

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Jochen Baumann +49 202 563 5361 +49 202 563 4725 jochen.baumann@stadt.wuppertal.de
	Datum:	11.11.2021
	Drucks.-Nr.:	VO/1609/21 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
30.11.2021	BV Heckinghausen	Entgegennahme o. B.
30.11.2021	BV Oberbarmen	Entgegennahme o. B.
30.11.2021	BV Ronsdorf	Entgegennahme o. B.
01.12.2021	BV Vohwinkel	Entgegennahme o. B.
02.12.2021	BV Uellendahl-Katernberg	Entgegennahme o. B.
07.12.2021	BV Langerfeld-Beyenburg	Entgegennahme o. B.
07.12.2021	BV Barmen	Entgegennahme o. B.
07.12.2021	Ausschuss für Verkehr	Entgegennahme o. B.
08.12.2021	BV Cronenberg	Entgegennahme o. B.
08.12.2021	BV Elberfeld	Entgegennahme o. B.
08.12.2021	BV Elberfeld-West	Entgegennahme o. B.
Parken - Anordnungen und Maßnahmen in Ballungsquartieren		

Grund der Vorlage

Gremianträge zur Erarbeitung von Parkkonzepten (z.B. SPD Fraktion der BV Elberfeld zum Mirker-Quartier, verschiedene §24 GO Anträge (z.B. Oberstraße). Förderungsablehnung zum wissenschaftlich begleiteten Projekt MoMo Stadt (Mobilitätswerkstadt 2025).

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegengenommen.

Unterschrift

Meyer

Begründung

1. Städtisches Projekt zur Nahmobilität (inkl. Parkraumkonzeptionierung)

Der erhebliche Parkdruck erfordert für innerstädtische Ballungsquartiere die Entwicklung eines modernen Parkraumkonzeptes. Die Verkehrsplanung Wuppertal hatte sich durch eine geförderte Beteiligung am wissenschaftlich begleiteten Projekt MoMo-Stadt ein solches Musterkonzept für die zentralen Stadtquartiere erhofft. Leider erhielt die Stadt Wuppertal keinen entsprechenden Förderzuschlag.

Im Rahmen des Förderprogramms MobilitätsWerkStadt 2025 des Bundesministeriums für Forschung und Bildung reichte WSW mobil einen Förderantrag mit dem Titel „MoMo-Stadt – Mobiler Modellstadtteil Nordstadt in Wuppertal Elberfeld: Urbane Verkehrswende endogen und bürgerschaftlich entwickeln und experimentell erproben“ ein.

Ziel des Projektes war es, am Fall des Reallabors „Nordstadt“ in Wuppertal-Elberfeld zu untersuchen, wie die urbane Verkehrswende zur Sicherung der individuellen Mobilität der Menschen und Steigerung der Mobilitätschancen für alle gestaltet werden kann – bei gleichzeitig verringerten Umweltbelastungen. Dafür sollten in einer Co-Produktion von Stadt Wuppertal, Mobilitätsdienstleistern, Zivilgesellschaft und Unternehmertum die im Stadtteil bestehenden endogenen Kräfte mit vielfältigen, bürgerschaftlichen Initiativen zur zukunftsfähigen urbanen Mobilität aufgenommen, verstärkt sowie in einem partizipativen Konsultationsprozess zu einem ganzheitlichen Mobilitätskonzept zusammengeführt und weiterentwickelt werden.

Insofern müsste nunmehr ein eigenes gesamtstädtisches Planungsprojekt aufgebaut und finanziert werden. Hierfür wurden in der aktuellen Haushaltsplanung entsprechende Mittel im konsumtiven und investiven Haushalt angemeldet. Sollte durch die Bereitstellung der finanziellen Mittel eine organisatorische und fachliche Umsetzung tatsächlich möglich sein, wären belastbare übergeordnete Ergebnisse erst mittelfristig zu erwarten. Erst dann könnten systematische gesamtstädtische verkehrslenkende Maßnahme eingeleitet werden, die die Verkehrssituation spürbar entlasten könnten.

Bis dahin wird kein ganzheitliches gesamtstädtisches Parkraumkonzept erarbeitet werden können, welches alle relevanten Gesichtspunkte angemessen berücksichtigt. Eine ganzheitliche Konzeptionierung in den urbanen Ballungsräumen, unter Berücksichtigung von Fußgängern, Radverkehr, Parkraum und vor allem der Entwicklung einer Aufenthaltsqualität, kann zunächst nicht erstellt werden.

Im Rahmen des gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes (VO/0913/19) - Erstellung von Ende 2021 bis Ende 2023 - wird auch der Umgang mit dem ruhenden Verkehr strategisch betrachtet und eine grundsätzliche Herangehensweise mit dem Thema Parkraummanagement erarbeitet werden. Die Entwicklung eines detaillierten Parkraumkonzeptes ist hier allerdings nicht möglich und muss außerhalb mit einem gesonderten Auftrag/Projekt erstellt werden.

2. Priorisierung

Bis dahin können die eingehenden Anträge von Bürgern und Gremien nur im Rahmen von Notmaßnahmen priorisiert bearbeitet werden. Die Verkehrsplanung wird insofern in Abhängigkeit der vorhandenen Kapazitäten nur wenige Straßen (max. 3 / anno) unter Sicherheitsaspekten (Nahmobilitäts-Gesichtspunkten) neu aufstellen können.

Die Priorisierung erfolgt aufgrund folgender Kriterien:

- Verkehrssicherheit (Rettungswege, Ver- u. Entsorger, ÖPNV)

- Mindest-Gehwegbreite (unter Berücksichtigung, der gewachsenen Strukturen)
- Geographisch

3. Überwachung

Bis zur Vorlage entsprechender verbindlicher Parkraumkonzepte wird es Aufgabe der Ordnungsbehörde sein, in verkehrsrelevanten Situationen im eigenen Ermessen zu entscheiden.

4. Notmaßnahmen

Die Notmaßnahmen sehen die Wiederherstellung elementarer verkehrlicher Rahmenbedingungen vor. Auf Grundlage des vollständigen Straßenquerschnittes muss eine Mindestdurchfahrtsbreite von 3,05 m gewährleistet und ein Mindestmaß für Gehwege durchgesetzt werden. Die Festlegung eines konkreten Mindestmaßes für Gehwege zur Nutzung von Gehhilfen, Rollstühlen und Kinderwagen ist abhängig von historisch gewachsenen Straßen- und Gebäudestrukturen. Ein Sollwert kann somit in den meisten gründerzeitlich geprägten und Nachkriegsquartieren leider nicht realisiert werden.

Durch konsequente Markierung und Beschilderung von Parkbereichen sollen ausreichende Gehwegbreiten durchgesetzt werden. Vorsorglich weist die Verwaltung darauf hin, dass selbst niederschwellige Maßnahmen zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und Durchsetzung bzw. Erweiterung von Mindestmaßen in den meisten Fällen die Verringerung öffentlicher Parkflächen zur Folge haben wird. Gleichzeitig könnte ein erster Schritt die Einrichtung von Bewohnerparkzonen und eine Parkraumbewirtschaftung in Wohnquartieren sein. Zur Prüfung seitens der Verwaltung muss allerdings darauf verwiesen werden, dass selbst zur Umsetzung dieses Teilaspektes, der Aufbau und die Finanzierung des benannten gesamtstädtischen Planungsprojektes, zwingend erforderlich wäre. Für den geplanten Doppelhaushalt 2022/23 konnten keine Mittel berücksichtigt werden. Erst in der mittelfristigen Finanzplanung, ab 2024, sind Mittel zur Umsetzung des Planungsprojektes vorgesehen.

Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

neutral /nein

ja, positive Auswirkungen

ja, negative Auswirkungen

Begründung:

Es handelt sich um eine Berichtsvorlage. Es werden keine konkreten, messbaren Entscheidungen getroffen, die positive oder negative Auswirkungen hätten.