkel sollen Fahrradparkhäuser gebaut werden. Die Deutsche Bahn hat dafür ein Kooperationsprogramm mit Kommunen aufgelegt. Außerdem stehen vielfältige Fördertöpfe mit bis zu 90% Förderquote zur Verfügung.
- *„Reallabor für zukunftsfähige Mobilität am Döppersberg“*
 - ❖ Die Stadt Wuppertal soll am Döppersberg ein Reallabor für zukunftsfähige Mobilität installieren. Dieses soll im ersten Schritt daran arbeiten, die noch vorhandenen Defizite, z.B. kein Radverleih/-service, keine eBike-Ladestelle etc., zu beheben und im zweiten Schritt neue Verknüpfungs- und Vermarktungsformen für multimodale Mobilität entwickeln und erproben. 40000 Euro Eigenanteil pro Jahr genügen. Der Rest kommt aus Fördertöpfen. Die Stadt soll TransZent, Wuppertal Institut sowie die Verkehrswissenschaftler der Uni Wuppertal und die WSW als Kooperationspartner gewinnen.
- *„Jakobstreppe 2020 instand setzen“*
 - ❖ Die Bürgerinnen und Bürger im Umfeld der Jakobstreppe haben lange genug gewartet und sich mit immer neuen Gründen abspeisen lassen, weshalb die Stadt diese wichtige Verkehrsverbindung immer weiter verfallen lässt. Die Jakobstreppe muss jetzt endlich instandgesetzt werden. Kommunalpolitiker, die 2020 wiedergewählt werden wollen, sollen sich jetzt für die nötigen Haushaltsmittel und Personalressourcen einsetzen, so dass die Maßnahme im kommenden Jahr umgesetzt werden kann.

Workshop am 26. September 2019

- *„Fahrradrampen an Treppen und Tunneln“*
 - ❖ Anpassung an topographische Gegebenheiten
- *„Ungenutzte/kaum genutzte Unterführungen für Radfahrer anpassen“*
 - ❖ Erhöhung der Sicherheit, Einsparung von möglichen Abrisskosten
- *„Radabstellanlagen an Schulen einrichten und verbessern“*
 - ❖ Förderung und Vereinfachung des Radverkehrs
- *„Radverkehrsbeauftragten für jede Fraktion“*
- *„Fahrradverleihsystem“*
- *„Frei werdende Spuren für Rad- und Fußverkehr nutzen“*
- *„Patenschaften für Treppen“*

- ❖ Übernahme der Pflege einer bestimmten Treppe
- „Fußwege instand setzen“
- „Fußwegverbindungen verbessern/priorisieren“
- „Kurze Wege planen“
- „Autofreie Innenstadt“

An die Politik:

- Stellplatzabgaben vermehrt in Fuß und Radverkehr reinvestieren
- Fahrradstellplätze statt Autoparkplätze
- Radverkehr reduziert Folgekosten
- Bürgerbeteiligung für das Redesign des Straßenraums
- Mehr Mut zur Verkehrswende

b. Parken:

- „Parkraummanagement“ (6 Unterstützer*innen)
 - ❖ Autos dominieren das Erscheinungsbild der Straßen und beeinträchtigen ihre Funktionsfähigkeit. Parkende Fahrzeuge besetzen Lebensraum und machen andere Mobilitätsformen unmöglich. Die Bereitstellung von Parkplätzen ist kostspielig. Um den begrenzten Stadtraum gerechter zu verteilen wird ein Parkraummanagement mit Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Dabei werden auch die dicht besiedelten Wohnquartiere mit einbezogen. Die führt dem städtischen Haushalt erhebliche Mittel zu, die für die Erhaltung von Infrastruktur und deren nachhaltigen Umbau derzeit fehlen.
 - ❖ Kommentar: „Zum Hintergrund: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagement-lohnt-sich_Agora-Verkehrswende_web.pdf“
- „Mängelmelder Falschparker“ (3 Unterstützer*innen)
 - ❖ Die Stadt setzt ein Budget für die Erweiterung des bestehenden Mängelmelders fest. Der Mängelmelder wird so erweitert, dass auch falsch Parkende Autos gemeldet können die eine gefährliche Situation erzeugen (z.B. auf dem Radfahrstreifen, Gehweg, Zebrastreifen)
- „Parkgebühren erhöhen“ (7 Unterstützer*innen, 1 Person dagegen)
 - ❖ Die Parkgebühren in Wuppertal sind seit Jahrzehnten nicht erhöht worden. Die ÖPNV Preise steigen dagegen jährlich. Wuppertal erhöht die Gebühren für das Parken im öffentlichen Raum und koppelt diese an die Preisentwicklung im ÖPNV. Dies bringt erhebliche Mittel für den klammen städtischen Haushalt.
 - ❖ Kommentar: „Verglichen mit anderen verkehrspolitischen Maßnahmen, die auf den Autoverkehr zielen, hat das Parkraummanagement klare Vorteile:“

Parkraummanagement setzt in der Regel keine großen Investitionen wie neue Straßen voraus und lässt sich dadurch in relativ kurzer Zeit umsetzen. Parksuchverkehr kann vermieden und damit die Lärm- und Abgasbelastung reduziert werden. Eine flächenhafte Parkraumbewirtschaftung entlastet den öffentlichen Raum, verbessert die Verkehrssicherheit und verspricht eine höhere Aufenthaltsqualität. Durch Parkgebühren und ein reduziertes Parkplatzangebot werden Autofahrerinnen und Autofahrer motiviert, zu Fuß zu gehen, Fahrrad zu fahren oder Busse und Bahnen zu nutzen. Gleichzeitig können die mit der Parkraumbewirtschaftung generierten Einnahmen im Idealfall zur Finanzierung von alternativen Verkehrsangeboten genutzt werden.
<https://difu.de/publikationen/2017/parkraumbewirtschaftung-nutzen-und-effekte.html>

- *„Einrichtung von Hol- und Bringzonen an allen Wuppertaler Schulen“ (2 Unterstützer*innen)*
 - ❖ Die Stadt Wuppertal setzt ein jährliches Budget an aus dem Hol- und Bringzonen an Schulen finanziert werden können (Umsetzung gemäß dem Protokoll der Verkehrsingenieur-Besprechung am 08. November 2016 in Münster – VIB II/2016, auch unter Verwendung von nichtamtlichen Verkehrszeichen zum eindeutigen Kenntlichmachen der Hol- und Bringzonen). Die Schulleiter können Vorschläge für die Einrichtung von Hol- und Bringzonen machen bzw. sollten in den Prozess mit eingebunden werden.
- *„Parkraumkonzept anhand des Beispiels „Faires Parken Karlsruhe““ (5 Unterstützer*innen)*
 - ❖ Die Stadt erstellt ein Konzept zum Parken in Wuppertal und setzt die entsprechenden Maßnahmen um. Dabei werden die Belange von Autofahrern, Fußgängern und Radfahrern berücksichtigt. Vorbild könnte das Konzept „fares Parken Karlsruhe“ sein.
- *„Keine neuen Parkflächen“ (5 Unterstützer*innen)*
 - ❖ Wuppertal verfügt über ein Überangebot an Parkplätzen in den Innenstädten. In den Wohnquartieren wird der Lebensraum durch zunehmende Autos knapp. Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV fehlt es an Platz. KFZ Stellplätze sind mit 5000€ pro Stellplatz sehr kostspielig und belasten den städtischen Haushalt. Daher werden keine neuen Parkplätze erstellt/ausgewiesen. (z.B. Carnaper Platz, Mallack/Nordpark). Haushaltsmittel werden für nachhaltige Mobilität eingesetzt.
- *„Mehr Flächengerechtigkeit beim Verkehr in Wuppertal herstellen“ (3 Unterstützer*innen)*
 - ❖ Fragen an die Verwaltung: Wie werden öffentliche Flächen in der Stadt genutzt? Wie viel Anteil haben ruhender und fahrender MIV? Wie viel Parkplätze gibt es: öffentlich und privat? Wie hoch ist der Anteil der Bewirtschaftung der Parkflächen? Wie viel Raum haben

Radfahrer, wie viel Fußgänger? - Kann das auch Quartiersbezogen aufgeschlüsselt werden? Wie ist das Verhältnis von der Fläche je Verkehrsart zum Modal-Split? Was sind da unsere Ziele in der Stadt?

Ziel ist eine gerechtere Flächenaufteilung in der Stadt für Radfahrer und Fußgänger, denn Menschen beleben die Stadt und nicht Autos. Jedes Jahr 1-2% mehr Gerechtigkeit sollte im Haushalt drin sein.

- *„Straßen-Markierung von Parkverbotszonen“ (2 Unterstützer*innen)*
 - ❖ Um die Wege der Fußgänger frei zu halten und insbesondere Kindern den Übergang über Straßen zu erleichtern, muss das Parkverhalten von Anwohnern in den Quartieren beeinflusst werden. Bestimmte Bereiche, insbesondere die Überwege an den 5-Meter-Zonen (Kreuzungen, Einmündungen) sollten grundsätzlich durch Straßen-Markierungen gekennzeichnet werden, so dass Autofahrern offensichtlich ist, an diesen Stellen nicht parken zu dürfen. So kann auch die soziale Kontrolle über nicht erwünschtes Parkverhalten besser greifen.

Workshop am 26. September 2019

- „Parkraum verringern“
- Falschparken stärker ahnden, da Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer vorliegt

An die Politik:

- Parkraum soll teurer werden
 - ❖ Einnahmen in Nahmobilität reinvestieren
- Anzahl der Parkplätze verringern
- Autofahren soll durch oben genanntes unattraktiver und Nahmobilität durch Mehreinnahmen gefördert werden
- Alle Verkehrsteilnehmer gleichwertig bei Planung berücksichtigen
- „Mehr Flächengerechtigkeit beim Verkehr in Wuppertal herstellen“

c. Sicherheit:

- *„Schulwegpläne für alle Schulen“ (4 Unterstützer*innen)*
 - ❖ Für alle Schulen sollen die Schulwegpläne aktualisiert werden. Aus der staatlichen Pflicht, dass Kinder die Schule besuchen müssen, ergibt sich die Verpflichtung für Städte, Gemeinden und Schulträger, für sichere Wege zu sorgen. Die Erstellung von Schulwegplänen ist eine seit etwa 1970 erprobte und bewährte Methode. Hierbei handelt es sich um ein Verfahren, bei dem die zu erarbeitenden Schulwegpläne wiederum eine Zwischenstation darstellen für die Überprüfungen, Anpassungen an veränderte

Gegebenheiten und Bemühungen der Gefahrbeseitigungen in den folgenden Jahren.

- „Sicheres Umfeld für Kinder“ (3 Unterstützer*innen)
 - ❖ Vor Schulen und Kindergärten soll überall Tempo 30 einrichtet werden. Dazu soll ein flächendeckendes Konzept erarbeitet und dann zügig umgesetzt werden.
- „Durchführung von Sicherheitsaudits in der Planung“ (3 Unterstützer*innen)
 - ❖ Die Durchführung von Sicherheitsaudits im innerstädtischen Bereich verbessert die Verkehrssicherheit an neu geplanten Infrastrukturelementen. Die Stadt richtet ein Budget für die Durchführung von externen Sicherheitsaudits bei der Erstellung von neuen Planungen ein. „Zur stärkeren Berücksichtigung der Verkehrssicherheit bei Straßenplanungen wurden auf Veranlassung des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und unter Leitung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) die „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit für Straßen (ESAS)“ erarbeitet. Im Jahr 2002 hat das BMVBS dann empfohlen, die ESAS bei allen Planungen und Entwürfen von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen als Grundlage für die Abnahme einzelner Leistungsphasen oder zur Qualitätssicherung anzuwenden.“
- „Erarbeitung eines kommunalen Verkehrssicherheitsprogramms“ (3 Unterstützer*innen)
 - ❖ Die Stadt sieht ein Budget zur Erarbeitung eines kommunalen Sicherheitsprogramms vor. Aufbauend auf dem Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020 erarbeitet die Stadt Wuppertal Ziele und Maßnahmen, um die Verkehrssicherheit in Wuppertal zu erhöhen.
- „Weiterbildung Sicherheitsauditor“ (4 Unterstützer*innen)
 - ❖ Die Stadt Wuppertal finanziert die Weiterbildung eines Verkehrsplaners zum zertifizierten Sicherheitsauditor gemäß RSAS (Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen), um Verkehrssicherheitsaspekte in den städtischen Planungen stärker zu berücksichtigen.
- „Unfallhäufungsstellen / Unfallschwerpunkte beseitigen“ (4 Unterstützer*innen)
 - ❖ Unfallhäufungsstellen und Unfallschwerpunkte, vor allem von Fußgängern und Radfahrern sollen analysiert werden. Dann sollen Maßnahmen geplant und umgesetzt werden die die gefährlichen Situationen beseitigen.
- „Beseitigung von Unfallhäufungsstellen“ (3 Unterstützer*innen)
 - ❖ Die Stadt richtet ein jährliches Budget für die Beseitigung von Unfallhäufungsstellen ein. Dadurch kann anhand einer Prioritätenliste (z. B. erstellt von der Unfallkommission) jährlich an der Verbesserung der Verkehrssicherheit an den Unfallhäufungsstellen gearbeitet werden. Über

das Budget sollen über meist günstige Sofortmaßnahmen hinaus auch umfangreichere Maßnahmen finanziert werden können.

- *„Sicherheitsbudget schwächere Verkehrsteilnehmer“ (2 Unterstützer*in)*
 - ❖ Die Stadt setzt ein jährliches Sicherheitsbudget fest, das zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von schwächeren Verkehrsteilnehmern (Kindern, Älteren, Radfahrenden, Fußgängern) genutzt wird. Das kann z.B. die Einrichtung von sicheren Überquerungsstellen, Mittelinseln, Zebrastreifen, etc. umfassen.
- *„Durchführung von Bestandsaudits“ (4 Unterstützer*innen)*
 - ❖ Die Stadt richtet ein Budget für die Durchführung von Bestandsaudits ein. Bestandsaudits können nach RSAS (Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen) situationsbedingt veranlasst werden. Z.B. könnte für jede Unfallhäufungsstelle standardmäßig ein Bestandsaudit durchgeführt werden. „Ziel des Bestandsaudits ist es, insbesondere anhand von Ortsbesichtigungen Sicherheitsdefizite festzustellen und gegebenenfalls Maßnahmen vorzuschlagen.“
- *„Onlineplattform für Schulwegpläne“ (3 Unterstützer*innen)*
 - ❖ Die Stadt stellt Gelder zur Erstellung einer Onlineplattform für Schulwegpläne bereit. Dort werden alle Schulwegpläne z. B. als digitale Karte zur Verfügung gestellt (nicht nur als Pdf zum Download). Dies passt sehr gut zum Ziel von Wuppertal als digitale Kommune. Digitale Schulwegpläne ermöglichen auch eine schnellere, einfachere und kostengünstigere Aktualisierung als es bei Papier-Schulwegplänen möglich ist.
- *Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern massiv reduzieren“ (keine Unterstützer*in):*
 - ❖ Wuppertal ist eine der deutschen Städte mit der höchsten Kinderunfallrate. Die Politik sollte diese Tatsache nicht länger ignorieren, sondern gezielt in Verkehrsinfrastruktur investieren, die Kinder schützt. Hierfür sollten im Haushalt pro Jahr 750000 Euro angesetzt werden. Das Geld soll durch eine deutliche Erhöhung der Parkgebühren, die seit vielen Jahren nicht mehr angehoben wurden, erwirtschaftet werden.

Workshop am 26. September 2019

- „Lichtpunkte für Fußgänger optimieren“
- „Alle Straßen mit Bürgersteigen versehen“
- „Bürgersteige absenken“

An die Politik:

- Schulwegkonzept in Auftrag geben
- Sicheren Hin- und Rückweg zur Schule gewährleisten
- Stärkung schwächerer Verkehrsteilnehmer stärkt auch die Sicherheit

3. Themenbereich Freizeitgestaltung im Freiraum:

- *„Spiel/Erlebnisflächen im Straßenraum“ (1 Unterstützer*in):*
 - ❖ In Wuppertal sind praktisch keine Kinder mehr im Straßenraum sichtbar. Sie werden auf Spielplätze gezwungen. Durch kleine spielerisch erlebbare Räume in Wohnstraßen haben Kinder und Erwachsene wieder die Möglichkeit die Stadt als Lebensraum zu erfahren. Eine Umgestaltung ist z.T. mit einfachen Mittel kostengünstig möglich.
- *„Vielfältige Grünflächen – Naturräume“*
 - ❖ Grünflächen sollten durchgängig qualitativ bewertet werden und in Pflegestufen entsprechend der Intensität der Nutzung und der Naturnähe eingeteilt werden. Ziel ist es, möglich viele Flächen naturnah und extensiv zu bewirtschaften. In großen Grünanlagen und auf Verkehrsflächen sollten zusätzlich künstliche Lebensräume für vielfältige Pflanzen und Tiere geschaffen werden (<https://www.lebensinseln.org/>). Grünflächen sollten im Regenwassermanagement eine strategische Rolle spielen: Mulden, Rückhaltebecken, Feuchtbiotope, ... Alle Maßnahmen sollten durch Beschilderungen und Infotafeln den Bürgern erklärt werden, was ihre Akzeptanz deutlich erhöht (<http://biodiversitycity.ch/>).
- *„Barfußpark für Wuppertal“ (1 Unterstützer*in)*
 - ❖ Die Leuchtturmidee zu einem Wuppertaler Barfußpark ist rund um das Gut Havixbeck, kurz vor Münster zu besichtigen. Auf einem Rundwanderweg von knappen 4 km kann Mensch ohne Schuhe und Strümpfe über Gras, Sand, Autoreifen, durch Matsch, kleine Bäche und Wasserläufe, über Wackelbrücken, Waldboden und viele andere abenteuerliche Untergründe gehen. Dieses Barfußgehen ist ein interaktives und gesundheitlich wie pädagogisch wertvolles Erlebnis für die ganze Familie. Wir haben in und um Wuppertal herum genug Freiflächen und Wege, mit denen sich ein solches Projekt verwirklichen ließe. In Havixbeck wird der Barfußpark vorbildlich als inklusives Projekt betrieben und von Menschen mit und ohne Behinderung gepflegt. Die Kosten sind überaus variabel und richten sich nach der Art der bereits vorhandenen und nutzbaren Wege. Der Mehrwert für Wuppertal wäre durch ein großes Einzugsgebiet immens.