

Betreff:

WG: 2026-0019 - GBL-Auftrag - Anregung nach § 24 GO NRW:
Grundsätzliche Neubewertung der geplanten Einbahnstraßenregelungen an
der Kurt-Schumacher-Straße – Vermeidung einer einseitig autogerechten
Verkehrsplanung zulasten von Rad- und Fußverkehr

Ulrich Schmidt
Rudolfstraße 48
42285 Wuppertal
Tel. 0176 23604034

Bürgerantrag nach § 24 GO NRW

Betreff: Grundsätzliche Neubewertung der geplanten Einbahnstraßenregelungen an der Kurt-Schumacher-Straße – Vermeidung einer einseitig autogerechten Verkehrsplanung zulasten von Rad- und Fußverkehr Reaktion auf die Vorlage 1126/25 [SessionNet | Bürgerantrag nach § 24 GO NRW Einrichtung einer temporären Einbahnstraße für die Stichstraßen Kurt-Schumacher-Straße \(Protected link to wuppertal.de\)](#)

Sehr geehrte Oberbürgermeisterin Miriam Scherf,

Sehr geehrter Herr Bezirksbürgermeister Lüppken,

mit diesem Bürgerantrag wird ausdrücklich **Widerspruch gegen die derzeitige verkehrsplanerische Stoßrichtung im Bereich der Kurt-Schumacher-Straße und ihrer Stichstraßen** eingelegt. Die vorliegende Planung zur Einrichtung von Einbahnstraßen reiht sich in eine Verkehrspolitik ein, die faktisch den motorisierten Individualverkehr priorisiert und dabei **Radfahrende und Fußgänger systematisch benachteiligt**.

Antrag

1. Die geplante bzw. bereits vorbereitete Einrichtung von „**echten**“ **Einbahnstraßen (VZ 220 StVO)** in den Stichstraßen der Kurt-Schumacher-Straße ist auszusetzen und fachlich neu zu bewerten.
2. Stattdessen sind **unechte Einbahnstraßenregelungen** vorzusehen, die eine **Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung** ausdrücklich ermöglichen.
3. Die vorhandenen Bordsteinaufkantungen („Schrammborde“) dürfen **nicht länger als Gehwege deklariert oder planerisch als solche angesetzt** werden.
4. Verkehrsmaßnahmen im Umfeld der GGS Uellendahl sind vorrangig nach den Kriterien **Schulwegsicherheit, Fuß- und Radverkehrsförderung** sowie Reduktion des Elterntaxi-Verkehrs auszurichten.
5. Die Verwaltung wird aufgefordert darzulegen, **warum bei geringem Verkehrsaufkommen Maßnahmen gewählt werden, die faktisch nur dem Autoverkehr dienen**, während gleichwertige Alternativen ignoriert werden.

Begründung

1. Die Kurt-Schumacher-Straße ist kein Verkehrsproblem – sie wird dazu gemacht

Die in der Vorlage beschriebenen Stichstraßen weisen **kein dauerhaft hohes Verkehrsaufkommen** auf. Das Verkehrsproblem entsteht nahezu ausschließlich zu kurzen Stoßzeiten durch Elterntaxis im Zusammenhang mit der GGS Uellendahl.

Statt diese Ursache gezielt zu adressieren, wird mit Einbahnstraßenregelungen ein **dauerhafter Eingriff** vorgenommen, der:

- Radfahrende zu Umwegen zwingt,
- den Kfz-Verkehr räumlich verlagert statt reduziert,
- die Straßen langfristig autogerechter macht.

Das ist **verkehrspolitisch unverhältnismäßig**.

2. Schrammborde sind keine Gehwege – weder rechtlich noch praktisch

In der Vorlage selbst wird ausgeführt, dass die Gehwege teilweise **nur ca. 0,5 m breit**, beschädigt und zur Fahrbahn hin geneigt sind. Diese Flächen erfüllen **keinerlei Mindestanforderungen** an Gehwege:

- keine nutzbare Breite
- keine Barrierefreiheit
- keine Schutzfunktion
- reale Unfallgefahr, die bereits mehrfach eingetreten ist

Diese Bordsteinerhöhungen als „Gehwege“ zu bezeichnen, ist **fachlich unhaltbar**. Sie taugen weder als Argument für Fahrbahneinengungen noch für Einbahnstraßen, die angeblich dem Fußverkehr dienen sollen. Tatsächlich wird hier **Planung auf dem Papier betrieben**, die der Realität vor Ort widerspricht. Wenn keine Gehwege vorhanden ist ist die Fahrbahn zu nutzen.

3. Radverkehr wird bewusst ignoriert

In den vorliegenden Überlegungen zur Einbahnstraßenregelung fehlt **jede ernsthafte Berücksichtigung des Radverkehrs**. Das ist besonders gravierend, da:

- die Straßenbreiten eine Radfreigabe ermöglichen würden,
- das Verkehrsaufkommen dies zulässt,
- unechte Einbahnstraßen rechtlich genau für solche Situationen vorgesehen sind.

Stattdessen wird eine Lösung verfolgt, die Radfahrende faktisch ausschließt oder zu gefährlichen Umwegen zwingt.

Eine fahrradfreundliche Stadt sieht anders aus.

4. Einbahnstraßen fördern Elterntaxis – sie lösen das Problem nicht

Die Vorlage benennt selbst bis zu **100 Elterntaxis täglich**, blockierte Garagenzufahrten, aggressives Fahrverhalten und Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Einbahnstraßen:

- machen Durchfahrten oft attraktiver,
- erzeugen scheinbar „freie“ Fahrbahnen,
- laden zum schnellen Fahren ein.
- Reduzieren Verkehrs Geschwindigkeitsreduzierende rechts vor links regelungen.

Damit **verschärfen sie genau das Problem**, das sie angeblich lösen sollen.
Wer es ernst meint mit Schulwegsicherheit, muss den Autoverkehr **unattraktiver**, nicht effizienter machen. So wird das Quartier faktisch zu einer MC Donald drive In Strecke

5. Autogerechte Stadt – ein Konzept von gestern

Die Kurt-Schumacher-Straße wird aktuell nach einem Prinzip umgebaut, das bundesweit als überholt gilt:
☞ **„Der Autoverkehr bestimmt, alle anderen passen sich an.“**

Dabei wäre gerade hier eine andere Priorisierung geboten:

- kurze, sichere Wege für Kinder
- konfliktfreier Radverkehr
- Schutz statt Verdrängung des Fußverkehrs

Dass stattdessen Einbahnstraßen ohne Radfreigabe geplant werden, obwohl der Autoverkehr überschaubar ist, lässt nur einen Schluss zu:
Die Maßnahme dient primär dem Autoverkehr – nicht der Sicherheit.

Schlussbemerkung

Dieser Bürgerantrag richtet sich nicht gegen Verkehrslenkung, sondern gegen **schlechte Verkehrslenkung**. Die Kurt-Schumacher-Straße eignet sich ausdrücklich **nicht** als Experimentierfeld für eine rückwärtsgewandte, autogerechte Stadtplanung.

Ich fordere Verwaltung und Politik auf, die Planung zu korrigieren und Lösungen umzusetzen, die:

- rechtlich sauber,
- fachlich begründet,
- und verkehrspolitisch zeitgemäß sind.

Ergänzende Stellungnahme an die Antragsteller*innen des Bürgerantrags zur Kurt-Schumacher-Straße

Dieser Abschnitt richtet sich ausdrücklich auch an die Mitbürgerinnen und Mitbürger, die den vorliegenden Bürgerantrag zur Einrichtung von Einbahnstraßen in den Stichstraßen der Kurt-Schumacher-Straße eingebracht haben.

Zunächst ist festzuhalten:

Das Anliegen, **private Stellplätze, Garagenzufahrten und Wohnumfeld vor Fehlverhalten durch Elterntaxis zu schützen**, ist nachvollziehbar und berechtigt. Niemand muss hinnehmen, dass Garagen blockiert, Grundstücke zugeparkt oder Verkehrsregeln missachtet werden.

Gleichzeitig muss jedoch kritisch benannt werden, dass der eingebrachte Antrag **fast ausschließlich aus der Perspektive autofahrender Anwohnerinnen und Anwohner formuliert ist**.

1. Autonutzung als Ursache – nicht nur als Opfer

Der morgendliche Verkehrsstress im Quartier ist kein Naturereignis, sondern **ein vorhersehbares, zeitlich eng begrenztes Problem**. Es ist allgemein bekannt, wann die Belastung durch Elterntaxis auftritt und wann nicht.

Vor diesem Hintergrund wirkt es widersprüchlich, wenn:

- genau zu diesen Stoßzeiten weiterhin versucht wird,
 - mit dem eigenen Auto aus dem Quartier herauszufahren oder
 - mit dem Auto in das Quartier hineinzufahren,
- und anschließend verkehrsrechtliche Maßnahmen gefordert werden, die **dauerhaft** gelten sollen.

Wer zu bekannten Stresszeiten selbst auf das Auto setzt, ist **Teil des Problems**, nicht nur dessen Leidtragende.

2. Einbahnstraßen als Komfortlösung für Autofahrende

Der beantragte Lösungsweg – Einbahnstraßen ohne ausreichende Radverkehrsfreigabe – erleichtert vor allem:

- das Abfahren mit dem Auto,
- das Erreichen eigener Stellplätze,
- die konfliktfreie Kfz-Nutzung.

Die negativen Folgen tragen jedoch:

- Radfahrende (Umwege, Ausschluss, Gefährdung),
- Fußgänger (scheinbar freie, schneller befahrene Fahrbahnen),
- Kinder im Schulumfeld.

Damit wird ein individuelles Komfortproblem des Autoverkehrs **auf Kosten der Allgemeinheit gelöst**.

3. Verantwortung im Wohnquartier

Ein Wohnquartier – insbesondere eines mit einer Grundschule – erfordert **gegenseitige Rücksichtnahme**. Dazu gehört auch:

- bekannte Belastungszeiten zu meiden,
- alternative Verkehrsmittel zu nutzen,
- oder Fahrten zeitlich anzupassen.

Es kann nicht Ziel einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik sein, jede vorhersehbare Verkehrsspitze **durch infrastrukturelle Eingriffe zugunsten des Autoverkehrs zu „glätten“**, während andere Verkehrsarten verdrängt werden.

4. Gemeinsame Lösungen statt einseitiger Interessen

Eine Lösung für die Kurt-Schumacher-Straße kann nur dann tragfähig sein, wenn sie:

- nicht ausschließlich am Autoverkehr ausgerichtet ist,
- Rad- und Fußverkehr gleichwertig berücksichtigt,
- Elterntaxi-Verkehre reduziert statt nur verlagert,
- und die Verantwortung aller Verkehrsteilnehmenden mitdenkt.

Der vorliegende Bürgerantrag leistet dies bislang nicht ausreichend.

Schlusswort

Diese Stellungnahme ist **kein persönlicher Vorwurf**, sondern eine Einladung zur **ehrlichen Auseinandersetzung** mit der eigenen Rolle im Verkehrsgeschehen.

Eine lebenswerte, sichere Nachbarschaft entsteht nicht dadurch, dass alle anderen zurückstecken – sondern dadurch, dass **auch Autofahrende bereit sind, ihr Verhalten anzupassen**, insbesondere dann, wenn die Problemlagen bekannt, regelmäßig und zeitlich begrenzt sind.

Mit freundlichen Grüßen

Ulrich Schmidt