Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept

für die Stadt Wuppertal

Teil A: Maßnahmenkonzept - Rahmenbericht

WUPPERTAL

Stadt Wuppertal – Ressort Straßen und Verkehr

104.51 Gesamtverkehrsplanung

Johannes-Rau-Platz 1, 42275 Wuppertal

Dortmund, im Januar 2024

www.planersocietaet.de

Impressum

Auftraggeberin

Stadt Wuppertal – Ressort Straßen und Verkehr
104.51 Gesamtverkehrsplanung
Johannes-Rau-Platz 1, 42275 Wuppertal
Tel.: +49 202 563 4798

Auftragnehmende

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
Tel. 0231 / 58 96 96 0
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Dr.-Ing. Michael Frehn
Dipl.-Ing. Alexander Reichert
Markus Grundmann, M Sc.
Lisa Klopf, M. Sc.
Dirk Lange, M. Sc.

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Fotos (wenn nicht anders angegeben) Planersocietät

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 8

2 Prozess des Mobilitätskonzept 10

2.1 Beteiligungsprozess 10

2.2 Inhaltlicher Prozess 26

3 Maßnahmenkonzept 27

3.1 A | Fußverkehr 29

3.1.1 Die Rolle des Fußverkehrs im Zielkonzept 30

3.1.2 Handlungsschwerpunkte 30

3.2 B | Kfz- und Wirtschaftsverkehr 32

3.2.1 Die Rolle des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs im Zielkonzept 33

3.2.2 Handlungsschwerpunkte im Kfz- und Wirtschaftsverkehrs 34

3.3 C | Radverkehr 36

3.3.1 Die Rolle des Radverkehrs im Zielkonzept 36

3.3.2 Handlungsschwerpunkte im Radverkehr 37

3.4 D | ÖPNV 39

3.4.1 Die Rolle des ÖPNV im Zielkonzept 39

3.4.2 Handlungsschwerpunkte im ÖPNV 41

3.5 E | Mobilität der Zukunft 43

3.5.1 Rolle im Zielkonzept 43

3.5.2 Handlungsschwerpunkte 43

3.6 F | Parken 45

3.6.1 Die Rolle des Parkens im Zielkonzept 45

3.6.2 Handlungsschwerpunkte beim Parken 47

3.7 G | Mobilitätsmanagement/Informationen 49

3.7.1 Die Rolle des Mobilitätsmanagement im Zielkonzept 49

3.7.2 Handlungsschwerpunkte im Mobilitätsmanagement 50

3.8 H | Straßenraumgestaltung 52

3.8.1 Die Rolle der Straßenraumgestaltung im Zielkonzept 52

3.8.2 Handlungsschwerpunkte der Straßenraumgestaltung 53

4 Handlungs- und Umsetzungsstrategie 54

4.1 Übersicht: Handlungs- und Umsetzungskonzept 54

4.2 Personal und Strukturen 59

4.3 Finanzierung und Förderung 61

5 Evaluationskonzept 63

5.1 Wirkungsevaluation 64

5.2 Umsetzungsevaluation 66
5.3 Evaluationsberichte 66
6 Das Mobilitätskonzept als… 68
7 Literaturverzeichnis 70

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bewerbung der Bürgerbeteiligung im Rahmen des Mobilitätskonzepts 12
Abbildung 2: Begrüßung durch Oberbürgermeister Uwe Schneidewind 13
Abbildung 3: Gesprächsrunde zu Wuppertaler Herausforderungen bei der Mobilitätsplanung 13
Abbildung 4: Impressionen DialogMarkt 14
Abbildung 5: Eingangsbefragung und DialogMarkt Teil I 15
Abbildung 6: Gesprächsrunde und Publikumsumfrage 15
Abbildung 7: Vorstellung Handlungskonzept und Maßnahmen 16
Abbildung 8: DialogMarkt Teil II 17
Abbildung 9: Ergebnis der Befragung: Ziele der Mobilitätsentwicklung 18
Abbildung 10: Ergebnis Maßnahmenpriorisierung 19
Abbildung 11: Ideen je Kategorie 19
Abbildung 12: Verteilung der Ideen mit Ortsbezug 20
Abbildung 13: Ergebnisse Bekanntheit 21
Abbildung 14: Ergebnisse Nutzungshäufigkeit 22
Abbildung 15: Verortung Verbesserung der Kreuzung/Querung für Fußgänger:innen 23
Abbildung 16: Ergebnisse Befragung der Jugendlichen: Wichtige Aspekte beim ÖV 24
Abbildung 17: Impressionen Lastenradinfotour 25
Abbildung 18: Screenshot Video zur Lastenradinfotour 25
Abbildung 19: Maßnahmenübersicht 28
Abbildung 20: Treppen prägen das Stadtbild Wuppertals (Holsteiner Treppe, W-Elberfeld) 29
Abbildung 21: Führung des Radverkehrs auf der Bundesallee 36
Abbildung 22: Die Rolle des ÖPNV im Zielkonzept 40
Abbildung 23: Anlehnbügel und Fahrradboxen im Wuppertaler Fahrradparkhaus 48
Abbildung 24: Empfehlung zur Umsetzung der Maßnahmen in den Handlungsfeldern 1 57
Abbildung 25: Empfehlung zur Umsetzung der Maßnahmen in den Handlungsfeldern 2 58

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Module der Szenarien des Nahverkehrsplans 42
Tabelle 2: Handlungskonzept Beitrag zur Zielerreichung 55
Tabelle 3: Handlungskonzept Kostenschätzung 55
Tabelle 4: Handlungskonzept Priorität 56
Tabelle 5: Wirkungsindikatoren 64

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	*Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club*
AGFS	*Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrrad- freundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW*
AWG	*Abfallwirtschaftsgesellschaft*
BMM	*Betriebliches Mobilitätsmanagement*
CsgG	*Carsharinggesetz*
DFI	*Dynamische Fahrgastinformationen*
EFA	*Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen*
FGSV	*Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e.V.*
FGÜ	*Fußgängerüberweg*
HBS	*Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen*
HBVA	*Handbuch Barrierefreie Verkehrsanlagen*
H RSV	Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten
IRM	*Integriertes Regionales Mobilitätskonzept*
KEP	*Kurier-Express-Paketdienst*
Kfz	*Kraftfahrzeug*
KI	*Künstliche Intelligenz*
Lkw	*Lastkraftwagen*
LSA	*Lichtsignalanlage*
MIV	*Motorisierter Individualverkehr*
NVP	*Nahverkehrsplan*
OB	*Oberbürgermeister*
ÖPNV	*Öffentlicher Personennahverkehr*
ÖV	*Öffentlicher Verkehr*
P+R	*Park and Ride*
PBefG	*Personenbeförderungsgesetz*
POI	*Point of Interest*
QSV	*Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs*
RASt	*Richtlinien für die Anlage von Straßen*
RSV	*Radschnellverbindung*
RVK	*Regionalverkehr Köln Gmbh*
RVR	*Regionalverband Ruhr*
SEV	*Schienenersatzverkehr*
SEVAS	*Software zur Eingabe, Verwaltung und Ausspielung von Vorrangrouten und Restriktionen im Schwerlastverkehr*
SPNV	*Schienenpersonennahverkehr*
StrWG	*Straßen- und Wegegesetz*
StVO	*Straßenverkehrsordnung*
SUMP	*Sustainable Urban Mobility Plan*
THG	*Treibhausgase*
VRR	*Verkehrsverbund Rhein-Ruhr*
VRS	*Verkehrsverbund Rhein-Sieg*
WSW	*Wuppertaler Stadtwerke*

1 Einleitung

Der Rat der Stadt Wuppertal hat mit dem Beschluss vom 13.03.2018 die Weichen gestellt, ein integriertes gesamtstädtisches Mobilitätskonzept für die Stadt Wuppertal nach den Leitlinien der europäischen SUMPs (Sustainable Urban Mobility Plans) und der Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e.V.) aufzustellen. Das Mobilitätskonzept Wuppertal ist ein Planwerk, in dem die Strategien, Ziele und Maßnahmen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung für die nächsten Jahre definiert werden. Das Konzept wurde dabei transparent entwickelt. Bürger:innen, Politiker:innen, Institutionen, Vereine, Wirtschaft und Wissenschaft konnten zu verschiedenen Phase im Prozess Rückmeldungen und Hinweise geben und haben den Prozess durch den öffentlichen Diskurs qualifiziert.

Das Mobilitätskonzept dient als zukünftige Grundlage zur Generierung von Fördergeldern. Viele Förderprogramme haben als notwendige Grundlage zur positiven Bewilligung von Geldern, die Verankerung der Maßnahmen in einem gesamtstädtischen Mobilitätskonzept zur Pflicht. Daher ist eine breite Nennung von Maßnahmen in dem Konzept wichtig, um sich als Stadt für aktuelle und zukünftige Förderprogramme möglichst gut aufstellen zu können.

Wuppertal ist ein städtischer Knoten nach der TEN-V-Verordnung (EU-Verordnung über Leitlinien für die transeuropäischen Verkehrsnetze) und somit ab 2025 verpflichtet einen nachhaltigen Mobilitätsplan nach SUMP-Standard zu erstellen und beschließen zu lassen. Ein politischer Beschluss ist notwendig für die Anerkennung auf EU-Ebene. Der vorliegende Entwurf des gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes erfüllt in der aktuellen Fassung die Kriterien zur Anerkennung des SUMP-Standards.

Bei einer Reduzierung des Standards droht eine Nichtanerkennung des Mobilitätsplanes auf EU- und Landes Ebene, was weitreichende Folgen für die Beteiligungsmöglichkeiten der Stadt an Förderprogramme haben kann und der Stadt den Zugang zu Fördergelder erschweren oder teilweise unmöglich machen kann. Aktuelles Beispiel ist das EFRE-Förderprogramm "nachhaltige städtische Mobilität für alle", wo bereits nur noch Vorhaben gefördert werden, die aus einem kommunalen oder regionalen nachhaltigen Mobilitätsplan abgeleitet werden können.

Zu betonen ist, dass das Mobilitätskonzept nicht bei null beginnt. Laufende Planungen, in Umsetzung befindliche Projekte oder teils seit Jahren diskutierte Ideen und Vorschläge sind aufzugreifen und im Projekt zu integrieren. Dies betrifft einerseits bestehende Planungen aus anderen Fachbereichen, z. B. Green City Plan, Klimaschutzplan oder das Stadtentwicklungskonzept Wuppertal, andererseits greift es auch bestehende Planungen zur Mobilität auf, z. B. das Radverkehrskonzept. Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes wurde zudem unterstützt durch weitere Prozesse. So wurden in einem ersten Schritt mit der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten oder dem gesamtstädtischen Verkehrsmodell wichtige Grundlagen geschaffen, die einerseits bei der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes wichtige Beiträge lieferten, andererseits aber auch eine Evaluation des Gesamtkonzeptes ermöglichen. Darauf aufbauend wurde von 2022 bis 2023 das Mobilitätskonzept entwickelt. Eng verzahnt wurde der Prozess dabei mit dem Nahverkehrsplan für die Stadt Wuppertal, der parallel erarbeitet wurde. Dieser soll widerspruchsfrei neben dem Mobilitätskonzept stehen.

Auf Grundlage eines in sich geschlossenen Berichts des Gutachters wurde der Maßnahmenbericht durch die Verwaltung der Stadt Wuppertal in drei Berichte unterteilt und angepasst. Der Maßnahmenbericht ist gegliedert in Teil A Rahmenbericht, Teil B Maßnahmenkonzept – Steckbriefe und Teil C Maßnahmenkonzept – Konkretisierung. Als gesamtes gesehen ist dies der dritte Teilbericht und baut auf der Bestandsanalyse sowie dem politisch verabschiedeten Zielkonzept auf. Die Berichte umfasse das gesamte Spektrum an gutachterlich vorgeschlagenen Strategien, Teilkonzepten und Maßnahmen sowie eine Umsetzungsstrategie und ein Evaluationskonzept. Es dient als Grundlage für das zukünftige Verwaltungshandeln mit einem Zielhorizont 2030+. Der hier vorliegende Teilbericht umreist den Prozess des Mobilitätskonzepts und gibt einen Überblick auf die unterschiedlichen Handlungsfelder sowie Maßnahmen. Zusätzlich beinhaltet der Rahmenbericht die vorgenannte Umsetzungsstrategie sowie das Evaluationskonzept. Die Teilberichte B und C sind separate Dokumente und erläutern und konkretisieren die jeweiligen Maßnahmen in den Handlungsfeldern.

2 Prozess des Mobilitätskonzept

2.1 Beteiligungsprozess

Das Mobilitätskonzept hat eine große Wirkung auf die Mobilität und somit auch auf den Alltag von Unternehmen, Bürger:innen sowie Gästen der Stadt Wuppertal. Es ist damit unerlässlich, die Stadtgesellschaft in den Prozess zu einzubinden, dabei Vorschläge und Anregungen, aber auch Sorgen und Ängste aufzugreifen, gemeinsam zu diskutieren und Lösungsansätze zu identifizieren. Neben dem regelmäßigen Austausch zwischen dem Gutachterbüro und der Stadt Wuppertal wurde der Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzepts unter Beteiligung verschiedener Akteure der Stadtgesellschaft begleitet. Ein Arbeitskreis, der sich aus u. a. aus Vertreter:innen der politischen Fraktionen, lokalen Akteuren und weiteren Stakeholdern zusammensetzt, begleitete den Prozess mit regelmäßigen Sitzungen. Darüber hinaus sind weitere wichtige Akteure über individuelle Gespräche eingebunden worden. Auch die allgemeine Öffentlichkeit, die Bürger:innen der Stadt Wuppertal, beteiligten sich am Planungsprozess anhand von verschiedenen analogen und digitalen Formaten.

Bei allen Veranstaltungen waren Fachpersonen der Planersocietät und der Fachverwaltung der Stadt Wuppertal anwesend. Die Konzeption und Entwicklung der Beteiligungsformate erfolgte für jede Veranstaltung individuell unter Einbeziehung des Teams Bürgerbeteiligung und Bürgerengagement der Stadt Wuppertal und des Moderationsbüros IKU_Die Dialoggestalter. Die Rückmeldungen und Eingaben aus den Beteiligungsformaten wurden anschließend ausgewertet und dokumentiert. Soweit möglich wurden die Anregungen nach Prüfung und Rücksprache mit der Fachverwaltung in den Prozess übernommen.

Beirat für Bürgerbeteiligung

Der Beirat Bürgerbeteiligung soll für die ordnungsgemäße Umsetzung der Wuppertaler Leitlinien für Bürgerbeteiligung Sorge tragen und als Ansprechpartner:in für Bürger:innen dienen. Er ist ein Gremium, in dem die konstruktive Diskussion über alle Fragen rund um die Bürgerbeteiligung in Wuppertal im Vordergrund steht. Er kann Anregungen und Empfehlungen an den Rat der Stadt richten. Um eine Bürgerbeteiligung gemäß den Leitlinien für Bürgerbeteiligung in Wuppertal zu gewährleisten, wurde vor dem Start des Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzepts Wuppertal die geplante Bürgerbeteiligung mit dem Beirat diskutiert und geplant.

Facharbeitskreis

Neben den Beteiligungsformaten, an denen alle teilnehmen können, sorgt ein Facharbeitskreis, der aus verschiedenen Vertreterinnen und Vertreter der Stadtgesellschaft besteht, für eine dauerhafte Begleitung des Prozesses durch die Stadtgesellschaft. Durch die Anzahl der Mitglieder soll zum einen eine größtmögliche Vielfalt der Stadtgesellschaft abgebildet werden, zum anderen eine Gruppengröße für eine konstruktive Mitarbeit erreicht werden. Der Facharbeitskreis soll die Zwischenergebnisse qualifizieren und übernimmt auch die Verantwortung dafür, Themen aus der Stadt mit in den Prozess zu tragen. Er besteht aus ca. 25-30 stetigen Mitgliedern aus Politik, Verwaltung, Institu-

tionen, Interessenverbänden, Wissenschaft oder bestehenden Beiräten. Bewusst wurde dabei darauf geachtet, dass auch alle Gruppen der Stadtgesellschaft abgebildet werden (z. B. Senioren, Jugendliche, Unternehmen, Handwerk etc.). Ideen, Anregungen und Themen aus der Stadt können über die Vertreterinnen und Vertreter eingespielt werden. Die Protokolle zu den Sitzungen sind auf der städtischen Homepage zum Mobilitätskonzept abrufbar.

Teilnehmende:

- Verkehrspolitische Sprecher der Fraktionen
- Beirat der Bürgerbeteiligung
- Jugendrat
- Seniorenrat
- Beauftragte für den nichtmotorisierten Verkehr
- Behindertenbeauftragte
- Bergische Industrie- und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid
- Kreishandwerkskammer
- ADAC Nordrhein e.V.
- Auto Club Europa, ACE e.V., Region NRW
- Pro Bahn e.V.
- Verkehrsclub Deutschland, VCD e.V.
- Bündnis Mobiles Wuppertal
- Vertretenden des runden Tisch Radverkehr
- Fuß e.V.
- Polizei NRW
- Bergische Universität Wuppertal, Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen
- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie
- WSW mobil GmbH
- Wirtschaftsförderung Wuppertal AöR
- Koordinierungsstelle Klimaschutz
- Ressort Stadtentwicklung und Städtebau
- federführender Geschäftsbereich Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten mit dem Ressort Straßen und Verkehr

Beteiligungen der Bezirksvertretungen

Die Stadt Wuppertal weist innerhalb des Stadtgebietes heterogene Siedlungsstrukturen von einer urbanen Innenstadt entlang der Talachse über angrenzende Gründerzeit- und Altbauquartiere bis hin zu solitär liegenden Außenstadtteilen sowie dem Umland mit dörflichen bzw. kleinstädtischen Außenstadtteilen auf. Um diese Vielfalt und die damit einhergehenden unterschiedlichen Ansprüche an die Mobilität in der Entwicklung des Mobilitätskonzepts zu berücksichtigen, wurden die insgesamt 10 Bezirksvertretungen separat durch Online-Befragungen eingebunden und zu Zielen, Handlungsprioritäten und Maßnahmen in ihren Bezirken befragt.

Mobilitätsforum

Neben der Möglichkeit der stetigen Informationsmöglichkeiten über die Presse, über die städtische Homepage, als auch über die Social-Media-Kanäle der Stadt, war ein zentraler Baustein im Erarbeitungsprozess, mit den Bürger:innen auch aktiv vor Ort ins Gespräch kommen. Dafür wurden zwei große Öffentlichkeitsveranstaltungen zu verschiedenen Meilensteinen durchgeführt.

Mobilitätsforum I am 31. Mai 2022

Abbildung 1: Bewerbung der Bürgerbeteiligung im Rahmen des Mobilitätskonzepts

Abbildung 2: Begrüßung durch Oberbürgermeister Uwe Schneidewind

Am 31.05.2022 fand in der Gesamtschule Uellendahl-Katernberg die erste Öffentlichkeitsbeteiligung zum gesamtstädtischen Mobilitätskonzept 2030+ statt. Die Veranstaltung wurde als Kick-off-Veranstaltung geplant und bot den interessierten Bürger:innen ein niedrigschwelliges, kurzweiliges Angebot, das neugierig machen sollte auf ein zukunftsweisendes Handlungsprogramm für Wuppertal. Die Bürger:innen waren eingeladen, sich über das Projekt zu informieren. Dafür wurden vier Gelegenheiten vorgesehen:

- Vor dem Beginn des Programms zunächst im DialogMarkt (Teil I).
- Dann im Plenum, in dem kurz und kompakt die Zwischenergebnisse der Bestandsanalyse und das weitere Vorgehen vorgestellt wurden.
- Im Anschluss an die Präsentation fand eine offene Diskussionsrunde statt. Dabei nahmen verschiedene Akteure aus der Verwaltung und der Stadtgesellschaft an der Expert:innenrunde teil, um die Wuppertaler Herausforderungen bei der Mobilitätsplanung der Zukunft zu diskutieren.
- Anschließend wieder im DialogMarkt (Teil II) für diejenigen, die tiefer einsteigen wollten: „Informieren beim Flanieren“.

Abbildung 3: Gesprächsrunde zu Wuppertaler Herausforderungen bei der Mobilitätsplanung

Im Plenum informierten die Stadtverwaltung sowie die Planersocietät über das Projekt, den Projektfahrplan und die Beteiligungsmöglichkeiten – und gaben einen Überblick über den fachlichen Arbeitsstand.

Im dezentralen „DialogMarkt“ konnten die Gäste mit dem Gutachterteam und Vertreter:innen der Stadtverwaltung ins Gespräch kommen. Die Rückmeldungen der Gäste fanden Eingang in das Zielkonzept und sind auch in den Maßnahmen berücksichtigt. Für das Mobilitätsforum wurde eine separate Dokumentation erstellt, die bei der Stadt Wuppertal abrufbar ist.

Abbildung 4: Impressionen DialogMarkt

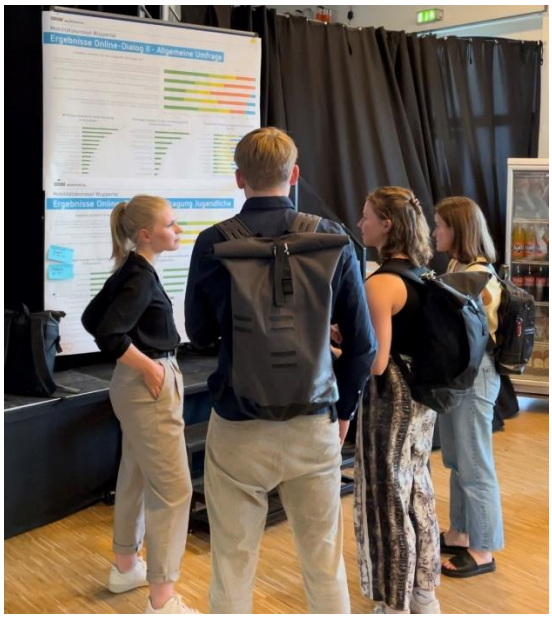
Mobilitätsforum II am 14. Juni 2023

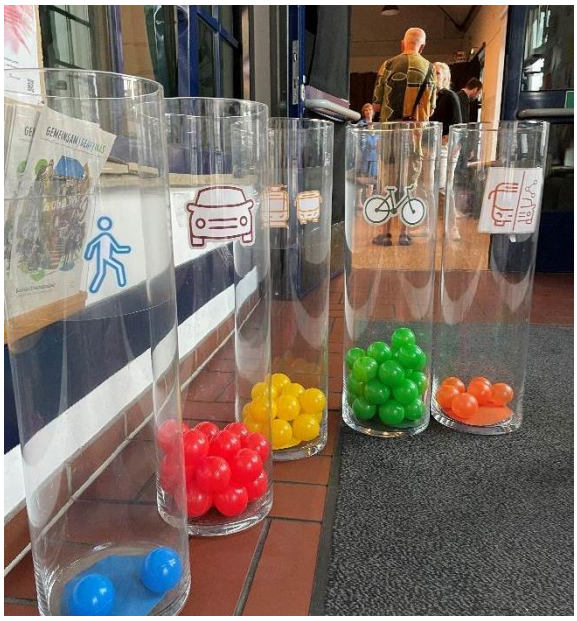
Am 14.06.2023 fand in der Färberei das zweite Mobilitätsforum zum Mobilitätskonzept 2030+ in Wuppertal statt. Aufgrund der guten Erfahrungen aus dem ersten Mobilitätsforum und dem positiven Feedback aus der Bevölkerung wurde auch das zweite Mobilitätsforum mit der gleichen Grundidee hinsichtlich des Ablaufs durchgeführt:

- Vor dem Beginn des Programms zunächst ein DialogMarkt (Teil I),
- danach Diskussionsrunde mit Vertreter:innen aus der Verwaltung und dem Planungsbüro inkl. Befragungen,
- dann Information im Plenum, um kurz und kompakt die Maßnahmenplanung kennenzulernen und das weitere Vorgehen zu erfahren, und
- anschließend wieder ein DialogMarkt (Teil II): „Diskutieren beim Flanieren“.

Nach der Eingangsbefragung, welches Verkehrsmittel zum Besuch der Veranstaltung genutzt wurde, hatten die interessierten Bürger:innen Gelegenheit, sich vor Beginn des offiziellen Teils einen Überblick über die Maßnahmen des Wuppertaler Mobilitätskonzeptes zu verschaffen. Das Gutachterbüro hatte die Maßnahmen in Form von Kurzsteckbriefen an verschiedenen Stellwänden vorgestellt.

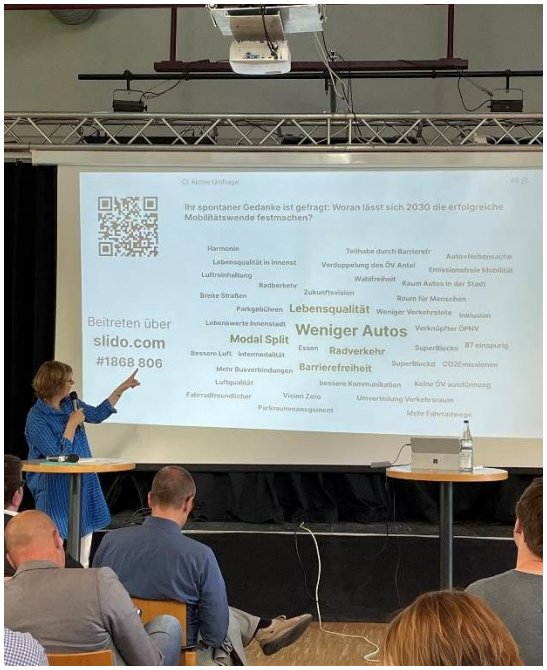
Abbildung 5: Eingangsbefragung und DialogMarkt Teil I





Nach der Begrüßung durch den OB Uwe Schneidewind wurde In einer moderierten Gesprächsrunde blickten die städtische Projektleiterin Frau Kürten, der Verkehrsdezernent Herrn Meyer und die Gutachter zurück auf das Zielkonzept sowie den bisherigen Prozess und die Beteiligungsformate. Das Publikum hatte dann die Gelegenheit, an verschiedenen Slido-Umfragen teilzunehmen, deren Ergebnisse in Echtzeit dargestellt wurden.

Abbildung 6: Gesprächsrunde und Publikumsumfrage



Im Anschluss wurde das Handlungskonzept des Mobilitätskonzepts Wuppertal inklusive Herleitung und Aufbau vorgestellt. Die Bürger:innen hatten die Möglichkeit, im Plenum Rückfragen zu stellen.

Abbildung 7: Vorstellung Handlungskonzept und Maßnahmen

Abschließend hatten die Teilnehmenden im zweiten Teil des Dialog-Markts die Gelegenheit, sich in persönlichen Gesprächen mit Fachleuten der Stadtverwaltung und der Planersocietät auszutauschen. Mithilfe von Klebepunkten konnten sie eine persönliche Priorisierung der Maßnahmen vornehmen. Die Leitfrage lautete dabei, wie wichtig die Maßnahme für das Erreichen der Wuppertaler Mobilitätsziele ist. Zusätzlich konnten Moderationskarten mit Empfehlungen für Maßnahmen aus Teilnehmersicht dazu gehängt werden. Hierbei waren die Leitfragen: Was fehlt? Ihre Anmerkungen zu den Maßnahmen?

Die Bepunktung der Maßnahmen sowie die Anmerkungen wurden in den weiteren Erarbeitungsprozess zur Finalisierung des Handlungskonzepts mit aufgenommen. Auch für dieses Mobilitätsforum wurde eine separate Dokumentation erstellt, die bei der Stadt Wuppertal abrufbar ist.

Abbildung 8: DialogMarkt Teil II

Onlinedialog

Nicht alle Bürger:innen hatten Zeit, an den Mobilitätsforen teilzunehmen. Daher wurden über Onlineformate Möglichkeiten geschaffen, dass interessierte Bürger:innen am Prozess teilhaben können. Auch hier wurden zwei Beteiligungen durchgeführt. Hierbei handelte es sich um interaktive Beteiligungsformate, die über die Website der Bürgerbeteiligung zugänglich gemacht wurden. Diese liefen jeweils über mehrere Wochen, um allen Bürger:innen die Möglichkeit zu geben, ihre Meinung und ihre Vorstellungen in den Prozess einzubringen.

Onlinedialog I

Der erste Onlinedialog lief vom 25.04.2022 bis zum 15.05.2022 und war über die städtische Beteiligungsplattform talbeteiligung.de erreichbar. Auf der eigens für das Mobilitätskonzept eingerichteten Homepage wuppertal.de/mobilitaetskonzept gab es den Direktlink zur Befragung. Die Information über die Durchführung erfolgte zusätzlich sowohl über die Presse, über die Social-Media-Kanäle der Stadt Wuppertal und des Gutachters, über Außenwerbung als auch über die verschiedenen Akteure der Stadtgesellschaft, die als Multiplikatoren die Informationen weitergeleitet haben.

Der Online-Dialog wurde zweigeteilt durchgeführt. Zum einen wurden die Bürger:innen der Stadt Wuppertal befragt, welche Ziele und Ideen für die Mobilitätsentwicklung in Wuppertal für sie von besonderer Wichtigkeit sind. Zum anderen hatten die Bürger:innen die Möglichkeit, über den sogenannten Ideenmelder Anregungen und Ideen für die gesamtstädtische Mobilität in Wuppertal direkt auf einer Karte zu lokalisieren. Hierbei konnten die Ideen in die Kategorien Fußverkehr, Radverkehr, Bus & Bahn, Kfz oder Sonstiges eingruppiert werden.

Den vorgeschlagenen Ideen konnten weitere Nutzende im Stile des Facebooks-Daumens zustimmen, zusätzlich wurde eine moderierte Kommentarfunktion zu den Anregungen und Ideen angeboten.

Während des dreiwöchigen Beteiligungszeitraums verzeichnete die Plattform insgesamt 3.424 Besuche. Insgesamt haben knapp 900 Personen den Fragebogen hinsichtlich der Wichtigkeit der unterschiedlichen Ziele und Ideen für die Mobilitätsentwicklung in Wuppertal, der Aussagen zur zukünftigen Mobilität und der Maßnahmenfokussierung vollständig ausgefüllt. Dies ist eine vergleichsweise hohe Beteiligung im Städtevergleich bei dieser Art einer Befragung. Zusätzlich wurde die Befragung, die insgesamt eine Länge von ca. 10 bis 15 Minuten in Anspruch nahm, im Vergleich selten abgebrochen.

Abbildung 9: Ergebnis der Befragung: Ziele der Mobilitätsentwicklung

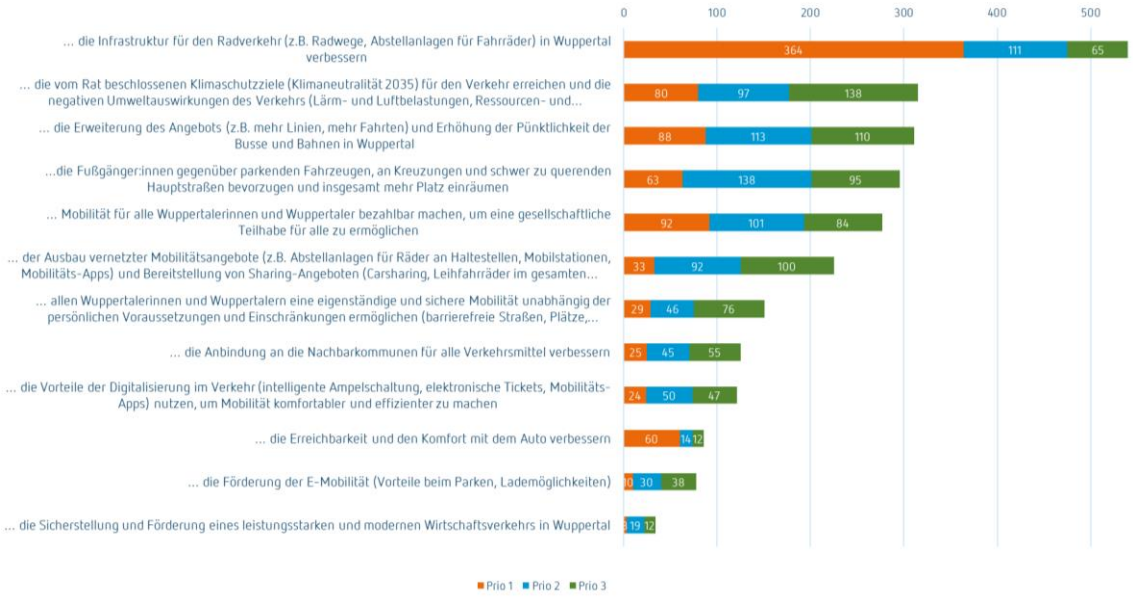
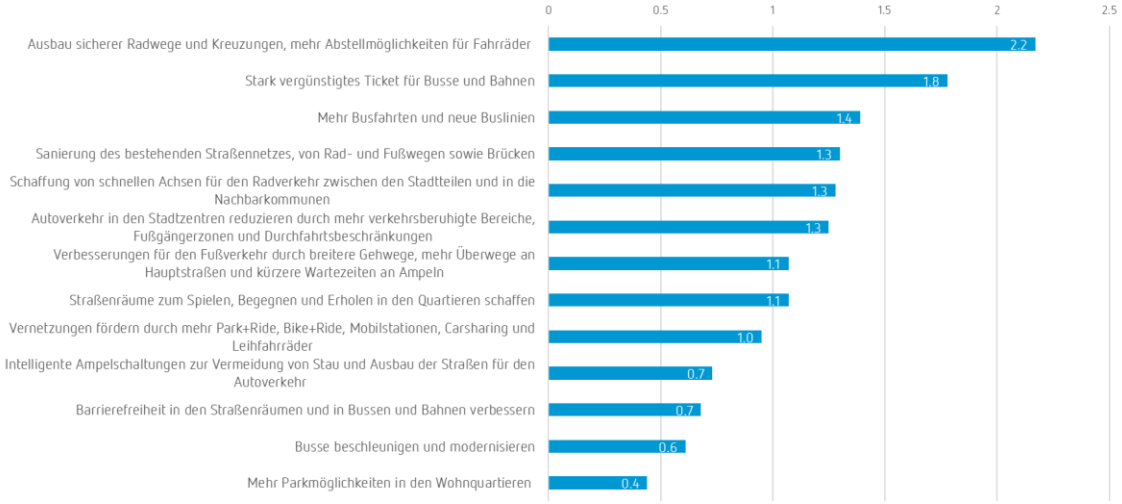


Abbildung 10: Ergebnis Maßnahmenpriorisierung



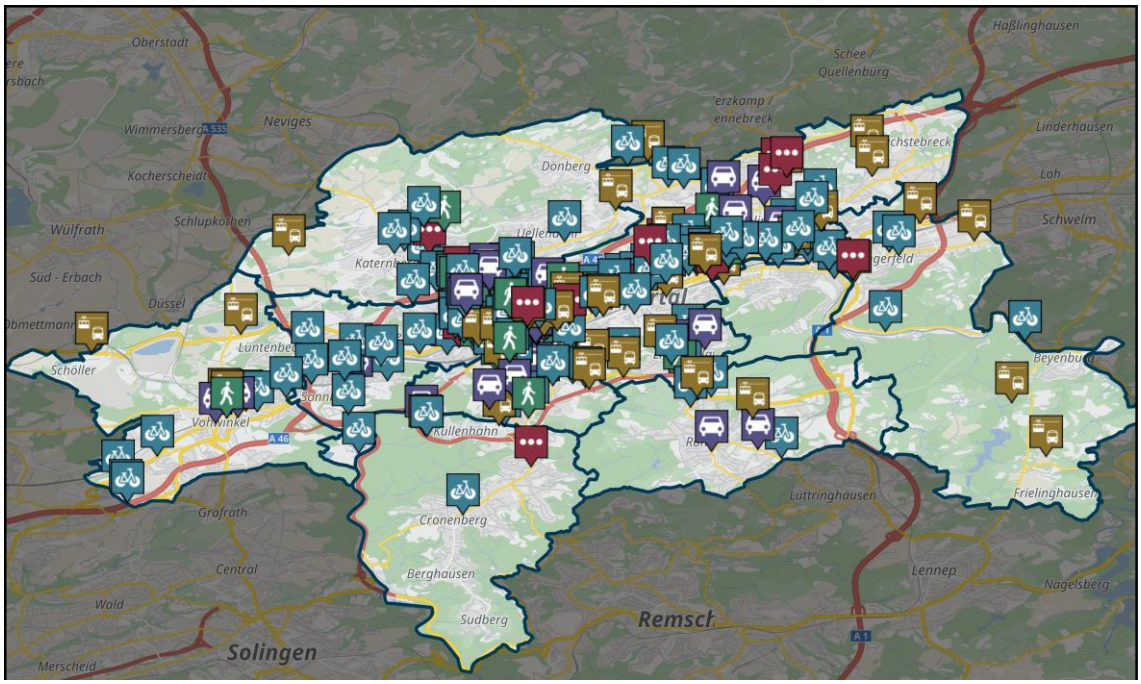
Beim sogenannten Ideenmelder gingen in Summe 405 Ideen ein, die mit 165 Kommentaren versehen wurden. Insgesamt wurden 1.718 Bewertungen („Daumen hoch“/Zustimmung) zu Ideen abgegeben. Bei der Verortung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, auf welchen Raum im Stadtgebiet Wuppertals sich eine eingegebene Idee konkret bezieht: Auf die Gesamtstadt, einen Bezirk oder ein Quartier. Von den 405 Ideen gab es 287 mit Ortsbezug und 118 allgemein gehaltene Ideen, 99 Kommentare waren ortspezifisch und 66 hatten keinen Ortsbezug. Die Verteilung der Idee auf die zur Auswahl stehenden Kategorien ist auf den nachfolgenden Abbildungen zu erkennen:

Abbildung 11: Ideen je Kategorie

Kategorie	Summe Ideen	Ideen mit Ortsbezug	Ideen ohne Ortsbezug
Auto	58	36	22
Bus und Bahn	73	48	25
Fahrrad	173	143	30
Fußgänger*innen	50	38	12
Sonstiges	51	22	29

Quelle: Online-Beteiligung - Crowdmapping Mobilitätskonzept Wuppertal, Wer denkt was GmbH

Abbildung 12: Verteilung der Ideen mit Ortsbezug



Quelle: Online-Beteiligung - Crowdmapping Mobilitätskonzept Wuppertal, Wer denkt was GmbH

Für beide Teile der Onlinebeteiligungen gibt es detaillierte Ergebnisdokumentationen, wo vertieft auf die einzelnen Ergebnisse eingegangen wird. Die Ergebnisdokumentationen sind bei der Stadt Wuppertal abrufbar und flossen in den weiteren Zielprozess ein. Darauf aufbauend wurden im weiteren Verlauf der Erstellung des Mobilitätskonzepts auch die Maßnahmen erarbeitet.

Onlinedialog II

Im zweiten Onlinedialog wurde der Fokus auf die durch das Planungsteam entwickelten Inhalte zu Zielen und Maßnahmen gelegt. Die Ziele und Maßnahmen betrafen stadtspezifische Strategien, konzeptionelle Fachvertiefungen, Maßnahmenbündel sowie konkrete Einzelmaßnahmen wie etwa den Ausbau von E-Ladestationen und Fahrradbügeln. In der Befragung wurden gleichzeitig auch Meinungen zu den Maßnahmen aus dem parallel entwickelten Nahverkehrsplan (NVP) abgefragt. Ziel war es herauszufinden, wie die Bürger:innen die Inhalte und Handlungsansätze bewerten und einschätzen.

Die Wuppertalerinnen und Wuppertaler hatten bei zwei Online-Umfragen auf der Website talbeteiligung.de vom 2. bis einschließlich 22. Mai 2023 die Möglichkeit, ihre Ideen, Meinungen und Schwerpunkte zu den Zielen und Maßnahmen einzubringen. Während sich eine der beiden Umfragen im Rahmen des Onlinedialog II allgemein an die (erwachsene) Bevölkerung Wuppertals richtete, sprach die zweite Erhebung explizit an die Zielgruppe der Jugendlichen unter 18 Jahren an und war entsprechend sprachlich wie inhaltlich auf diese Zielgruppe angepasst. Auf diese Weise wurden unterschiedliche Indikatoren für die Wahrnehmung sowie weitere Entwicklung der Mobilität und des Verkehrs aus verschiedenen Perspektiven ermittelt.

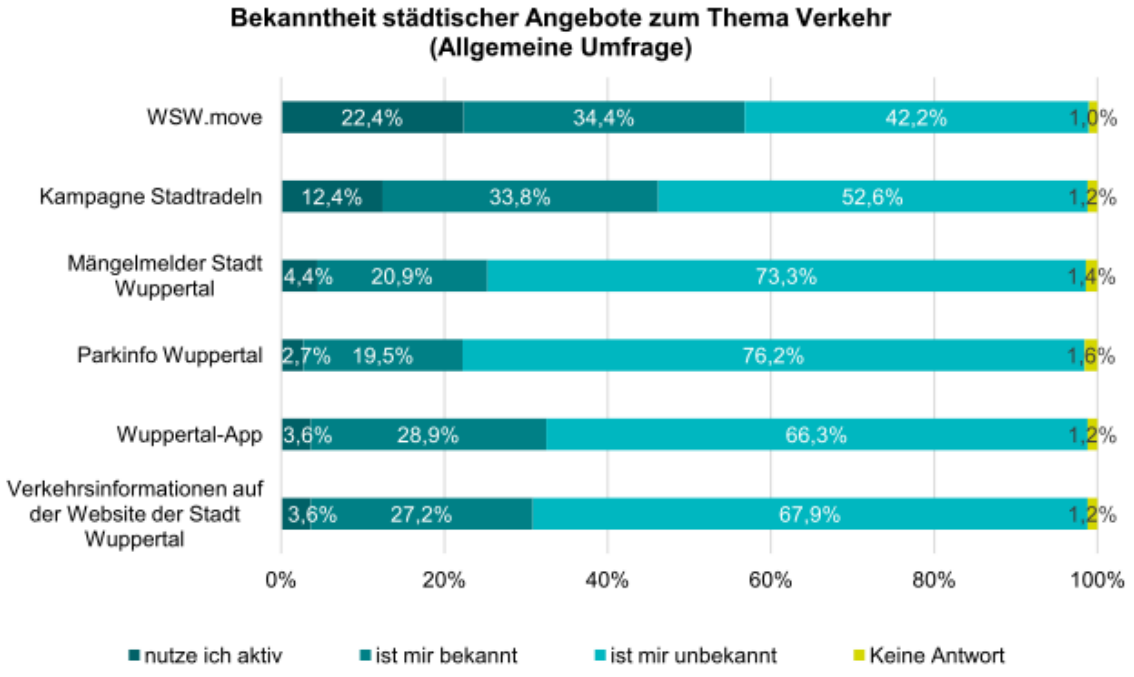
An der allgemeinen Befragung nahmen knapp 1.500 Personen teil, bei der Befragung der Jugendlichen konnten gut 550 Teilnahmen verzeichnet werden.

Inhaltlich wurden am Anfang zu Aussagen zum Verkehr abgefragt. Hierbei konnten die Teilnehmenden unterschiedlichen Thesen, die auf den erarbeiteten Maßnahmen basieren, zustimmen oder diese ablehnen. Die Auswahlmöglichkeiten nach einer These lauteten wie folgt:

- stimme voll und ganz zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme überhaupt nicht zu
- weiß nicht
- Keine Antwort

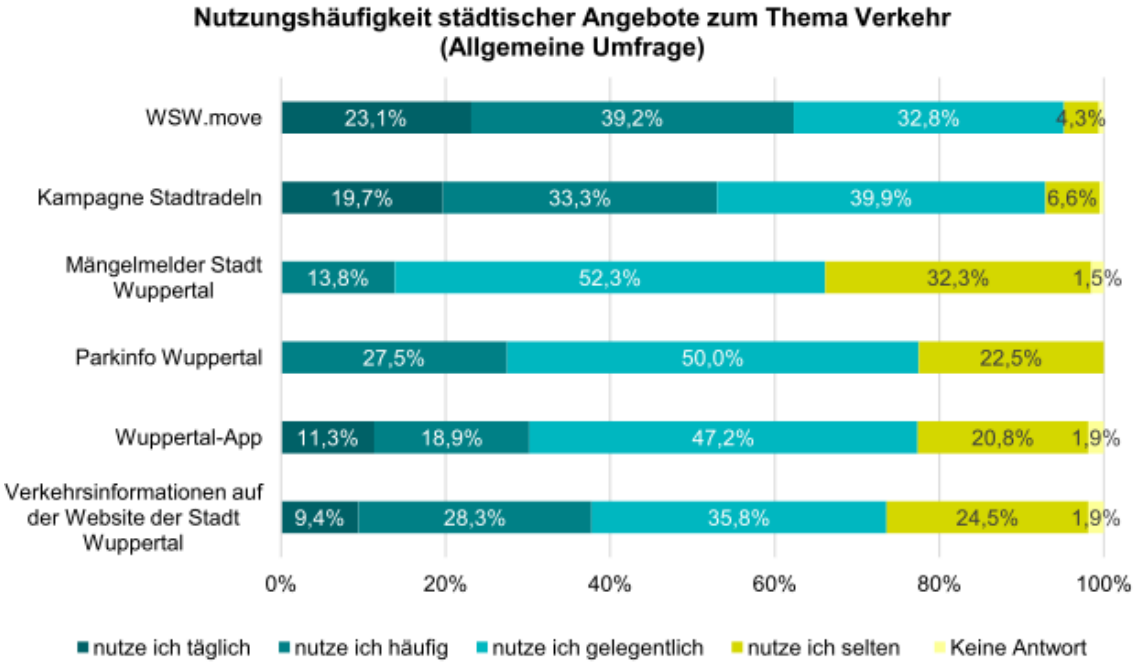
Danach wurde die Bekanntheit städtischer Angebote zum Thema Verkehr und Nutzungshäufigkeiten städtischer Angebote zum Verkehr abgefragt (siehe nachfolgende Abbildungen). Die Abfrage bei den Jugendlichen war äquivalent, unterschied sich nur hinsichtlich der sprachlichen Ausgestaltung und der Aussagen.

Abbildung 13: Ergebnisse Bekanntheit



Quelle: Online-Beteiligung - Umfrage zum Mobilitätskonzept und Nahverkehrsplan, Wer denkt was GmbH

Abbildung 14: Ergebnisse Nutzungshäufigkeit

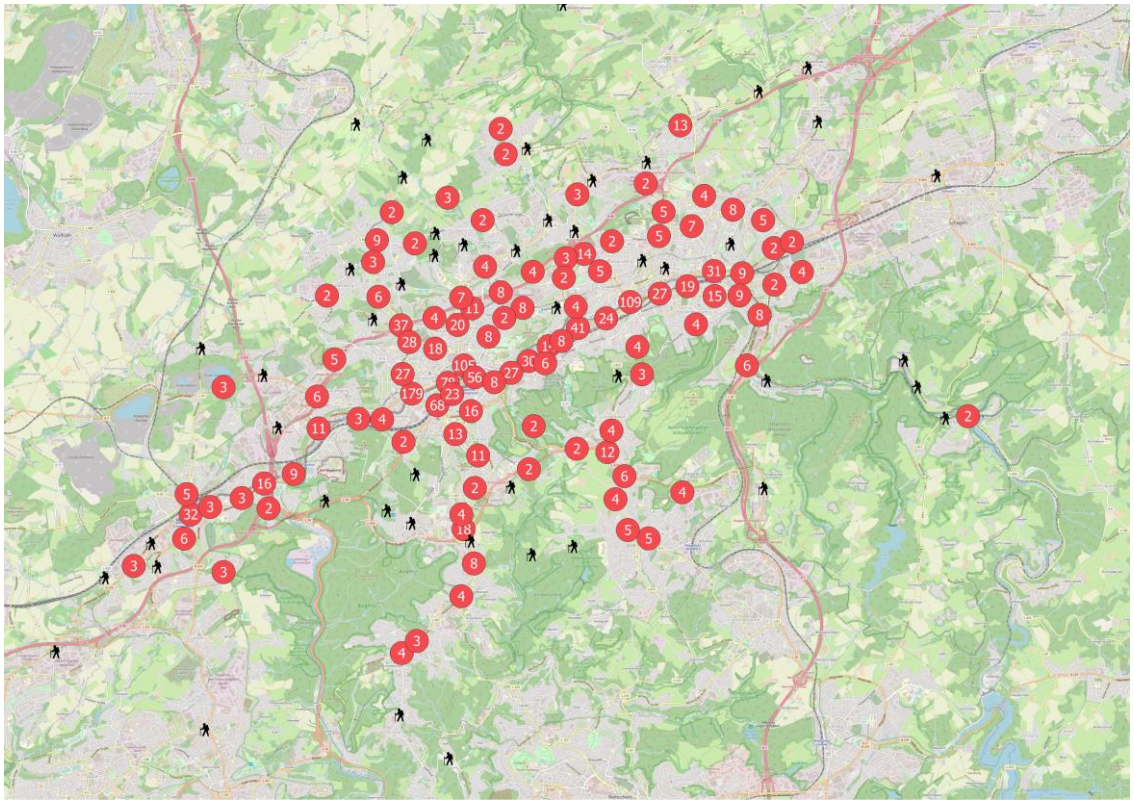


Online-Beteiligung - Umfrage zum Mobilitätskonzept und Nahverkehrsplan, Wer denkt was GmbH

Danach konnten die Teilnehmenden ausgewählte erarbeitete Maßnahmen im Wuppertaler Stadtgebiet verorten. So wurde die Verortung von folgenden Maßnahmen abgefragt:

- Verbesserung der Kreuzung/Querung für Fußgängerinnen und Fußgänger
- Orte für E-Ladestationen (nur allgemeine Umfrage)
- Orte für neue Fahrradbügel
- Verbesserung öffentlicher Plätze und Räume (nur Jugendumfrage)

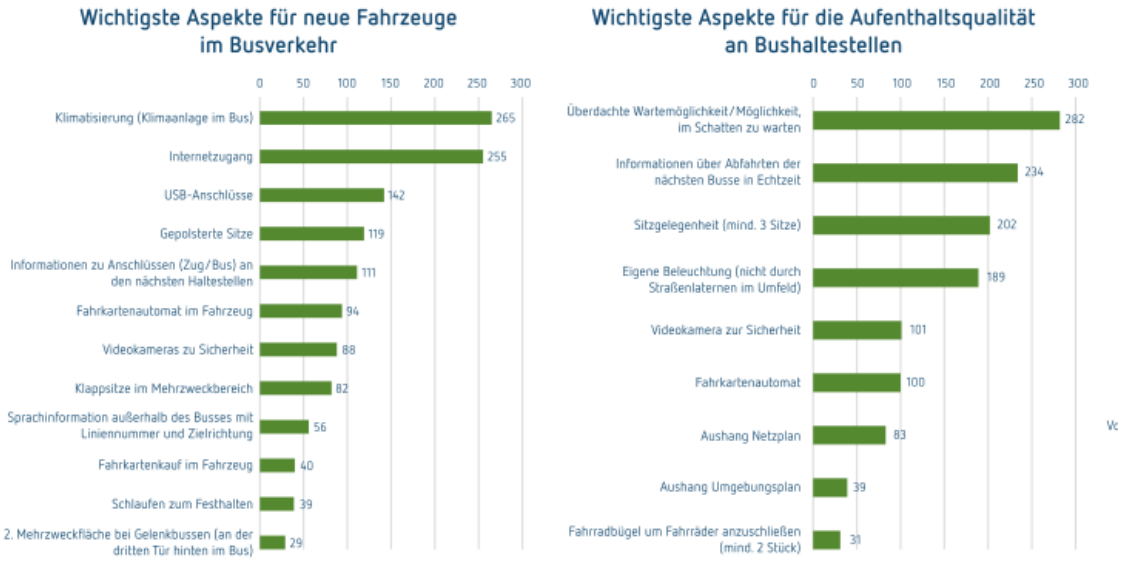
Abbildung 15: Verortung Verbesserung der Kreuzung/Querung für Fußgänger:innen[1]



Abschließend konnten Verbesserungen im Busverkehr hinsichtlich Fahrtzeiten und Frequenz angegeben werden. Zusätzlich wurden die Wünsche der wichtigsten Aspekte zukünftiger Fahrzeuge im Busverkehr und der wichtigsten Aspekte für die Aufenthaltsqualität an Bushaltestellen und Wünsche für ergänzender Mobilitätsangebote an Haltestellen und an welchen Haltestellen diese integriert werden sollen abgefragt. Die Ergebnisse wurden gesammelt, dokumentiert und im Prozess weiterverarbeitet. Eine Dokumentation wurde der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt und ist bei der Stadt Wuppertal online abrufbar.

[1] Hinweis: Gruppierte Darstellung der Standortangaben, je höher der Zahlenwert, desto häufiger wurde an dieser Stelle ein Standort angegeben, schwarze Symbole stellen Einzelangaben dar.

Abbildung 16: Ergebnisse Befragung der Jugendlichen: Wichtige Aspekte beim ÖV



Lastenradinfotour

Ein zum Dialog-Rad umgebautes Lastenrad zog durch Wuppertal und machte auf das Mobilitätskonzept und den Prozess aufmerksam. Das Rad wurde durch Expertinnen und Experten aus dem Gutachterteam und der Stadt Wuppertal begleitet, die mit interessierten Passanten ins Gespräch kamen, über das Mobilitätskonzept Wuppertal informierten und erste Rückmeldungen einholten. Die Lastenradinfotour wurde im September 2022 durchgeführt, dauerte eine Woche lang und hatte seinen Abschluss zum Tag der Mobilität am 17.09. auf dem Laurentiusplatz. Es wurden elf Orte im Wuppertaler Stadtgebiet verteilt aufgesucht. Auf der Tour durch die einzelnen Stadtteile und -bezirke wurden nicht nur gesamtstädtische Fragestellungen diskutiert, sondern z. B. auch über konkrete Herausforderungen in den einzelnen Stadtteilen gesprochen. Die Expertinnen und Experten wurden von einem Reporter-Team begleitet, um das vielfältige Meinungsbild zu dokumentieren; daraus wurde ein fünfminütiges Video über die Lastenradinfotour erstellt, das veröffentlicht und somit der Stadtgesellschaft zur Verfügung gestellt wurde. Die Ergebnisse der Beteiligung wurden im Anschluss ausgewertet und für die weitere Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes genutzt.

Abbildung 17: Impressionen Lastenradinfotour

Abbildung 18: Screenshot Video zur Lastenradinfotour

2.2 Inhaltlicher Prozess

Das Mobilitätskonzept für Wuppertal setzt sich aus fünf grundlegenden Phasen bzw. Elementen zusammen, die schrittweise aufeinander aufbauen und den inhaltlichen Prozess maßgeblich gestaltet haben:

- **Bestandsanalyse**: Die Ausgangslage der Stadt Wuppertal wurde verkehrstechnisch analysiert, wobei Stärken, Schwächen, Potenziale und Handlungsbedarfe identifiziert wurden. Mithilfe von Gutachten, Datenanalysen, Dokumentenauswertungen und bestehenden Planungen wurden die Ergebnisse im Sommer 2022 im Zwischenbericht ausführlich festgehalten.
- **Zielkonzept**: Auf Grundlage der Bestandsanalyse wurde gemeinsam mit Arbeitskreis und Stadtgesellschaft ein Zielkonzept entwickelt. Hierbei wurden strategische, langfristige Ziele für die Verkehrsentwicklung formuliert. Diese Ziele dienen als Leitfaden für zukünftige Projekte und Planungen und wurden im Dezember 2022 vom Verkehrsausschuss politisch beschlossen.
- **Maßnahmenentwicklung**: In diesem Schritt wurden Maßnahmen entwickelt, die den Weg zur Erreichung der formulierten Ziele aufzeigen und die Verkehrsentwicklung in Wuppertal vorantreiben sollen. Es werden Maßnahmen empfohlen und formuliert, die von der Stadt Wuppertal weiter geprüft und umgesetzt werden müssen, um die formulierten Ziele optimal zu erreichen.
- **Handlungskonzept** bis 2030+: Das Mobilitätskonzept definiert Ziele, Ansätze und Maßnahmen für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung bis zum Zieljahr 2030+. Diese Maßnahmen wurden in eine Umsetzungsstrategie bzw. in ein Handlungskonzept überführt und teilweise mit Evaluationsindikatoren versehen. Das Maßnahmen- und Handlungskonzept ist integraler Bestandteil dieses Berichts.
- **Evaluationskonzept**: Das Mobilitätskonzept schließt mit einem Evaluationskonzept ab, das dazu dient, die Erreichung der gesetzten Ziele und Maßnahmen während der Umsetzung zu messen und zu überprüfen. Es wird betont, dass das Mobilitätskonzept nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden sollte, sondern kontinuierlich an die aktuellen Anforderungen angepasst werden muss.

3 Maßnahmenkonzept

Basierend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und der Öffentlichkeitsbeteiligung, den Erkenntnissen und Hinweisen aus den Sitzungen des Arbeitskreises sowie insbesondere den gemeinsam erarbeiteten Zielen leiten sich die nachfolgend dargestellten Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts ab. Insgesamt wurden **acht Handlungsfelder** definiert:

- **A.** Fußverkehr
- **B.** Kfz- und Wirtschaftsverkehr
- **C.** Radverkehr
- **D.** ÖPNV
- **E.** Mobilität der Zukunft
- **F.** Parken
- **G.** Mobilitätsmanagement/Information
- **H.** Straßenraumgestaltung

Das gesamtstädtische Mobilitätskonzept für die Stadt Wuppertal enthält insgesamt 54 Maßnahmen, welche auf die genannten Handlungsfelder aufgeteilt sind. Diese ergeben sich aus dem Erarbeitungsprozess und erleichtern die Orientierung innerhalb der Maßnahmen. Sie legen überdies den Fokus auf bestimmte Aspekte der Mobilität innerhalb des Konzeptes. Dabei stellen sie jedoch weder eine Hierarchie der Maßnahmen untereinander dar, noch sind die Maßnahmen nur innerhalb des jeweiligen Handlungsfeldes wirksam. Nachfolgend werden die jeweiligen Handlungsfelder sowie deren Rolle im Zielkonzept und Handlungsschwerpunkte erläutert und die daraus resultierenden Maßnahmen aufgelistet. In den jeweiligen Teilberichten B „Maßnahmenkonzept – Steckbriefe“ und C „Maßnahmenkonzept – Konkretisierung“ werden die aufgelisteten Maßnahmen detailliert erläutert.

Abbildung 19: Maßnahmenübersicht

A: Fußverkehr

1 Fußverkehrsstrategie 2035 „Der Wuppertaler Weg"
2 Wuppertrails – 10 Premiumrouten für Wuppertal
2.1 Weiterentwicklung des Fußwegeleitsystems
3 Programm 50 Querungen für Wuppertal
4 Zu Fuß durch Wuppertal: Lebenswerte Quartiere – Entwicklung von Nahmobilitätskonzepten
5 Öffentliche Aufenthaltsräume
5.1 Freie Gehwege für alle – Entwicklung einer Aufenthaltsraum-App
5.2 Maßnahmenprogramm zur Gestaltung des öffentlichen Raums von Plätzen
5.3 Sicher Bewegen bei Tag und Nacht – Umgestaltung von Angsträumen

B: Kfz- und Wirtschaftsverkehr

1 Entwicklung eines Perspektivnetz Straße
2 Geschwindigkeitsreduzierung
3 Sofortprogramm Straße
4 Autoreduzierte Quartiere
5 Lärmaktionsplanung/Luftreinhalteplanung
6 Digitalisierung des Verkehrsnetzes
7 Wirtschaftsverkehr: Leistungsfähiges, verträgliches Schwerverkehrsnetz
8 Wirtschaftsverkehr: Urban, digital & effizient – ein Zukunftsprogramm für die urbane Logistik in Wuppertal
9 Wirtschaftsverkehr: Optimierung der Entsorgungsverkehre

C: Radverkehr

1 Radverkehrsnetz/ Radverkehrskonzept
1.1 Anpassungsbedarfe für die künftige Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes
1.2 Aktualisierung der Qualitätsstandards
2 Radvorrangrouten
3 Aktionsprogramm „Lückenschluss"
4 Aktionsprogramm „Fahrradstraßen"
5 Aktionsprogramm „Sichtbarer Radverkehr"

D: ÖPNV

1 Steigerung der ÖPNV-Attraktivität
2 Angebotsoptimierung: Umsetzung des Nahverkehrsplans
3 Barrierefreier ÖPNV
4 Attraktive Gestaltung der Haltestellen(-umfelder)
5 Antriebswende im ÖPNV
6 Autonomer ÖPNV

E: Mobilität der Zukunft

1 Vernetzungsstrategie Wuppertal 2030+
2 Mikromobilitätsstrategie
3 Bikesharing in Wuppertal
4 Förderung & Ausbau des Carsharing Angebotes
5 Fahrradmitnahme im ÖPNV
6 Mobilstationen für Wuppertal
7 Leichter Laden in Wuppertal

F: Parken

1 Parken in Wuppertal
1.1 Urbanes Fahrradparken
1.2 Urbanes Parken Kfz – Entwicklung einer Parkraummanagementstrategie
2 Parken in den Quartieren – Entwicklung von Parkraumkonzepten
3 Neues Leben auf Parkplätzen
4 Parkgebühren
5 Kommunale Stellplatzsatzung

G: Mobilitätsmanagement/Informationen

1 Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbundes
2 Ausbau und Stärkung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung
3 Betriebliche Mobilitätsmanagementstrategie für Wuppertal
4 Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas
5 Gemeinsam Mobilität erlebbar machen
6 Freizeitmobilität

H: Straßenraumgestaltung

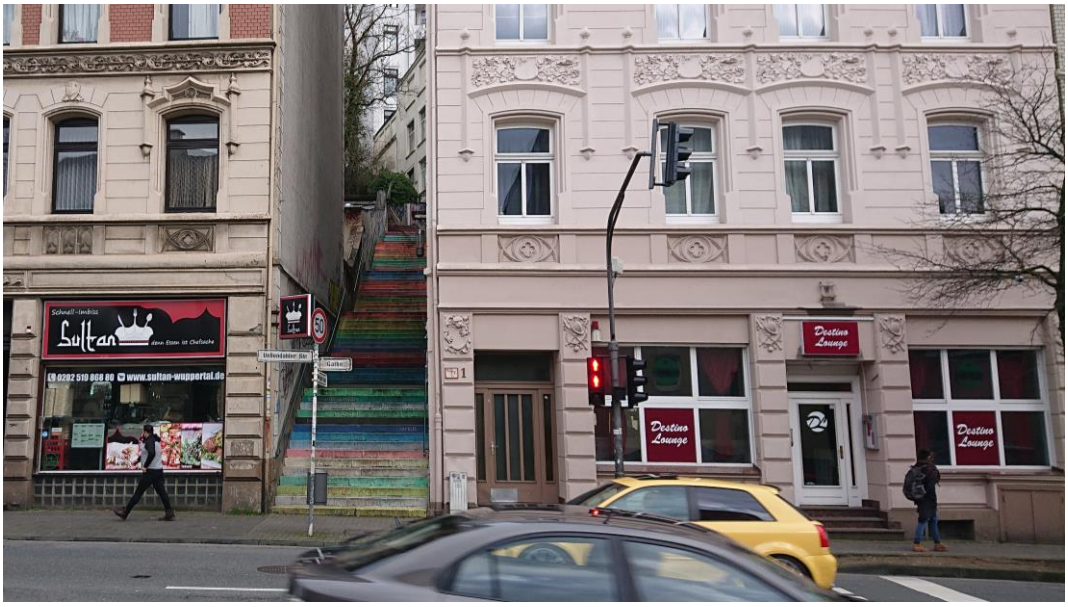
1 Abwägung von Nutzungsansprüchen
2 Aufwertung ausgewählter Straßenräume
3 Klimaangepasste Straßenraumgestaltung

3.1 A | Fußverkehr

Der Fußverkehr spielt eine zentrale Bedeutung, um die Wuppertaler Verkehrsziele zu erreichen. Fast jeder Weg beginnt oder endet zu Fuß - sei es der Weg vom und zum Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradabstellplatz. Vor allem auf kurzen Entfernungen (bis zu 3 km) sind die eigenen Füße für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung. Hinzu kommt, dass das Zufußgehen kostenlos ist und weder Schadstoffe noch Lärm verursacht. Zu Fuß Gehende haben zudem den geringsten spezifischen Flächenbedarf von allen Verkehrsarten. Gleichzeitig ist das Zufußgehen die natürlichste Fortbewegungsart, es ist gesund, sichert die selbständige Mobilität vor allem für Gruppen wie z. B. Kinder, Ältere und Mobilitätsbeeinträchtigte und nimmt mit Blick auf die alternde Bevölkerung eine immer wichtigere Rolle ein.

Eine Stadt wie Wuppertal lebt trotz der herausfordernde Topographie, vor allem für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten. Zu Fuß Gehende tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für den Einzelhandel, für Dienstleistung und Tourismus. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume dienen dem allgemeinen Wohlbefinden, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität und Attraktivität aus. Insofern machen besondere Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten den „Mehr-Wert“ einer Kommune aus. Dort, wo der Fußverkehr aufgrund der zu hohen Distanz nicht mehr attraktiv ist, können durch stadtplanerische Ansätze (z. B. kompakte Stadtstrukturen, Stadt der kurzen Wege) oder Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln weitere Potenziale gehoben werden.

Abbildung 20: Treppen prägen das Stadtbild Wuppertals (Holsteiner Treppe, W-Elberfeld)



In Wuppertal stellt der Fußverkehr mit einem Anteil von 22 % aller Wege einen bedeutenden Teil des alltäglichen Mobilitätsaufkommens dar. Die Stadtstruktur mit zahlreichen Zentren bietet ein hohes Potenzial für eine „Stadt der kurzen Wege“. Abkürzungen, Fußgängerbrücken und Treppen bieten zu Fuß Gehenden in Wuppertal oft Vorteile gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmer:innen (vgl. Abbildung 20).

Dennoch werden die Ansprüche des Fußverkehrs in der vergangenen Planung und im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln oft noch nicht ausreichend berücksichtigt. Weiterhin ist die Nutzbarkeit von Gehwegen durch Mülltonnen, Versorgungseinrichtungen, Sperrmüll und parkende Fahrzeuge teilweise beeinträchtigt. Hauptverkehrsstraßen und große Verkehrsknoten bilden mitunter Barrieren für zu Fuß Gehende, die oft Wartezeiten oder Umwege in Kauf nehmen müssen. Durch den steigenden Radverkehrsanteil und der noch nicht ausreichenden Radinfrastruktur kommt es verstärkt auch hier zu Nutzungskonflikten. Im Gegensatz zum Nahverkehrsplan und dem Radverkehrskonzept existiert für den Fußverkehr bislang kein konzeptionelles Planwerk.

3.1.1 Die Rolle des Fußverkehrs im Zielkonzept

Der Fußverkehr hat dementsprechend auch im Mobilitätskonzept der Stadt Wuppertal bereits von Beginn an eine zentrale Bedeutung in den Diskussionen zum Mobilitätskonzept gehabt. Auch in den Beteiligungsformaten zeigte sich insbesondere im Fußverkehr ein großer Wunsch nach einer Veränderung der Infrastrukturen zugunsten des Fußverkehrs. Eine weitere Steigerung des Fußverkehrsanteils sowie die Sicherung der Fußgänger:innen stellt somit einen wichtigen Handlungsansatz im Zielkonzept des Mobilitätskonzeptes dar.

Entsprechend der hohen Bedeutung des Fußverkehrs für die Stadt Wuppertal und der vielen Handlungserfordernisse hat die Stadt Wuppertal mit der Verabschiedung des Zielkonzeptes als Grundlage für die Verkehrsplanung der nächsten Jahre eine deutlich höhere Priorisierung des Fußverkehrs beschlossen. In jedem Zielfeld lassen sich Aussagen zum Fußverkehr finden. Besonders deutlich wird die Zielsetzung zum Fußverkehr in folgenden Zielsetzungen:

- Unter dem Oberziel „*gesund & sicher*“ bekennt sich die Stadt zu einer Förderung der aktiven Mobilität in der Stadt mit dem Ziel, den Fußverkehrsanteil in Wuppertal zu erhöhen.
- Verkehrssicherheit ist die oberste Prämisse der Planung. Fußgänger:innen als schwächste Verkehrsteilnehmende sind dabei im Besonderen zu schützen.
- Unter dem Oberziel „*lebenswert & komfortabel*“ wird in mehreren Unterzielen der Aus- und Umbau der Verkehrsinfrastrukturen zugunsten der Nahmobilität festgehalten.
- Mobilitätsmanagement unter dem Oberziel „*digital & vernetzt*“ soll es verschiedene Nutzergruppen ermöglichen, mehr Wege zu Fuß zurückzulegen.
- Die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum soll dazu beitragen, gleichwertige Mobilitätsmöglichkeiten zu schaffen, um allen Personengruppen aktive Mobilität zu ermöglichen.

3.1.2 Handlungsschwerpunkte

Aus diesen Zielen ergeben sich für die zukünftige Ausrichtung des Fußverkehrs drei Handlungsschwerpunkte, die im Maßnahmenkonzept angegangen werden sollen. Zunächst zeigte die Bestandsanalyse, dass ein einheitliches Grundverständnis notwendig ist, wie Fußverkehr in Wuppertal zu gestalten ist. Dazu wird als erstes eine Fußverkehrsstrategie formuliert, die Grundlage jeder zukünftigen Planung ist und als strategischer Überbau dient.

Darauf aufbauend werden einerseits Maßnahmenprogramme für die kommenden Jahre formuliert sowie andererseits vertiefende Analysen vorgeschlagen, die im Rahmen eines gesamtstädtischen Planwerkes nicht ausgearbeitet werden können. Dies umfasst die Bildung von zentralen Fußverkehrsachsen, den Wuppertrails, die Bewerbung des Fußverkehrs als urbanes Verkehrsmittel, den Abbau der Barrierewirkung von Hauptverkehrsstraßen durch Verbesserung der Querungsstellen und Kreuzungen, die Stärkung des Fußverkehrs auf Quartiersebene sowie die Stärkung des Straßenraumes als öffentlichen Aufenthaltsraum durch drei gezielte Programme.

Bei allen Maßnahmen stellt der Abbau von Barrieren zur Erreichung einer inklusiven Mobilität für alle Wuppertaler:innen einen wichtigen Aspekt dar. Aufgrund des einfachen Zugangs zum Fußverkehr (keine Anschaffungskosten wie z. B. ein Fahrrad, keine persönlichen Voraussetzungen wie z. B. ein Führerschein) ist das Zufußgehen von Grund auf bereits eine inklusive Fortbewegungsmöglichkeit. Während individuelle Einschränkungen durch Hilfsmittel wie Rollstühle oder Rollatoren kompensiert werden können, ist die Gestaltung der Gehwege, Ampeln und Querungen bestimmend für die Möglichkeit zu deren Nutzung. Einschränkungen wie z. B. Engstellen, hohe Bordsteine und unübersichtliche, schwer erfassbare Verkehrsführungen bedeuten für bestimmte Nutzergruppen eine eingeschränkte Nutzbarkeit und schränken deren selbstständige Mobilität ein.

A1 Fußverkehrsstrategie 2035 „Der Wuppertaler Weg“
A2 Wuppertrails – 10 Premiumrouten für Wuppertal
A2.1 Weiterentwicklung des Fußwegeleitsystems
A3 Programm 50 Querungen für Wuppertal
A4 Zu Fuß durch Wuppertal: Lebenswerte Quartiere – Entwicklung von Nahmobilitätskonzepten
A5 Öffentliche Aufenthaltsräume
A5.1 Freie Gehwege für alle – Entwicklung einer Aufenthaltsraum-App
A5.2 Maßnahmenprogramm zur Gestaltung des öffentlichen Raums von Plätzen
A5.3 Sicher Bewegen bei Tag und Nacht – Umgestaltung von Angsträumen

3.2 B | Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Die Vorteile der individuellen, motorisierten Mobilität versprachen in der Verkehrsplanung der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts Wirtschaftswachstum und individuelle Freiheit. Mittlerweile dominiert der stetig zunehmende motorisierte Verkehr das Bild vieler Städte. Die damit verbundenen Probleme von Lärm- und Schadstoffemissionen über Unfallzahlen bis zum Verlust der Qualitäten des öffentlichen Raumes offenbaren die Notwendigkeit eines Wandels zum Leitbild der nachhaltigen Mobilitäts- und Stadtplanung, in der die Abwicklung der motorisierten Verkehre verträglicher gestaltet werden soll.

Als Mitglied des Klima-Bündnisses mit dem Ziel, die THG-Emissionen bis 2030 um 50 % zu senken, verfolgt die Stadt Wuppertal bereits in einigen Bereichen eine nachhaltige Mobilitäts- und Stadtplanung. Mit einem Anteil von 58 % am Modal-Split stellt das Kfz in Wuppertal trotzdem das am häufigsten verwendete Verkehrsmittel dar. Auch stellt das Kfz aktuell auf vielen Relationen die schnellste und flexibelste Form der Fortbewegung dar, vor allem aus den solitär liegenden Außenstadtteilen sowie dem Umland. So kommt es insbesondere in der Tallage, auf den unterschiedlichen Zubringern sowie städtischen Verbindungsstraßen in verschiedenen Bereichen zeitweise zu starken Belastungen durch den motorisierten Verkehr. Nutzungsüberlagerungen führen zu Konflikten mit anderen Verkehrsarten und senken die Qualität des öffentlichen Raumes. Auch in den kommenden Jahren wird das Kfz vorerst das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel sein, daher kommt dem Umgang mit dem Kfz-Verkehr in Wuppertal eine hohe Bedeutung zu.

Wirtschaftsverkehr

Als Wirtschaftsverkehr wird jeder geschäftsmäßige oder entgeltliche Transport von Gütern sowie beruflich bedingte Ortsveränderung von Personen zur Erbringung einer Arbeits- und/oder Dienstleistung am Zielort während der Arbeitszeit verstanden[2]. Bei den folgenden Maßnahmen steht jedoch der Güterschwerverkehr im Fokus, der als geschäftsmäßiger oder entgeltlicher Transport von Gütern mit Kraftfahrzeugen, die einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 t haben, definiert wird. Der restliche Wirtschaftsverkehr wird durch die Maßnahmen der anderen Handlungsfelder abgedeckt, für beruflich bedingte Ortsveränderungen zum Beispiel im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement, da sich diese Verkehre in ihren Anforderungen und Lenkungsmöglichkeiten nicht grundsätzlich von den anderen Personenverkehren unterscheiden.

Die Herausforderungen des Wirtschaftsverkehrs liegen darin, dass zum einen gilt, die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Wuppertal nachhaltig und langfristig zu sichern und weiter zu optimieren; und zum anderen sollen die Verkehre verträglicher und sicher abgewickelt werden. Eine verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs erfolgt vor allem durch die Minimierung des Verbrauches endlicher Ressourcen sowie die Minimierung negativer externer Effekte durch diesen. Dies sind neben Emissionen (Lärm, Feinstaub, Stickoxide, Treibhausgase) auch die Verkehrssicherheit und Nutzungskonflikte. Ansatzpunkte zur Erreichung dieser Ziele bieten sich entlang der Wegekette:

[2] BBSV (2020): Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen.

- Reduzierung des Transportaufkommens (Tonnen/Jahr)
- Reduzierung der Verkehrsleistung (Kilometer/Jahr)
- Verlagerung des Transportes auf nachhaltige Transportmittel (Schiene, BEV, Lastenräder)

Unterschieden wird zur Maßnahmenentwicklung auch die Zielgruppe des Warenverkehrs. Während in den Gewerbegebieten und Einzelhandelsbereichen Unternehmen als Empfänger auftreten (B2B), sind dies in Wohngebieten vor allem Privatkunden (B2C). Neben Speditionen, die vor allem den Einzelhandel und größere Unternehmen beliefern, steigt der Anteil der KEP-Dienstleister (Kurier-, Express- und Paketlieferverkehr) stark an. 2018 machten die KEP-Verkehre ca. 20 % des städtischen Güterverkehrs aus, Tendenz steigend[3].

Die zurückliegenden Entwicklungen zeigen, dass im Güterverkehr aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens die Effizienz steigt, dennoch spielen in der Entwicklung gesellschaftliche Zielstellungen (z. B. Lärm und THG-Emissionen) branchenintern nur eine untergeordnete Rolle. Für eine Verkehrswende im Güterverkehr sind daher gemäß den Hinweisen zu Maßnahmen für eine Verkehrswende im Güterverkehr (H VwG21) staatliche und planerische Maßnahmen erforderlich. Hierbei müssen anreizbasierte Maßnahmen mit regulierenden Maßnahmen kombiniert werden, da davon auszugehen ist, dass nur durch neue Angebote keine relevanten Verhaltensänderungen erreicht werden können. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes werden dabei Maßnahmen fokussiert, die vorwiegend auf Möglichkeiten der Verkehrsplanung und des Straßenentwurfes auf kommunaler Ebene zurückgreifen. Eine funktionierende Energie- und Verkehrswende im Güterverkehr ist nur durch die Einbettung in bundesweite Maßnahmen anderer Fachbereiche möglich (z. B. Ausbau des Schienengüterverkehrs).

3.2.1 Die Rolle des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs im Zielkonzept

Insbesondere das Handlungsfeld des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs beinhaltet Zielkonflikte auf verschiedenen Ebenen. Während auf der einen Seite das Ziel besteht, die Stadt „erreichbar & effizient“ zu gestalten und so bspw. die Erreichbarkeit der Innenstädte und Ortsteilzentren gewährleistet werden soll, sollen auf der anderen Seite entbehrliche Kfz-Wege vermieden werden, die aktive Mobilität gefördert und die Emissionen reduziert werden, damit die Stadt sich „gesund & sicher“ entwickeln kann. Ebenso soll Wuppertal „lebenswert & komfortabel“ gestaltet werden, indem Straßenräume, Knoten & Quartiere zugunsten der Nahmobilität umgestaltet und Plätze und Straßenräume als Aufenthaltsräume entwickelt werden, was wiederum mit Zielkonflikten behaftet ist. Dennoch greifen die Ziele ineinander, da sich im Handlungsfeld Kfz- und Wirtschaftsverkehr bewusst das Ziel gesetzt wurde, bestehende Infrastruktur zu optimieren, effizienter zu nutzen und somit den Verkehr verträglich abzuwickeln und nicht durch neue Infrastrukturmaßnahmen neuen Verkehr zu induzieren:

- Mit dem Ziel *„gesund & sicher“* geht einher, dass die negativen Aspekten des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs reduziert werden und der Kfz- und Wirtschaftsverkehr stadtverträgliche gelenkt und die Verkehrsströme emissionsarm optimiert werden.

[3] BIEK (2018): KEP-Studie 2018 – Analyse des Marktes in Deutschland.

Kfz-Verkehr soll somit nur dort in großen Mengen verträglich und sicher durch bspw. geringerer Geschwindigkeit auftreten, wo die Infrastruktur bereits dafür ausgelegt ist bspw. auf den klassifizierten bundes- und Landesstraßen der Stadt. Zusätzlich soll der Güter- und Logistikverkehr verträglich eingebunden werden, sodass weitestgehend nur konfliktfreie Bereiche passiert werden bzw. konfliktfreie Lösungen generiert werden.

- *„Lebenswert & komfortabel“*, hierzu gehören u. a. Plätze und Straßenräume als Aufenthaltsräume zu entwickeln, den ruhenden Verkehr zu optimieren sowie Straßenräume, Knoten & Quartiere zugunsten der Nahmobilität umzugestalten. sein. Insgesamt zeigt sich in diesem Zielfeld, dass sich der Kfz- und Wirtschaftsverkehr bei Beibehaltung der Funktionalität zurücknehmen muss, um die Ziele zu erreichen.

- Um eine effiziente Abwicklung der bestehenden Individual- und Wirtschaftsverkehre zu gewährleisten, sollen neue Technologien, Digitalisierung, Mobilitätsformen und Ansätze, die bei der Umsetzung der Mobilitätswende helfen können, in Wuppertal entwickelt, getestet und umgesetzt werden. Hierbei gilt die Devise: Ausprobieren, kurzfristig umsetzen und weiterentwickeln wie z. B. die Etablierung und Anwendung von Verkehrsversuchen, Pilotprojekten und Reallaboren. All diese Aspekte umfasst das Ziel *„digital & vernetzt“*.

- Im Zielfeld *„Sozial & barrierefrei“* geht es hinsichtlich des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs vor allem darum, dass eine soziale, partizipative und barrierefreie Planung ein wichtiger Bestandteil einer gerechten und solidarischen Stadtgesellschaft ist und stadtweit und nicht in einzelnen Stadtgebieten umgesetzt wird. Häufig potenzieren sich negative Begleiterscheinungen durch den Kfz- und Wirtschaftsverkehr in sozial schwächeren Bereichen der Stadt. Diese gilt es genauso anzugehen und zu lösen wie in Bereichen mit stärkerer Einkommensstruktur.

- Wuppertal soll *„erreichbar &effizient“* gestaltet werden. Als Oberzentrum und Stadt übernimmt die Stadt Wuppertal viele Funktionen für die Bürger:innen der Stadt und für das Umland mit daraus resultierenden vielfältigen Verkehrs- und Pendlerströmen. Für den Bereich Kfz- und Wirtschaftsverkehr bedeutet dies, dass die Erreichbarkeit der Innenstädte und der Ortsteilzentren auch in Zukunft sichergestellt wird. Dies gilt insbesondere auch für die Abwicklung von Anliefer- und Handwerksverkehren sowie weiteren notwendigen Verkehren, die allerdings vorrangig auf bereits bestehende Verkehrs-infrastruktur effizient, ressourcenschonend und verträglich abgewickelt werden soll.

3.2.2 Handlungsschwerpunkte im Kfz- und Wirtschaftsverkehrs

Anhand der Bestandsanalyse sowie des Zielkonzepts ergeben sich somit Handlungsschwerpunkte im Kfz- und Wirtschaftsverkehr. Die Schattenseite der starken und gut ausgebauten MIV-Infrastrukturen zeigt sich jedoch in Hinblick auf Straßenraumqualitäten und lokalen Verkehrsemissionen insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen. Die Überprägung einiger Räume durch den MIV, teils auch urban geprägter Teilräume, führt zu einer Einschränkung der Lebensqualität, insbesondere für die Anwohnenden, aber auch für die Nutzenden der Nahmobilität.

Ziel ist daher zwar, Qualitäten im MIV und im Wirtschaftsverkehr zu erhalten, jedoch die negativen Auswirkungen durch den MIV zu reduzieren. Durch die Bündelung der Verkehrsströme auf den Hauptverkehrsachsen, soll sich eine (weitere) Entlastung von - insbesondere durch Wohnen geprägten – Nebenstraßen ergeben. Der Fokus liegt hierbei auf der integrierten Netzbetrachtung. Im Mittelpunkt steht die Frage, welche Räume zukünftig welche Funktion haben sollen. In Bezug auf den MIV gilt es dabei zu klären, ob die vorhandenen Infrastrukturen notwendig sind oder diese teilweise auch zugunsten anderer Verkehrsmittel neugestaltet werden können. Hierzu soll das MIV-Netz geprüft werden. Dabei werden bestehende Netze, insbesondere das Vorbehalts-netz, aber auch z. B. das Schwerlastverkehrsnetz betrachtet und daraus Vorschläge für eine zukunftsgerichtete Anpassung der Netze entwickelt.

Darüber hinaus sollen Maßnahmen umgesetzt werden, die eine verträglichere Abwicklung der MIV- und der Wirtschaftsverkehre ermöglichen. Daher ist es ebenso Ziel der Maßnahmen im Handlungsbereich des Kfz-Verkehrs, das Aufkommen des motorisierten Verkehrs zu reduzieren, indem die Verhältnisse wichtiger Entscheidungsfaktoren, wie beispielsweise Komfort, Preis, Zeit, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit, zugunsten des Umweltverbunds verschoben werden. Dazu wird teilweise auch eine Flächenumverteilung erforderlich sein, damit Raum für neue Möglichkeiten geschaffen wird. Dies kann auf der baulich, verkehrsordnerisch durch Beschilderung sowie kommunikative Ebene umgesetzt werden. So soll sich im Zusammenspiel von Maßnahmen im Bereich des Umweltverbunds (vgl. Kapitel 2.1, 2.3 und 2.4) und Maßnahmen, die den Kfz-Verkehr betreffen erreicht werden, dass insgesamt weniger Kfz-Verkehr stadt- und umwelt-verträglicher abgewickelt wird, dass die Erreichbarkeit erhalten bleibt und dass durch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität die öffentlichen Räume Wuppertals weiter qualifiziert werden.

B1 Entwicklung eines Perspektivnetz Straße
B2 Geschwindigkeitsreduzierung
B3 Sofortprogramm Straße
B4 Autoreduzierte Quartiere
B5 Lärmaktionsplanung/Luftreinhalteplanung
B6 Digitalisierung des Verkehrsnetzes
B7 Wirtschaftsverkehr: Leistungsfähiges, verträgliches Schwerverkehrsnetz
B8 Wirtschaftsverkehr: Urban, digital & effizient – ein Zukunftsprogramm für die urbane Logistik in Wuppertal
B9 Wirtschaftsverkehr: Optimierung der Entsorgungsverkehre

3.3 C | Radverkehr

Der Radverkehr nahm im Verkehrsgeschehen von Wuppertal lange Zeit nur eine untergeordnete Rolle ein. Im vergangenen Jahrzehnt gab es jedoch einige Impulse für das Fahrradfahren in Wuppertal. Mit dem Beschluss der Strategie Wuppertal 2025 wurde 2013 die Fahrradstadt Wuppertal als Schlüsselprojekt definiert, durch das Radverkehrskonzept wurde 2019 ein Konzept für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sowie für Service und Kommunikation entwickelt. Hierzu gehört auch der Ausbau von Radabstellanlagen, welcher vor dem Hintergrund der gesetzlich vorgegebenen Gleichrangigkeit der Verkehrsmittel im Handlungsfeld F Parken separat thematisiert wird. Die Realisierung der Nordbahntrasse stellte für die Infrastruktur einen wichtigen Schritt dar und räumte dem Radverkehr in der Stadt und auch in den Köpfen der Wuppertaler:innen mehr Platz ein. Damit einhergehend konnte der Radverkehrsanteil in den vergangenen Jahren deutlich gesteigert werden, verbleibt aber weiterhin im einstelligen Bereich. Der Radverkehr ist in Wuppertal – sowohl im Verkehrsgeschehen als auch in der Flächenverteilung - präsenter geworden, jedoch noch weit von einer tragenden Funktion in der städtischen Mobilität entfernt.

3.3.1 Die Rolle des Radverkehrs im Zielkonzept

Um den durch den motorisierten Verkehr entstehenden Problemen entgegenzuwirken, stellt der Radverkehr für mittlere Wegelängen eine geeignete nachhaltige Alternative dar. In Wuppertal wurde der Radverkehr in der öffentlichen Wahrnehmung lange aufgrund der Topografie nicht als ernsthafte Alternative im Mobilitätsmix betrachtet. Durch die Verbreitung der Pedelecs auf der einen Seite und die Verknüpfung mit den anderen Verkehrsträgern, insbesondere Bus und Bahn, auf der anderen Seite bieten auch Strecken mit Höhenunterschieden Potenziale für den Radverkehr. Ein wesentlicher Grund für den geringen Radverkehrsanteil ist in Wuppertal die fehlende Infrastruktur und Sicherung des Radverkehrs. Abschnitte, in denen trotz der teilweise engen Straßenzüge Radverkehrsanlagen geschaffen wurden, zeigen die Möglichkeiten des Radverkehrs in Wuppertal auf (vgl. Abbildung 21).

Abbildung 21: Führung des Radverkehrs auf der Bundesallee

Der wichtigen Rolle des Radverkehrs für den Mobilitätswandel in Wuppertal entsprechend ist das Verkehrsmittel in allen Zielfeldern des Mobilitätskonzeptes präsent, insbesondere in den folgenden Zielsetzungen:

- Mit dem Ziel *„gesund & sicher“* strebt die Stadt einerseits eine Verlagerung zum Umweltverbund - und damit auch zum Radverkehr - zur Reduzierung der Belastungen durch den Verkehr an und andererseits die Steigerung der Verkehrssicherheit – im Radverkehr besteht hier besonderer Handlungsbedarf.
- Die öffentlichen Räume sollen zukünftig *„lebenswert & komfortabel“* sein. Hierfür soll die aktive Mobilität im Quartier gestärkt werden und Straßenräume zugunsten der Nahmobilität umgestaltet werden.
- Das Ziel *„digital & vernetzt“* bedeutet auch, Potenziale im Radverkehr zu nutzen. Eine bessere Vernetzung, z. B. durch Mobilstationen, sowie der Ausbau der Sharing Angebote - auch im Bereich E-Bike- und Lastenrad-Sharing – ist ein wichtiges Ziel der zukünftigen Mobilität in Wuppertal.
- Die gute Verbindung der Stadtteile sowie der Stadt mit dem Umland wird durch das Oberziel *„erreichbar & effizient“* zum Ziel der Mobilitätsentwicklung. Der Ausbau der Verbindung soll dabei auch über schnelle und leistungsstarke Radverkehrsachsen erfolgen, die bereits im Radverkehrskonzept 2019 vom Rat der Stadt beschlossen wurden.

3.3.2 Handlungsschwerpunkte im Radverkehr

Aus dem Zielkonzept ergibt sich somit die Verlagerung eines relevanten Anteils der Wege in Wuppertal zum Verkehrsträger Fahrrad als Handlungsschwerpunkt. Hierfür muss die Verkehrsmittelwahl der Wuppertaler:innen zugunsten des Fahrrads verschoben werden. Die Entscheidung der Verkehrsmittelwahl ist dabei zum einen stark subjektiv und zum anderen von der persönlichen Situation (Alter, soziales Umfeld, Einkommensstruktur, Pkw-Verfügbarkeit) abhängig. Wichtige Parameter sind

- die Reisezeit: Ein potenzieller Zeitvorteil des Radverkehrs wird hier eher unterschätzt
- der Komfort: Hier kann bzgl. der Bequemlichkeit kaum ein Vorteil geschaffen werden, die alltägliche Bewegung wird jedoch von vielen Nutzenden als positiv bewertet. Pedelecs bieten hierbei auch weniger sportlichen Fahrer:innen eine bequemere Möglichkeit
- die Sicherheit: Sie ist stark von der individuellen Situation abhängig, motorisierter Verkehr auf derselben Fläche wird bereits unterhalb der objektiven Gefahrensituation als stark negativ gewertet
- die Kosten: Sie zeigen in Untersuchungen einen geringeren Einfluss, da insbesondere die Kosten der Kfz-Nutzung häufig zu niedrig und damit falsch eingeschätzt werden
- komfortable und sichere Radabstellanlagen (siehe F1.1 Urbanes Fahrradparken)

Für die Entwicklung der Infrastruktur liegt mit dem Radverkehrskonzept bereits ein strategisches Planwerk vor, für das nur in ausgewählten Bereichen Anpassungsbedarfe an die aktuellen Rahmenbedingungen identifiziert wurden (Maßnahme C1). Eine entscheidende Maßnahme zur Priorisierung, zur Qualifizierung wichtiger Radverkehrsverbindungen und Schaffung der durch das Zielkonzept angestrebten leistungsstarken intra- und interkommunalen Achsen stellt die Schaffung von Radvorrangrouten in Wuppertal dar (Maßnahme C2).

Neben den sich durch die Verbindungsfunktion ergebenen leistungsstarken Achsen existieren im Netz Potenziale, bei denen durch die Umplanung eines kurzen Abschnittes eine längere Verbindung realisiert werden kann (Maßnahme C3). Das Instrument Fahrradstraßen stellt seit einigen Jahren ein probates Mittel zur Priorisierung des Radverkehrs im nachgeordneten Netz dar, das in Wuppertal bislang noch wenig genutzt wird (Maßnahme C4).

In den vergangenen Jahren hat sich in der Bewertung der Effektivität von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung gezeigt, dass ein sicheres und auf Hauptachsen schnell zu befahrendes Netz eine notwendige Bedingung zur Steigerung des Radverkehrsanteils darstellt. Jedoch besitzen Maßnahmen der Kommunikation und des Mobilitätsmanagements sowie die Sichtbarkeit des Radverkehrs im Straßenbild einen großen Nutzen für eine Verkehrsverlagerung zum Radverkehr. Insbesondere in Wuppertal, wo der Radverkehr in der Wahrnehmung keine Tradition als Alltagsverkehrsmittel besitzt, soll das Fahrrad im Verkehr sichtbarer werden (Maßnahme C5).

C1 Radverkehrsnetz/Radverkehrskonzept
C1.1 Anpassungsbedarfe für die künftige Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes
C1.2 Aktualisierung der Qualitätsstandards
C2 Radvorrangrouten
C3 Aktionsprogramm „Lückenschluss“
C4 Aktionsprogramm „Fahrradstraßen“
C5 Aktionsprogramm „Sichtbarer Radverkehr“

3.4 D | ÖPNV

Ein Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stellt für alle Menschen eine soziale und umweltfreundliche Grundmobilität dar. Unabhängig von Alter, Herkunft, Einkommen und Führerschein- oder Pkw-Besitz ermöglicht er den Menschen, sich bequem und verhältnismäßig kostengünstig innerhalb der Stadt und in das Umland zu bewegen. Ein gut funktionierender ÖPNV ist auch für die lokale Wirtschaft von Bedeutung. Er erleichtert den Pendelverkehr und ermöglicht den Zugang zu Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen, Einkaufszentren und anderen wichtigen Standorten. Darüber hinaus ist der ÖPNV nicht zuletzt ein wichtiger Baustein für eine nachhaltige Stadtentwicklung und den Klimaschutz. Durch den Einsatz von Bussen, Straßenbahnen und Bahnen statt vieler einzelner Autos wird die Verkehrsbelastung gesenkt und damit können die Treibhausgas- und die Lärmemissionen sowie die Luftverschmutzung reduziert werden. Dies ist auch relevant, um die Klimaziele zu erreichen und die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern.

Durch gesellschaftliche Entwicklungen wie dem demographischen Wandel und Änderungen im Mobilitätsverhalten, zum Beispiel einem geänderten Umweltbewusstsein und durch Pandemien, verschieben sich Mobilitätmuster und Anforderungen an den ÖPNV. Fahrten mit dem Auto/Motorrad werden bewusst in den Umweltverbund verlagert. Diese Entwicklung trifft in Deutschland primär auf jüngere Generationen zu, für die das eigene Auto/Motorrad seltener ein Statussymbol darstellt. Diese Änderung im Mobilitätsverhalten ist bisher in Ansätzen in den Großstädten zu beobachten, insbesondere dort, wo ein dichtes ÖPNV-Angebot als Grundlage für die eigene Mobilität zur Verfügung steht. Daraus ergibt sich für die Stadt Wuppertal die Möglichkeit, mit dem neuen Nahverkehrsplan an diese Entwicklung für mehr umweltfreundliche Mobilität anzuknüpfen.

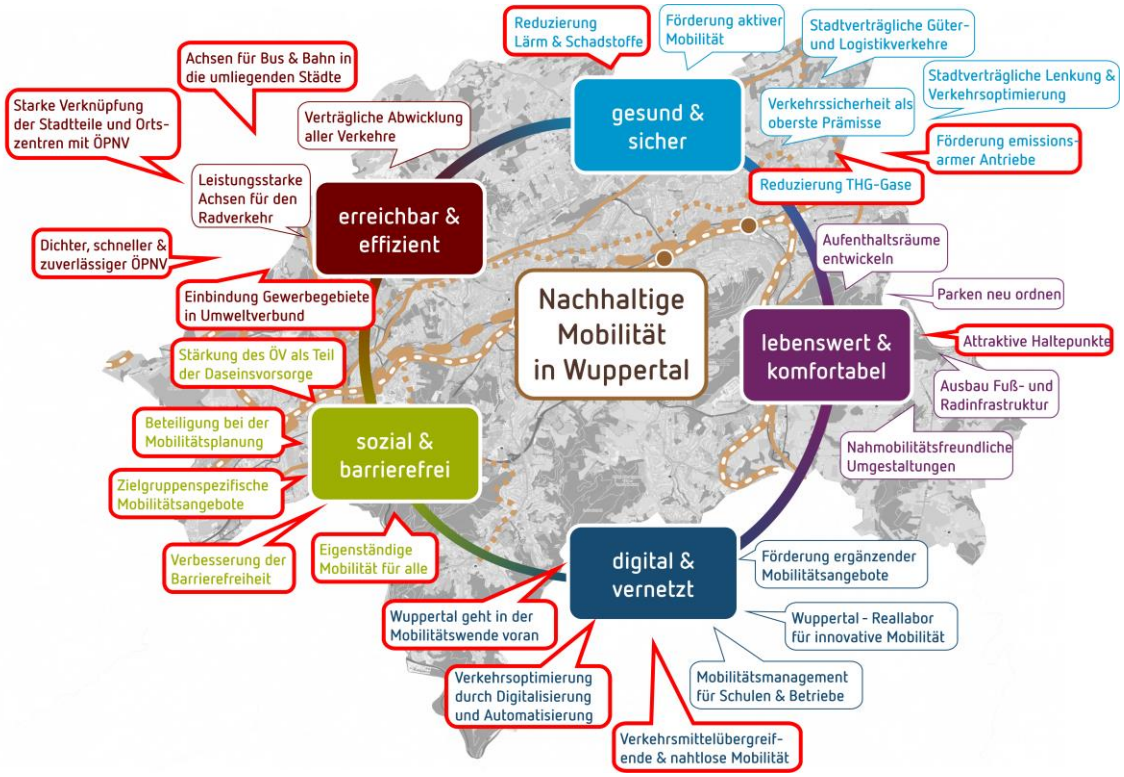
Der Anteil der Personen, die den ÖPNV in Wuppertal nutzen, ist zuletzt deutlich gesunken. Im Jahr 2011 betrug dieser Anteil noch 26 %, während er im Jahr 2020 nur noch bei 12 % lag. Diese temporär beeinflusste Entwicklung hängt v.a. mit der COVID-19-Pandemie zusammenhängen, da viele Menschen aus Gründen der Kontaktreduzierung den ÖPNV gemieden haben. Zudem kam es im selben Jahr zu baustellenbedingten längeren Sperrungen der Schwebebahn, die einen wichtigen Bestandteil des Wuppertaler ÖPNV darstellt. Primäres Ziel ist es nun, die Nutzung des ÖPNV auf Vor-Pandemie-Niveau zu bringen und zu stabilisieren. Langfristig ist eine stärkere Verlagerung insbesondere vom Pkw-Verkehr auf den ÖPNV in Wuppertal die Zielsetzung.

3.4.1 Die Rolle des ÖPNV im Zielkonzept

Der ÖPNV wird aufgrund seiner Leistungsfähigkeit häufig als Rückgrat des Umweltverbundes und Motor zur nachhaltigen und sozialen Mobilitätsentwicklung gesehen. Aufgrund der topografischen Bedingungen und Distanzen, die in Wuppertal je nach Relation zu überwinden sind und auf denen das Fahrrad beispielsweise keine attraktive Option darstellt, spielt das Angebot des ÖPNV eine bedeutende Rolle in der Stadt. Diese Bedeutsamkeit spiegelt sich auch im Zielkonzept wider, denn viele Ziele zur Schaffung einer nachhaltigen und sozialen Mobilität beziehen sich direkt oder indirekt auf das ÖPNV-Angebot in Wuppertal:

- Mit dem Zielfeld *„sozial & barrierefrei“* hat die Stadt sich zum Ziel gesetzt, eine eigenständige Mobilität für alle zu ermöglichen. Neben der Barrierefreiheit in allen Bereichen der Stadt steht hier die Stärkung des ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge im Fokus.
- *„erreichbar & effizient“* bedeutet für den ÖPNV ein attraktives Angebot, welches schnell, zuverlässig und dicht ist und Stadtteile, Ortszentren und umliegende Städte gleichermaßen verknüpft.
- Ein attraktiver, emissionsarm betriebener und vor allem viel genutzter ÖPNV trägt maßgeblich zu einer Reduktion von Lärm und Luftschadstoffen und somit zum Ziel *„gesund & sicher“* bei.
- Mit Hilfe der Digitalisierung und Automatisierung sollen der Verkehr und die verkehrsströme optimiert werden. Unter dem Oberziel *„digital & vernetzt“* bedeutet dies u. a. die Förderung der Bus2X-Technologie (X = Fahrzeug, Infrastruktur wie LSA, etc.) wie z. B. der Kommunikation von Ampeln und Busbevorrechtigungen an Knotenpunkten. Diese Aspekte gilt es weiter zu fördern, so dass in naher Zukunft die Erkenntnisse zur Nutzung eines autonomen ÖPNVs angewendet werden können. Ebenso fallen unter diesen Oberziel bspw. die Echtzeitdaten-Sammlung und Übermittlung an dynamische Fahrgastinformationen, die dem Nutzenden an den Haltestellen die genaue Ankunftszeit des Busses anzeigt und über Verspätungen informiert.
- Attraktive Haltepunkte als Einstiegspunkte der Mobilität und wesentliche Elemente des städtischen Erscheinungsbilds sind Teil des Zielfelds *„lebenswert & komfortabel“*.

Abbildung 22: Die Rolle des ÖPNV im Zielkonzept



3.4.2 Handlungsschwerpunkte im ÖPNV

Aufgrund der Leistungsfähigkeit und der Netzbedeutung kommt dem ÖPNV nicht nur auf städtischer, sondern auch auf interkommunaler und regionaler Ebene eine wichtige Bedeutung zu, auch vor dem Hintergrund der Verkehrsverflechtungen der Stadt Wuppertal mit der Region. Hier müssen bessere Angebote geschaffen werden, die ein Umsteigen attraktiv machen. Die Ziele zum stadtweiten Klimaschutz der Stadt Wuppertal erfordern zudem Maßnahmen, die für den ÖPNV über die gesetzliche Vorgabe der Daseinsvorsorge hinausgehen. Daher braucht es nicht nur ein Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots als Planungsgrundlage und Sicherung eines Mindeststandards für den ÖPNV. Erst mit Maßnahmen, die – teils deutlich – über das Anforderungsprofil hinausgehen, können neue Fahrgäste zum Umstieg vom Auto bewegt werden. Wichtig sind hier zum Beispiel dichte Takte sowie schnelle und zuverlässige Verbindungen.

Da die Verkehrsmittelwahl immer eine persönliche Entscheidung ist, bei der rationale Gründe oder Argumente für oder gegen ein Verkehrsmittel häufig nicht der ausschlaggebende Punkt sind, benötigt die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Wuppertal auch Maßnahmen, die gezielt die subjektive Ebene ansprechen. Die harten Maßnahmen (Fahrzeuge, Infrastruktur, Fahrplan) sind um weiche Maßnahmen (Information, Marketing, Image-Bildung) zu erweitern. Dies wird zum Beispiel von WSW mobil durch verschiedene Maßnahmen kontinuierlich umgesetzt; unter anderem mit dem umgesetzten Designkonzept für die neuen Schwebebahnfahrzeuge.

D1 Steigerung der ÖPNV-Attraktivität
D2 Angebotsoptimierung: Umsetzung des Nahverkehrsplans
D3 Barrierefreier ÖPNV
D4 Attraktive Gestaltung der Haltestellen(-umfelder)
D5 Antriebswende im ÖPNV
D6 Autonomer ÖPNV

Grundlage für den ÖPNV in Wuppertal: Der Nahverkehrsplan

Die konkrete Ausarbeitung angebotsseitiger Maßnahmen erfolgt im Nahverkehrsplan. Mit der Aufstellung des Nahverkehrsplans schafft die Stadt Wuppertal eine wichtige Grundlage und den rechtlichen Rahmen für das ÖPNV-Angebot. Im Mobilitätskonzept sind Maßnahmen formuliert, die die durch den Nahverkehrsplan angestrebte Entwicklung des ÖPNV-Angebots flankieren und unterstützen. Der Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal umfasst die Teile 1 (Barrierefreiheit) und 2 (Angebote, Infrastruktur, Fahrzeuge, Organisation, Vernetzung) und Teil 3 (Bedarfs- und Nachtverkehr). Insbesondere der Baustein Angebote im Nahverkehrsplan Teil 2 ist mit erheblichen jährlichen Betriebskosten verbunden. Für die Weiterentwicklung des stadtweiten ÖPNV-Angebots als Beitrag zur Verkehrswende ist ein Finanzierungsbedarf erforderlich, der derzeit nicht die finanzielle Ausgangslage der Stadt Wuppertal wiedergibt. Daher wurde der Nahverkehrsplan modular aufgebaut und in drei Szenarien 0, 1 und 2 abgebildet. Darin enthalten sind mehrere Module. Jedes Modul enthält konkrete Maßnahmen zum Beispiel für Buslinien. Dazu sind Maßnahmen zu einzelnen Buslinien gebündelt, wenn gegenseitige Synergien bzw. Abhängigkeiten bestehen.

Die Szenarien, Module und Maßnahmen (einzeln bzw. gebündelt) sind nach Kosten und Potenzialen priorisiert. Abhängig von finanziellen Spielräumen müssen daher nicht ganze Szenarien auf einmal umgesetzt werden. Die Szenarien bauen aufeinander auf. Eine Maßnahme in einem niedrigeren Szenario verhindert nicht eine Maßnahme in einem höheren Szenario.

Tabelle 1: Module der Szenarien des Nahverkehrsplans

Szenario 0: Module	Szenario 1: Module	Szenario 2: Module
▪ Indisponible Maßnahmen ▪ Angebotsoptimierung ohne zusätzliche Kosten bei Investitionen und Betrieb durch den neuen Nahverkehrsplan	▪ Integration der Maßnahmen Szenario 0 ▪ Schließung von Taktlücken ▪ Einzelne Taktverdichtungen auf Grund eines sehr hohen Handlungsdrucks (Kapazitätsgrenze im Status Quo) ▪ Kleine Anpassungen bei Linienführungen ohne Sprungkosten ▪ Ergänzung einzelner Fahrten während der Schwachverkehrszeit je Linie samstags, sonntags beziehungsweise allgemein abends ▪ Prüfung von Maßnahmen zur Fahrplanstabilität und Beschleunigung aus betrieblicher Sicht ▪ Erhalt bestehender flexibler Bedienungsformen	▪ Integration der Maßnahmen der Szenarien 0 und 1 ▪ Überführung aller Buslinien in das Taktmuster „alle 15, 30 oder 60 Minuten“, gegebenenfalls auch weiteren Takten ▪ Ausweitung von Bedienungszeitfenstern nicht nur während der Schwachverkehrszeit ▪ Prüfung von Maßnahmen zur Fahrplanstabilität und Beschleunigung aus betrieblicher und Fahrgastsicht ▪ Einführung weiterer schneller Verbindungen als SchnellBus oder ExpressBus in relevante Ober- und Mittelzentren ▪ Einführung weiterer CityExpress-Linien ▪ Einführung neuer Direktverbindungen ▪ Ausweitung bestehender flexibler Bedienungsangebote auf ein stadtweites Angebot
▪ Investitionskosten: keine zusätzlichen Kosten durch den neuen Nahverkehrsplan ▪ Betriebskosten pro Jahr: keine zusätzlichen Kosten durch den neuen Nahverkehrsplan ▪ Kostenschätzung unabhängig der Fördermöglichkeiten	▪ Investitionskosten: bis zu 3,2 Millionen Euro durch den neuen Nahverkehrsplan ▪ Betriebskosten pro Jahr: bis zu 5,8 Millionen Euro durch den neuen Nahverkehrsplan ▪ Kostenschätzung unabhängig der Fördermöglichkeiten	▪ Investitionskosten: bis zu 98 Millionen Euro durch den neuen Nahverkehrsplan ▪ Betriebskosten/Jahr: bis zu 33 Millionen Euro durch den neuen Nahverkehrsplan ▪ Kostenschätzung unabhängig der Fördermöglichkeiten

3.5 E | Mobilität der Zukunft

In Deutschland und in vielen deutschen Städten nehmen Aspekte der Verkehrswende und somit alternative Mobilitätsangebote einen wachsenden Stellenwert ein, auch wenn gleichzeitig der Pkw-Besitz noch nicht zurückgeht. Viele Menschen verhalten sich zunehmend multimodal, d. h. sie sind mal mit dem Fahrrad, mal mit Bus und Bahn oder mal mit dem Carsharing-Fahrzeug unterwegs. In diesem Zusammenhang sind Maßnahmen mit Bezug zum ÖPNV bzw. SPNV gleichzeitig auch wichtige Ergänzungen zur Stärkung des gesamten Umweltverbundes. Dieser vereint die umweltverträglichen Mobilitätsangebote in einem Gesamtangebot als Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Aber auch der MIV wird sich in Zukunft weiterentwickeln: alternative Antriebe und die Versorgung mit Lademöglichkeiten im Stadtgebiet werden mit dem vom EU-Parlament beschlossenen Aus des Verbrennermotors[4] an Bedeutung gewinnen. Sowohl für private Fahrzeuge, Sharing-Fahrzeuge als auch für Dienstwagen- oder Betriebsfahrzeugflotten (vgl. G3) werden neue Infrastrukturen erforderlich.

3.5.1 Rolle im Zielkonzept

Mit einem Planungshorizont von etwa 10 Jahren ist das Mobilitätskonzept die Basis für eine zukünftige, nachhaltige Mobilität in Wuppertal. Entsprechend häufig wird das Handlungsfeld „Mobilität der Zukunft“ im Zielkonzept angesprochen:

- Das Zielfeld *„digital & vernetzt“* formuliert den Anspruch einer nahtlosen, verkehrsmittelübergreifenden Mobilität. Dabei wird auch auf die Möglichkeiten der Digitalisierung zurückgegriffen. Ebenso geht Wuppertal in der Verkehrswende voran, wodurch ein gewisser Pioniergeist beim Thema Mobilität der Stadt festgelegt ist.
- Die Förderung emissionsarmer Antriebe, Reduzierung der Treibhausgase sowie von Lärm und Schadstoffen allgemein sind Unterziele des Zielfelds *„gesund & sicher“*.

3.5.2 Handlungsschwerpunkte

Um auch in Wuppertal zukünftig eine attraktive, nahtlose, verknüpfte Mobilität zu ermöglichen, werden in diesem Handlungsfeld verschiedene Maßnahmen dahingehend formuliert. Ein Schwerpunkt ist zunächst die Formulierung einer Vernetzungsstrategie, die die Basis für die Mobilität der Zukunft in Wuppertal bildet. Aber auch die (weitere) Umsetzung von Mobilstationen in Wuppertal ist Teil der Maßnahmen, um Vernetzung im Stadtbild sichtbar und nutzbar zu machen. Weiterer Handlungsbedarf liegt in der Information über die Angebote, in der Etablierung von Sharing-Angeboten und in der Verknüpfung klassischer Verkehrsmittel, nämlich dem ÖPNV und dem Fahrrad.

[4] Das EU-Parlament hat endgültig für das Aus des Verbrennungsmotors gestimmt. Ab 2035 sollen in der EU nur noch Neuwagen verkauft werden, die keine Treibhausgase ausstoßen (vgl. Mayr, Jakob (2023): Verbot ab 2035 – EU-Parlament besiegelt Verbrenner-Aus. https://www.tagesschau.de/wirtschaft/technologie/verbrenner-aus-eu-101.html)

E1 Vernetzungsstrategie Wuppertal 2030+
E2 Mikromobilitätsstrategie
E3 Bikesharing in Wuppertal
E4 Förderung & Ausbau des Carsharing Angebotes
E5 Fahrradmitnahme im ÖPNV
E6 Mobilstationen für Wuppertal
E7 Leichter Laden in Wuppertal

3.6 F | Parken

Das Parken ist immer wieder ein viel diskutiertes Thema, insbesondere in Zentren und innenstadtnahen Bereichen sowie den gründerzeitlichen Wohnvierteln, in denen der zur Verfügung stehende öffentliche Raum für die Vielzahl der Nutzungsansprüche begrenzt ist. Hier treten typischerweise Nutzungskonflikte auf, die sich auch in Diskussionen zum Parken - sowohl zum ruhenden Kfz-Verkehr als auch zu wild abgestellten Fahrrädern - manifestieren. Während in den vergangenen Jahren verstärkt Wünsche geäußert werden, Innenstädte weiter vom Verkehr zu beruhigen und attraktiver für den Fuß- sowie Radverkehr zu gestalten, äußern Gewerbetreibende oder Bewohnende zum Teil Bedenken, da sie Erreichbarkeitseinschränkungen der Innenstadt fürchten. Daher steht dieses Handlungsfeld vor der Herausforderung, zum einen Potenziale zu eröffnen, Zentren, Stadtteile und Quartiere verkehrlich zu entlasten, sowie Freiräume zur Umgestaltung/Umnutzung zu gewinnen und andererseits ihre allgemeine Erreichbarkeit zu erhalten und zu stärken.

Neben dem ruhenden Kfz-Verkehr geht es ebenso darum, das Fahrradparken innerhalb der Stadt Wuppertal zu optimieren. Sichere und ausreichend dimensionierte Abstellmöglichkeiten bilden den Start und das Ziel jeden Weges und erhöhen die Akzeptanz. Fehlende oder überfüllte Abstellmöglichkeiten im Straßenraum hingegen stellen ein Nutzungshemmnis dar oder führen zu wild abgestellten Fahrrädern, woraus sich Konflikte mit weiteren Verkehrsteilnehmenden und anderen Nutzungsansprüchen ergeben können. Ein umfangreiches und qualitativ hochwertiges Angebot an Fahrradabstellanlagen ist eine wichtige infrastrukturelle Rahmenbedingung für die Fahrradnutzung. Ein solches Angebot gewinnt vor allem vor dem Hintergrund des angestrebten steigenden Radverkehrsanteils und den wachsenden Nutzungsansprüchen von Lastenrädern und Pedelecs an Bedeutung.

3.6.1 Die Rolle des Parkens im Zielkonzept

Ruhender Verkehr – egal ob es der ruhende Kfz-Verkehr oder abgestellte Fahrräder sind – hat immer einen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen und die Verkehrsteilnehmenden und somit auch viele Überschneidungen mit den Zielen und Unterzielen aus dem Zielkonzept.

- Das Ziel *„gesund & sicher“* beinhaltet, dass die negativen Aspekte der Mobilität eingeschränkt werden und gleichzeitig die aktive Mobilität gefördert wird. Mit Hilfe eines adäquaten Angebots hinsichtlich Anzahl und Qualität von Radabstellanlagen wird die aktive Mobilität gefördert und gleichzeitig die Anzahl wild abgestellter Fahrräder reduziert. Mit Hilfe einer Parkraumstrategie und ordnenden Maßnahmen werden die negativen Aspekte des ruhenden Verkehrs vermindert; der Kfz-Verkehr kann stadtverträglich gelenkt und die Verkehrsströme optimiert werden. Dies hat alles auch Einfluss auf die Verkehrssicherheit, die als oberste Prämisse in der Planung von Verkehrsinfrastruktur gesehen wird. Mit all den Maßnahmen im Maßnahmenfeld Parken werden Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht.

- Mit *„lebenswert & komfortabel“* geht das Unterziel „Parken optimieren, regeln und neu ordnen“ einher, was sich somit auf alle Bereiche des Maßnahmenfelds Parken bezieht. Hinzu kommt, dass die Straßenräume und die Quartiere zugunsten der Nahmobilität umgestaltet werden sollen, so dass eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs dieses Ziel voranbringen soll. Mit Hilfe der Maßnahmen ist es das Ziel, dass Straßen mehr als nur reine Verkehrsfläche sind und die Menschen bei zukünftigen Planungen wieder vermehrt berücksichtigt werden. Zusätzlich fällt unter *„lebenswert & komfortabel*“ u. a. auch der Ausbau der Radinfrastruktur, so dass das Ziel zudem den ruhenden Radverkehr betrifft.
- Viele Bereiche des ruhenden Verkehrs sind jetzt schon *„digital & vernetzt“* und somit mit dem Zielfeld fest verbunden. Durch das digitale Parkleitsystem sind bereits eine Menge an Informationen digital abrufbar, ebenso können Parkscheine digital per Smartphone bezahlt werden, die Nutzung von abschließbaren Fahrradboxen kann auch digital vollzogen werden. Grundlagen der Digitalisierung sind in diesem Maßnahmenfeld bereits fest verankert, sollen aber vor allem durch die Vernetzung der unterschiedlichen Angebote gestärkt werden, damit die Digitalisierung und die Automatisierung zur Optimierung des Verkehrs und der Verkehrsströme genutzt werden können.
- Unter *„sozial & barrierefrei“* geht es vor allem darum, den ruhenden Verkehr, egal ob Kfz oder das Fahrrad, zu regulieren, damit dauerhafte Barrierefreiheit gewährleistet werden kann. Durch Falschparker, geduldetes, rechtswidriges Gehweg-Parken oder unbedacht abgestellte Fahrräder kommt es häufig zu Beeinträchtigungen der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, ebenso werden teilweise Belange der Barrierefreiheit zu Gunsten des ruhenden Verkehrs hintangestellt, was es anhand des Zielfelds zur vermeiden gilt. Zudem hat das Zielfeld die zielgruppenspezifische Förderung von Mobilitätsangeboten als Unterziel, was für dieses Themenfeld die Schaffung einer ausreichenden Zahl an Behindertenstellplätzen sowie die barrierefreie Nutzung von Radabstellanlagen beinhaltet.
- Mit dem ruhenden Verkehr soll unter *„erreichbar &effizient“* sichergestellt werden, dass Wuppertal weiterhin erreichbar ist. Dementsprechend muss es auch Angebote für den ruhenden Verkehr geben, die allerdings effizient abgewickelt werden sollen. Der vorhandene Parkdruck soll vorrangig über die bereits bestehenden Verkehrsinfrastrukturen abgewickelt werden, d. h. es soll möglichst kein neues Angebot für den ruhenden Kfz-Verkehr geschaffen werden. Alternativ können bei gleichzeitigem Abbau von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum effiziente Quartiersgaragen geschaffen werden. Parallel dazu soll der Radverkehr vor allem entlang der leistungsstarken Radverkehrsachsen gestärkt werden, wofür ein größeres Angebot von Radabstellanlagen vonnöten ist, damit die Anzahl von konfliktbehafteten, wild abgestellten Fahrrädern reduziert und der Verkehr somit verträglich abgewickelt werden kann.

3.6.2 Handlungsschwerpunkte beim Parken

Neben dem fließenden Verkehr besitzt auch der ruhende Verkehr einen hohen Platzanspruch im öffentlichen Raum und sorgt in Form des Kfz-Parksuchverkehrs für unnötige Belastungen. Dies zeigt sich insbesondere in den zentrumsnahen Vierteln.

Mit insgesamt knapp 9.000 öffentlichen und bewirtschafteten Parkmöglichkeiten in den innerstätischen Quartieren, einem statischen und einem digitalen Parkleitsystem, das in Echtzeit Daten, Belegungsprognosen und weitere Informationen an die Internet-Adresse Parkinfo.Wuppertal.de weiterleitet, besitzt Wuppertal bereits eine gute Ausgangsbasis für ein effizientes Parkraummanagement.

Analysen der Daten zur Auslastung des Parkraums zeigen, dass die bisherigen Maßnahmen zwar wirken, jedoch in Bezug auf die Entlastung des Straßenraumes noch ungenutzte Potenziale vorhanden sind. Für eine effiziente Parkraumstrategie zur Verringerung der Belastung durch parkende Fahrzeuge ist daher eine gezielte Anpassung der Bewirtschaftung, Tarifzonen, des Bewohnerparkens sowie der weiteren Beschilderung (z. B. Parkdauer, Lieferzonen) notwendig (vgl. B8). Durch die optimierte Parkraumstrategie für das urbane Kfz-Parken soll der (insb. externe) motorisierte Zielverkehr in der Innenstadt bzw. in den innenstadtnahen Bereichen sowie Stadtteilzentren reduziert sowie die verbleibende Nachfrage vermehrt über die vorhandenen Parkbauten oder P+R-Angebote (vgl. E1) abgewickelt werden, so dass die Belastungen im öffentlichen Raum gesenkt werden. Der Parkraum in den Quartieren soll dementsprechend den Bewohnenden vorenthalten werden. Wichtig ist hierbei, dass die Maßnahmen passgenau für den jeweiligen Stadtteil bzw. für das jeweilige Quartier geprüft und je nach Voraussetzung integriert oder angepasst werden.

In Wuppertal bestehen bereits einige Ansätze zum Ausbau von Radabstellanlagen. Mit dem Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof steht den Radfahrenden eine zentrale und wettergeschützte Abstellmöglichkeit mit einem größeren Angebot (142 Stellplätze an Bügeln sowie 20 Fahrradboxen) zur Verfügung. Unter der Dachmarke „DeinRadschloss“ wurden im Stadtgebiet Fahrradboxen am Bahnhof Barmen, Bahnhof Oberbarmen, Bahnhof Steinbeck und Bahnhof Vohwinkel errichtet. Die Fahrradboxen im Fahrradparkhaus firmieren ebenfalls unter dieser Dachmarke.

Abbildung 23: Anlehnbügel und Fahrradboxen im Wuppertaler Fahrradparkhaus

Quelle: Stadtwerke Wuppertal

Abstellanlagen für den Radverkehr sind durch Anlehnbügel an vielen wichtigen Quellen und Zielen in Wuppertal vorhanden. In den Quartieren besteht in der Fläche jedoch weiterer Bedarf, ebenso an weiteren POis, insb. an Schulen. Auch die Anzahl der Anlehnbügel ist ausbaufähig. Weiterhin fehlen an Verknüpfungspunkten des öffentlichen Verkehrs häufig Abstellmöglichkeiten.

Das Rad soll an den Quell- und Zielorten in Wuppertal sicher, standfest, einsehbar und nach Möglichkeit auch witterungsgeschützt abgestellt werden können. Hinsichtlich der Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen außerhalb des öffentlichen Raums soll die zu beschließende kommunale Stellplatzsatzung bei Neu- und Umbauten eine ausreichende Anzahl von Fahrradabstellanlagen auf privaten Flächen je nach Nutzung definieren. Neben der Schaffung neuer Radabstellanlagen ist auch die Unterhaltung bestehender Anlagen ein wichtiger Bestandteil. Die bestehenden Anlagen sollten regelmäßig geprüft und bei Bedarf modernisiert bzw. an die zu entwickelnden Kriterien angepasst werden.

F1 Parken in Wuppertal
F1.1 Urbanes Fahrradparken
F1.2 Urbanes Parken Kfz – Entwicklung einer Parkraummanagementstrategie
F2 Parken in den Quartieren – Entwicklung von Parkraumkonzepten
F3 Neues Leben auf Parkplätzen
F4 Parkgebühren
F5 Kommunale Stellplatzsatzung

3.7 G | Mobilitätsmanagement/Informationen

Mobilitätsmanagement soll grundlegend dazu beitragen, eine klimafreundliche und (kosten)effiziente Mobilität in der Stadtgesellschaft zu implementieren und zu fördern. Der Kommune kommt hierbei vor allem eine initiierende, koordinierende und beratende Aufgabe zu. Hier bestehen durch kommunales, betriebliches oder schulisches Mobilitätsmanagement unterschiedliche Bereiche, in denen Maßnahmen angestoßen werden können. Relevant ist darüber hinaus auch der Bereich der (Wohn-)Quartiere, in denen Mobilitätsmanagement ebenfalls zum Tragen kommen kann.

Die begleitende Kommunikations- und Informationsarbeit stellt dabei eine tragende Säule des Mobilitätsmanagements dar. Sie dient der Aufklärung über bestehende bzw. beabsichtigte Mobilitätsalternativen und deren Funktionsweisen sowie der Erläuterung der dadurch entstehenden Vorteile für die Nutzenden. Angebotsverbesserungen und Qualitätssteigerungen erzielen dann Erfolge im Hinblick auf Verkehrsverlagerungen, wenn die Veränderungen bei den potenziellen Nutzenden bekannt sind und wahrgenommen werden. Ziel der Öffentlichkeitsarbeit muss es sein, die Notwendigkeit der Mobilitätswende zu vermitteln. Daher müssen durch dauerhafte öffentliche Präsenz von Mobilitätsthemen, bspw. in Form spezifischer Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit, die Mobilitätsangebote als Alternative zur reinen MIV-Nutzung bekannt gemacht werden. Die Öffentlichkeitsarbeit soll ebenfalls dazu beitragen, das Verständnis für anstehende infrastrukturelle Maßnahmen zu erhöhen, möglichst Sympathien zu wecken und im Idealfall eine Identifikation der Anliegenden mit den Veränderungen zu unterstützen. Bei der Ausrichtung der Öffentlichkeitsarbeit ist zu berücksichtigen, welche Kommunikationsziele verfolgt, welche Zielgruppen angesprochen und wie und mit welchen Methoden kommuniziert werden soll.

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind immer auch Maßnahmen, die in den Bereich der Öffentlichkeitsarbeit fallen und der Weiterentwicklung einer nachhaltigen Mobilitätskultur dienen. Diese müssen nicht nur initiiert und koordiniert werden, sondern erfordern in der Regel auch Überzeugungsarbeit seitens der Kommune. Dementsprechend wichtig ist die Einbindung von Akteuren und Multiplikator:innen sowie deren Motivation und Begeisterung für die gesetzten kommunalen Ziele. Mobilitätsmanagement ist somit eine Querschnittsaufgabe, die eine Vielzahl an Überschneidungspunkten mit den weiteren Handlungsfeldern vom Mobilitätskonzept aufweist, weshalb ein professioneller und koordinierter Ansatz benötigt wird.

3.7.1 Die Rolle des Mobilitätsmanagement im Zielkonzept

Als „weiche“ und weniger infrastrukturelle und investive Maßnahmen haben Maßnahmen des Mobilitätsmanagements das Ziel, die Mobilität in einer Kommune möglichst effizient sowie stadt- und umweltverträglich zu gestalten und die Maßnahmen der weiteren Handlungsfelder entsprechend zu ergänzen. Sie sollen kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden und können mit vergleichsweise geringem finanziellem Aufwand erfolgreich sein. Ziel der Stadt Wuppertal muss es sein, die bestehenden Mobilitätsangebote auch durch Mobilitätsmanagementmaßnahmen weiter bekannt zu machen und neue Mobilitätsangebote zu initiieren und zu unterstützen. Dazu müssen eine koordinierende Struktur geschaffen und vorhandene Kompetenzen gebündelt sowie Maßnahmen sukzessive miteinander verknüpft werden.

- Mobilitätsmanagement ist ein wichtiger Baustein der Mobilitätswende. Als flankierende Maßnahme z. B. zu Infrastrukturmaßnahmen trägt es dazu bei, dass die Mobilitätswende auch besser vermittelt werden kann. Als interdisziplinäre und verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen lassen sich Überschneidungen vor allem mit dem Zielfeld *"digital & vernetzt"* finden, das einen Fokus auf die Verknüpfung der Verkehrsmittel legt. Aus den drei Unterzielen "Intensivierung des schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements", der "Förderung von ergänzenden Mobilitätsangeboten" und die "Stadt Wuppertal geht als Impulsgeberin und Arbeitgeberin in der Mobilitätswende voran" zeigt sich die hohe Bedeutung des Mobilitätsmanagements für die Stadt Wuppertal.
- Das Oberziel *„sozial & barrierefrei“* beinhaltet auch, Dialog und Austausch zu fördern und zu intensivieren. In Wuppertal besteht seit Jahren ein intensiver (und auch teilweise kontroverser) Diskurs zu zentralen Mobilitätsfragen. Dieser hat gezeigt, dass Kommunikation und Transparenz ein Erfolgsfaktor für das Gelingen einer Planung sind. Um die Mobilitätswende in Wuppertal umzusetzen, ist eine breite Partizipation und dialogorientierte Planung unabdingbar. Ein Fokus ist dabei auf bestimmte Zielgruppen zu setzen, die bislang in der Planung unterrepräsentiert waren. Als Ziel setzt sich die Stadt Wuppertal somit, zielgruppenspezifische Mobilität zu fördern, um allen Bewohner:innen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben gleichermaßen zu ermöglichen.

3.7.2 Handlungsschwerpunkte im Mobilitätsmanagement

Die Stadt Wuppertal ist – wie die Bestandsanalyse gezeigt hat –im Bereich des Mobilitätsmanagements bereits tätig. Mit der neuen, innerhalb der Stadtverwaltung geschaffenen Mobilitätsmanagementstelle sind die Strukturen geschaffen worden, das Thema innerhalb der Verwaltung zu stärken und dies auch nach außen hin mit Aktivitäten der Stadtgesellschaft zu präsentieren. Erste Maßnahmen wurden angestoßen und umgesetzt, weitere werden und sollen folgen. Neben der Mitgliedschaft im „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ wurde in Wuppertal eine ausgeprägte Informations- und Beteiligungskultur entwickelt, die sich auch in mehreren Öffentlichkeitsbeteiligungen während des Erarbeitungsprozesses des Mobilitätskonzeptes widerspiegelt (zwei Bürgerbeteiligungen in Präsenz, Onlinedialog, Mobilitätskonzept on Tour mit dem Lastenfahrrad etc.). Mit einem eigenen Team Bürgerbeteiligung und Bürgerengagement sowie der eigenen Plattform Talbeteiligung.de ist die Stadt hinsichtlich des Kontakts zu den Bürger:innen sehr gut aufgestellt.

Dennoch hat die Analyse gezeigt, dass das Potenzial beim Mobilitätsmanagement noch nicht ausgereizt ist, sondern nur erste Maßnahmen unternommen wurden. Die angestoßenen Maßnahmen gilt es nun zu verstetigen, weitere Maßnahmen sollen ausgebaut und dann insbesondere mit den bereits bestehenden Aktivitäten zum Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung vernetzt werden. Maßnahmen des kontinuierlichen betrieblichen Mobilitätsmanagements im Stadtgebiet sollen über die reine Netzwerkbildung hinaus gehen, die Aktivitäten im schulischen Mobilitätsmanagement sollten weitergeführt und erweitert werden, das Informationsmanagement und die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Wuppertal zur verstärkten Nutzung des Umweltverbundes soll ausgebaut werden.

G1 Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbundes
G2 Ausbau und Stärkung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung
G3 Betriebliche Mobilitätsmanagementstrategie für Wuppertal
G4 Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas
G5 Gemeinsam Mobilität erlebbar machen
G6 Freizeitmobilität

3.8 H | Straßenraumgestaltung

Die Gestaltung des Straßenraums ist ausschlaggebend für die Funktion und Attraktivität einer Straße als Teil des öffentlichen Raums. Straßenräume mit deutlichen Defiziten vor allem für schwächere Verkehrsteilnehmende müssen angesichts der in Wuppertal angestrebten Verkehrs- und Mobilitätswende integriert – also mit Blick auf alle Nutzungsansprüche – betrachtet und bei Bedarf sukzessive umgestaltet werden.

Straßenräume sind neben Plätzen und Grünräumen der hauptsächliche Bestandteil des öffentlichen Raums einer Stadt, weshalb ihre Gestaltung einen bedeutenden Faktor für die Qualität des öffentlichen Raums und die lokale Lebensqualität darstellt. Hochwertig gestaltete Straßenräume sind belebt, dienen als Begegnungsraum und stärken die Attraktivität der Stadt. Aber auch die Verkehrsqualitäten für alle Verkehrsteilnehmenden werden berücksichtigt. Insbesondere die Bedürfnisse der schwächeren Verkehrsteilnehmenden sind in der Vergangenheit zugunsten des Kfz-Verkehrs vernachlässigt worden. Dabei bedürfen diese einer besonderen Aufmerksamkeit und Qualität, um beispielsweise das Zufußgehen oder Fahrradfahren zu fördern. Ein weiterer wichtiger Aspekt der Straßenraumgestaltung ist die Verkehrssicherheit. Neben dem Verhalten und der Fahrzeugtechnik ist die Gestaltung der Infrastruktur eine wichtige Einflussgröße auf die Sicherheit.

3.8.1 Die Rolle der Straßenraumgestaltung im Zielkonzept

Im Handlungsfeld Straßenraumgestaltung werden diverse Ziele des Zielsystems integriert betrachtet.

- Im Zielfeld *erreichbar & effizient* ist das Unterziel der verträglichen Abwicklung aller Verkehre formuliert. Heute ist dies häufig nur für den Kfz-Verkehr gegeben.
- Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs wird in nahezu allen Zielfeldern angesprochen, insbesondere aber im Bereich *lebenswert & komfortabel*. Hier ist insbesondere die Entwicklung von Aufenthaltsräumen und eine nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Straßenräumen verankert.
- Mit der nahmobilitätsfreundlichen Gestaltung von Straßenräumen, geht unter dem Zielfeld *gesund & sicher* auch die klimanagepasste Straßenraumgestaltung, wodurch den Auswirkungen des Klimawandels besser standgehalten werden kann und gleichzeitig ein Beitrag zur Reduzierung von Umweltauswirkungen geleistet wird.
- Eigenständige Mobilität für alle sowie die Verbesserung der Barrierefreiheit sind wesentliche Bestandteile der Straßenraumgestaltung und im Zielfeld *sozial & barrierefrei* enthalten.
- Darüber hinaus ist die verkehrsmittelübergreifende und nahtlose Mobilität ein Ziel im Feld *digital & vernetzt*.

3.8.2 Handlungsschwerpunkte der Straßenraumgestaltung

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass die Gestaltung der Straßenräume in Wuppertal in den vergangenen Jahrzehnten vor allem durch die Ansprüche des motorisierten Verkehrs geprägt war. Dies hat zur Folge, dass Fahrbahnen und Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr den Straßenraum oftmals dominieren und das Stadtbild sowie die Attraktivität der öffentlichen Räume für andere Nutzungen und andere Verkehrsteilnehmende beeinträchtigt werden. Beispiele hierzu finden sich in vielen Bereichen der Stadt. Hierzu zählen Hauptverkehrs- und Stadtteilstraßen in zentralen Bereichen sowie in den anderen Stadtbereichen und den Außenstadtteilen. Neben den Hauptverkehrs- und Stadtteilstraßen, an denen sich viele Funktionen bündeln, sind aber auch Wohnstraßen in einigen Quartieren oftmals stark durch den (ruhenden) Kfz-Verkehr geprägt und lassen andere Aktivitäten im Straßenraum (Kinderspiel, Aufenthalt, Begegnung usw.) kaum zu.

Hochwertig gestaltete Straßenräume sind belebt, dienen als Begegnungsraum und stärken die Attraktivität der Stadt. Aber auch die Verkehrsqualitäten für alle Verkehrsteilnehmenden werden integriert berücksichtigt. Durch die Gestaltung wird die Funktion der Straße deutlich (selbsterklärende Straße), sodass in der Abwägung auch die Lage im Netz eine wichtige Funktion einnimmt. In der Entwurfsplanung sind daher die Netzhierarchien der Verkehrsträger zu berücksichtigen und ortsbezogen miteinander abzuwägen.

H1 Abwägung von Nutzungsansprüchen
H2 Aufwertung ausgewählter Straßenräume
H3 Klimaangepasste Straßenraumgestaltung

4 Handlungs- und Umsetzungsstrategie

Das Handlungskonzept greift die Inhalte des Maßnahmenkonzepts auf und liefert einen integrierten Blick. Darüber hinaus werden weitere Hinweise auf möglichen Personalbedarf sowie die Finanzierung und Förderung von Maßnahmen gegeben. Außerdem werden die Wirkungen der Inhalte des Mobilitätskonzepts abgeschätzt und ergänzend qualitativ beschrieben.

4.1 Übersicht: Handlungs- und Umsetzungskonzept

Das Handlungskonzept des Mobilitätskonzepts besteht aus einer zusammenfassenden Übersicht der Maßnahmen, die zusätzliche Informationen bietet und so als Hilfestellung für eine koordinierte, sukzessive Umsetzung dienen soll. Zentral ist die Einschätzung der Priorität einer Maßnahme, die sich aus unterschiedlichen Kategorien zusammensetzt:

- **Möglicher Zeitraum bis zur Fertigstellung einer Maßnahme**: Ein geringerer zeitlicher Aufwand fließt leicht positiv in die Priorität ein. Vorgegeben werden die Zeithorizonte „Sofortmaßnahme“ (gilt für kurzfristig umsetzbare Maßnahmen), „ab 2025“ (für Maßnahmen, die vorbereitet werden müssen und demnach später eingeleitet werden oder insgesamt zeitaufwändiger sind) sowie „ab 2028“ (für Maßnahmen, die später eingeleitet werden, sehr zeitaufwändig sind oder bei denen der Zeitraum (auch) von äußeren Einflüssen abhängt).
- **Einfluss auf die Erreichung der Ziele**: Der Zielbezug aus dem Zielkonzept ist bei jeder Maßnahme im Kapitel 3 Maßnahmenkonzept farbig hervorgehoben und zeigt, wie stark eine Maßnahme auf die Verfolgung und Realisierung der Ziele des Zielkonzepts wirkt. Je mehr Piktogramme farbig dargestellt wurden, umso stärker werden die Ziele aus dem Zielkonzept verfolgt, was dementsprechend in die Priorisierung der Maßnahme einfließt.
- **Grobkostenschätzung**: Einstufung von „geringe Kosten“ (< 100.000 €), über „mittlere Kosten“ (100.000 € bis 500.000 €) bis „hohe Kosten“ (> 500.000 €); abhängig davon, welchen finanziellen Beitrag die Stadt Wuppertal von der Planung bis zur Umsetzung aufwenden muss. Hohe zu erwartende Kosten (für die Stadt) fließen dämpfend in die Priorität ein. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Kostenschätzung aufgrund des vielfach sehr frühen Planungsstandes einzelner Maßnahmen und noch nicht absehbarer Einflüsse durch z. B. Preisentwicklungen und Fördermöglichkeiten lediglich ein grober Richtwert ist. Zusätzlich muss erwähnt werden, dass viele Maßnahmen förderfähig sind, so dass der Eigenanteil der Stadt Wuppertal bei der Umsetzung der Maßnahme sich noch ändern kann (siehe Kapitel 4.3 Finanzierung und Förderung).

- **Zentrale Akteure:** Bei jeder Maßnahme sind unterschiedlich viele Akteure involviert. So kann es sein, dass bspw. die Stadt Wuppertal autark handeln kann und die Umsetzung einer Maßnahme ohne weitere Akteure in die Wege leiten kann. Ebenso kann es aber auch sein, dass eine Maßnahme eine Abstimmung zwischen verschiedenen Akteuren bedarf. Abstimmungsprozesse sind wichtig und unabdingbar, aber auch zeitintensiv, so dass Maßnahmen, wo die Stadt Wuppertal als einziger Akteur handeln kann, positiv in die Priorisierung der Maßnahme einfließt.

Das Ergebnis dieser Bewertungen spiegelt die Prioritäten wider, die den Maßnahmen zugeordnet werden. Grundsätzlich wirken alle Maßnahmen des Mobilitätskonzepts positiv auf die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung und verfolgen die festgelegten Ziele. Dennoch wird es notwendig sein, sich in der Umsetzung zu fokussieren und einen Start in die Umsetzung zu finden, ohne sich mit einem Berg von Herausforderungen konfrontiert zu sehen. Das Handlungskonzept soll die Umsetzung der Inhalte des Mobilitätskonzepts ordnen und handhabbarer gestalten, insbesondere, wenn begrenzte (personelle bzw. finanzielle) Kapazitäten bestehen.

Die nachfolgenden Tabellen dienen der Erläuterung und Einordnung der Kategorien des Handlungskonzepts, in Ergänzung zur obigen Auflistung.

Tabelle 2: Handlungskonzept Beitrag zur Zielerreichung

Beitrag zur Zielerreichung (Wirkungsziele / Umsetzungsziele)	
Gering (eine farbliche Hervorhebung)	geringer, kaum messbarer Einfluss bzw. Beitrag zu Wirkungszielen/ Umsetzungszielen
Durchschnittlich (zwei bis drei farbliche Hervorhebungen)	durchschnittlicher, ggf. nur gering messbarer Einfluss bzw. Beitrag
Hoch (vier farbliche Hervorhebungen)	messbarer und hoher Einfluss bzw. Beitrag
sehr hoch (fünf farbliche Hervorhebungen)	deutlich messbarer/belegbarer, sehr hoher Einfluss bzw. Beitrag

Tabelle 3: Handlungskonzept Kostenschätzung

Kostenschätzung	
gering	Kosten bis zu 100.000 Euro zu erwarten
mittel	Kosten zwischen ca. 100.000 und 500.000 Euro zu erwarten
hoch	Kosten über 500.000 Euro

Unter Einfluss der zuvor genannten Faktoren wird folgende Abstufung der Prioritäten angegeben:

Tabelle 4: Handlungskonzept Priorität

Priorität	
hoch	Maßnahme von höchster Priorität, vordringlich weiterzuverfolgen/umzusetzen, ggf. Leuchtturmcharakter, Bereitstellung bzw. Schaffung finanzieller/personeller Ressourcen sollte vordringlich erfolgen
mittel	Maßnahme von mittlerer Priorität, im Rahmen der verfügbaren Möglichkeiten weiterzuverfolgen/umzusetzen
gering	Maßnahme von geringer Priorität, nachrangig zu anderen Maßnahmen weiterzuverfolgen/umzusetzen, Umsetzung bei vorhandenen finanziellen/personellen Ressourcen

Die folgenden Abbildungen zeigen eine Übersicht über alle Maßnahmen mit einer Empfehlung für die zeitliche Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes. Die zeitliche Abfolge berücksichtigt dabei einerseits die Priorisierung, andererseits aber auch die Umsetzbarkeit bzw. die Umsetzungshorizonte. Beim Zeithorizont ist dabei je nach Maßnahme zwischen einer bis spätestens 2028 beginnenden Umsetzung sowie einer aus der Maßnahme resultierenden Daueraufgabe mit jährlichen Handlungserfordernissen (in der Darstellung mit Pfeil gekennzeichnet) zu unterscheiden.

Viele Maßnahmen erfordern zudem – je nach Intensität und finanzieller Wirkung – einen unterschiedlichen planerischen Vorlauf und müssen in politischen und oft auch öffentlichen Entscheidungsprozessen abgestimmt werden. Auch sind notwendige Rahmenbedingungen für die Umsetzung einer Maßnahme teilweise noch nicht gegeben, andere Maßnahmen müssen mit überregionalen Akteuren abgestimmt werden (z. B. Veloroute Düsseldorf – Wuppertal). Die Umsetzung der ÖPNV-Maßnahmen ist stark an den neuen NVP gebunden, der parallel und in Abstimmung mit dem Mobilitätskonzept erarbeitet wurde.

In den nachfolgenden Abbildungen wird aus den Beiträgen zur Zielerreichung, der Priorisierung und dem Zusammenwirken der Maßnahmen eine zeitliche Abfolge zur Umsetzung dargestellt. Die Maßnahmen sind gemäß der Abfolge aus den Maßnahmentabellen der Handlungsfelder geordnet (nicht nach Einschätzung der Priorität) und stellen jeweils Einschätzungen zum Umsetzungshorizont dar. Daueraufgaben wurden mit einem Unendlichkeitszeichen (∞) versehen, die Pfeile auf der linken Seite bedeuteten, dass die Stadt hier bereits Vorarbeit geleistet hat, die Pfeile auf der rechten Seite bedeuten, dass die Maßnahme über den Zeitstrahl hinaus gehen wird.

Abbildung 24: Empfehlung zur Umsetzung der Maßnahmen in den Handlungsfeldern 1

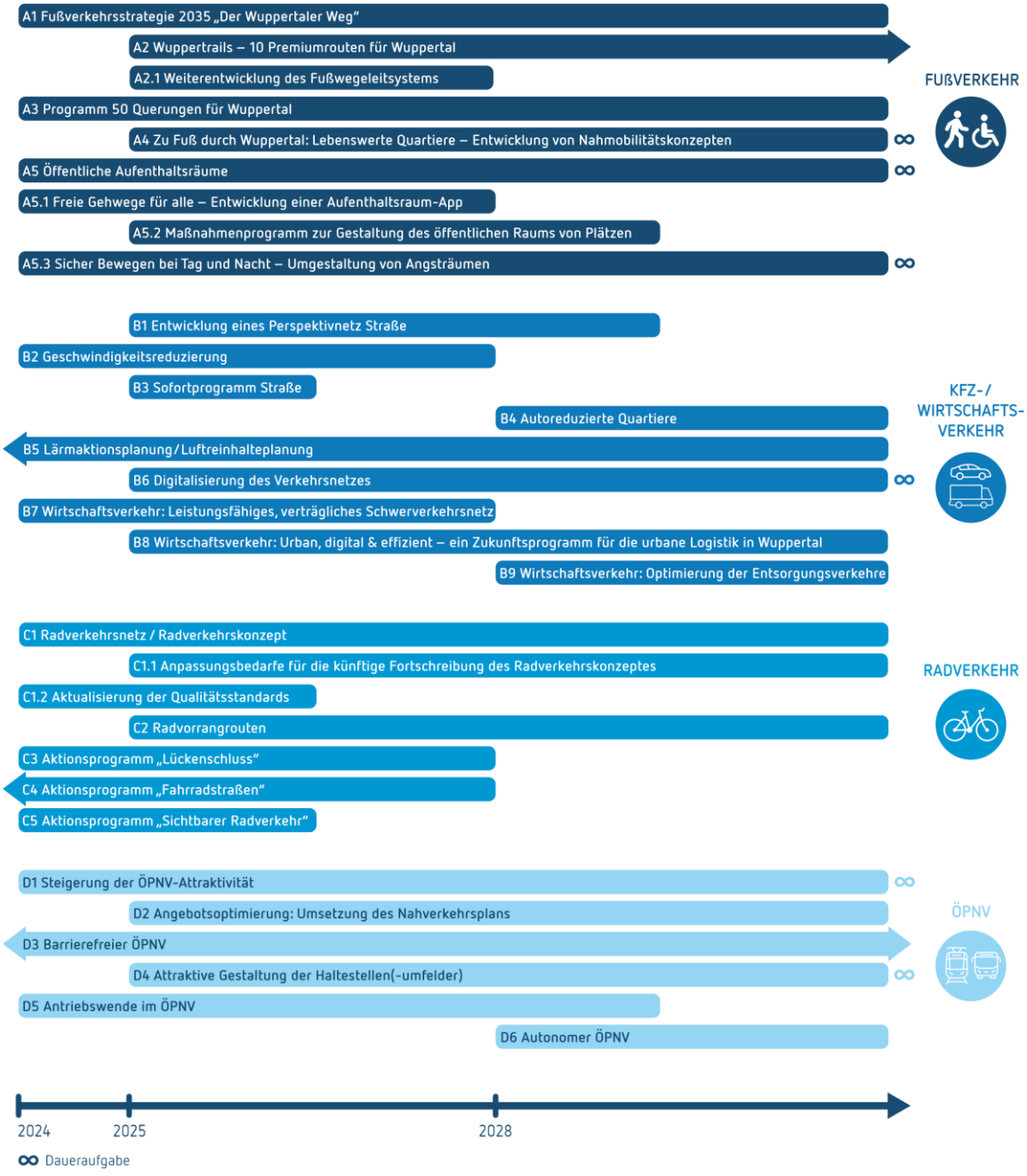
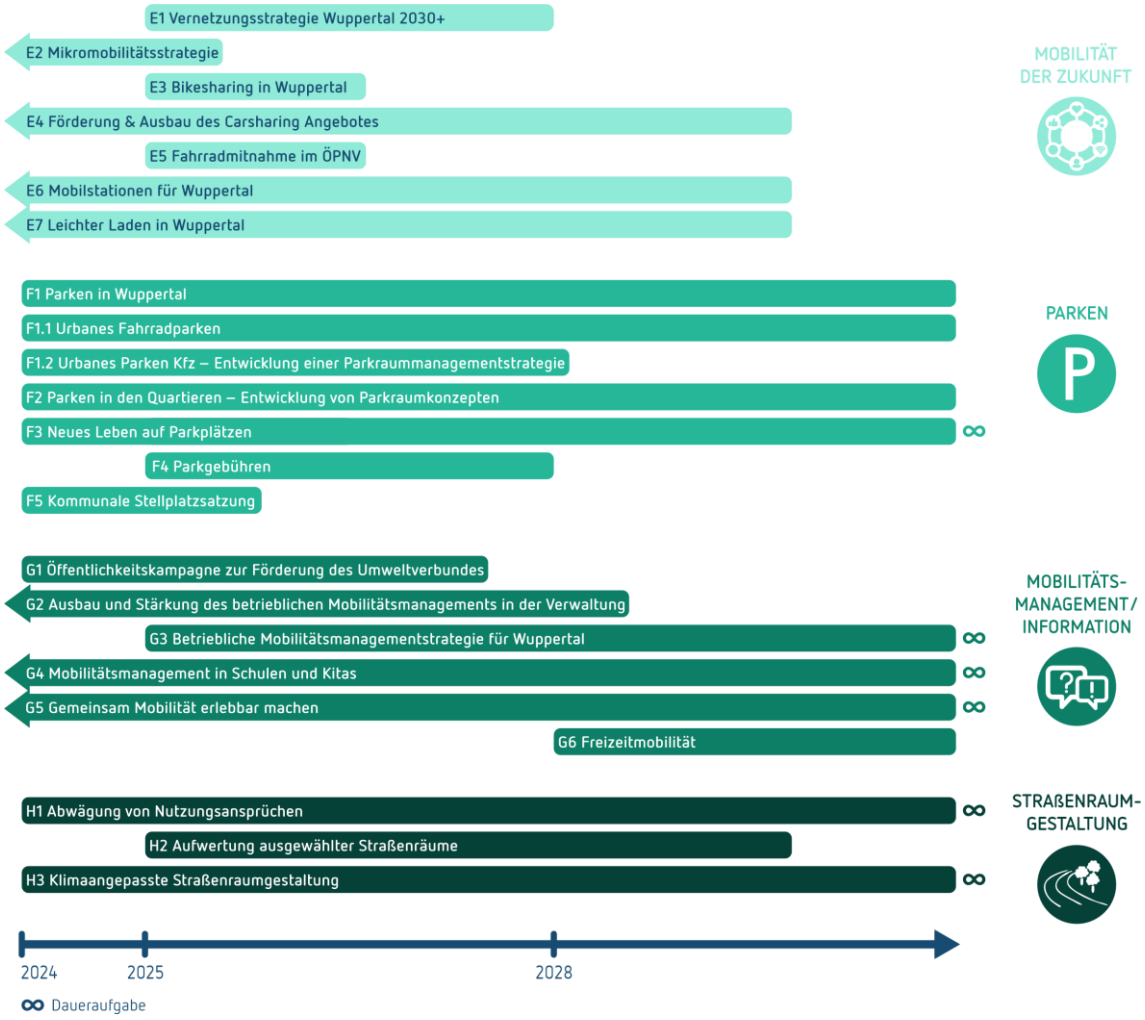


Abbildung 25: Empfehlung zur Umsetzung der Maßnahmen in den Handlungsfeldern 2



4.2 Personal und Strukturen

Nach der Erarbeitung und dem Beschluss des Mobilitätskonzepts beginnt die Arbeit zur Umsetzung. Die Ziele sind gesetzt, die Maßnahmen formuliert und ein Umsetzungsfahrplan auf den Weg gebracht. Nun steht die Stadt, insbesondere die Fachverwaltung, vor weiteren Aufgaben und Herausforderungen. Diese können vielfältig sein. Häufig – und immer mehr – fehlt es neben finanziellen Spielräumen insbesondere am Personal, das die Umsetzung koordiniert, abstimmt, im Detail plant und letztlich ausführt. So ist es gegebenenfalls erforderlich, Aufgaben neu zu verteilen, neue Teams zu bilden und die Personalressourcen durch neue Stellen zu erweitern.

Das Mobilitätskonzept stellt auf mehreren Ebenen besondere und teils neue Anforderungen an die Verwaltung. So bedarf es grundsätzlich einer laufenden Koordination und Begleitung des Konzepts in seiner Umsetzungs- und Evaluationsphase. Dies ist eine interdisziplinäre Aufgabe der Mobilitäts- bzw. Verkehrsplanung, die vor allem Aufwand im Bereich der Abstimmung (z. B. zwischen verschiedenen Fachstellen innerhalb der Verwaltung, mit der Politik, mit externen Gutachter:innen und Planer:innen, aber auch nach außen mit wichtigen Akteuren, Gremienarbeit, auch regional) und der Aktivierung (z. B. Einleitung der Umsetzung von Maßnahmen, auch politisch; Zusammenbringen von Akteuren, Fördermittelakquise, interkommunale Zusammenarbeit) erfordert.

Im Bereich der Mobilitätsplanung kann es sinnvoll sein, auch weitere Aufgaben auf unterschiedliche Personen mit entsprechend individueller fachlicher Expertise zu verteilen. Dies kann beispielsweise Themenbereiche wie die Schnittstellen zur Stadtplanung und Bauordnung, zur Digitalisierung, zum Thema vernetzte Mobilität (Mobilstationen, Sharing Mobility) oder das Mobilitätsmanagement umfassen. Prinzipiell ist zu unterscheiden zwischen der strategischen Mobilitätsplanung und der baulichen Mobilitätsplanung. Während die strategische Mobilitätsplanung die vorbereitenden, koordinatorischen und übergeordneten Themen bearbeitet, setzt die bauliche Mobilitätsplanung die konkreten Maßnahmen um, z. B. entsprechend den Leistungsphasen der HOAI (Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung, Ausführungsplanung, Ausschreibung, Bauausführung, etc.). Hier muss die passende Schnitt- bzw. Übergabestelle zu den unterschiedlichen Fachbereichen in der Stadt Wuppertal gefunden werden.

In Wuppertal wird die strategische Verkehrsentwicklungsplanung im Ressort Straßen und Verkehr übernommen. Der Arbeitsumfang der Wahrnehmung aller vorbereitenden planerischen und koordinierenden Aufgaben rund um das Mobilitätskonzept wird mit mindestens einer halben Vollzeitstelle eingeschätzt. Sind vertiefende inhaltliche Aufgaben zu übernehmen, wächst der Umfang auf ca. ein bis zwei Vollzeitstellen.

Besonders in der vertiefenden Planung werden fachbezogen weitere Personalressourcen erforderlich, um die skizzierten Ansätze und Vorschläge in den weiteren Phasen der Planung und Umsetzung (u. a. Detail-, Ausführungs-, Genehmigungsplanung, Bauüberwachung, Instandhaltung und Pflege) zu bearbeiten. Dies betrifft vor allem infrastrukturelle Maßnahmen im Straßenraum. Zusätzlich werden in diesem Bereich aufgrund neuer Aufgaben (strukturelle Fußverkehrsplanung, intensivere Radverkehrsplanung) weitere zusätzliche Ressourcen erforderlich. Die umfangreichen Maßnahmen werden, zusätzlich zum laufenden „Tagesgeschäft“, möglicherweise nicht mit der bestehenden Personalstärke abgedeckt werden können.

Die Praxis zeigt, dass gerade in der Radwegeplanung der Planungsaufwand in Relation zu den eingesetzten finanziellen Mitteln hoch ist. So erzeugen z. B. kostengünstige Markierungsmaßnahmen trotzdem einen gewissen Planungsaufwand.

Darüber hinaus kann im Kontext bestimmter Maßnahmen weiterer Personalbedarf in sachberührten Ämtern und Abteilungen entstehen, bspw. im Bereich der Verkehrsbehörde (Parkleitsystem, ÖPNV-Beschleunigung, Konzepte und Anordnung der Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung, Sondergenehmigungen neuer Mobilitätsangebote), des Straßenbaus (Straßenumgestaltungen, ggf. Anlagen des ÖPNV), der Verkehrsüberwachung und im Ordnungsdienst (Kontrolle der Parkregelungen) oder bei der Wirtschaftsförderung.

4.3 Finanzierung und Förderung

Die für die Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts erforderlichen Finanzmittel setzen sich nicht nur aus den Mitteln der Stadt Wuppertal, sondern auch aus Fördertöpfen bzw. Zuweisungen seitens des Bundes und des Landes zusammen. Diese sind essenziell, um viele Projekte zu finanzieren. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet mit seinem Förderfinder NRW einen guten Überblick über mögliche Förderangebote.

Das Mobilitätskonzept dient als zukünftige Grundlage zur Generierung von Fördergeldern. Viele Förderprogramme haben als notwendige Grundlage zur positiven Bewilligung von Geldern, die Verankerung der Maßnahmen in einem gesamtstädtischen Mobilitätskonzept zur Pflicht. Bei einer Reduzierung des Standards droht eine Nichtanerkennung des Mobilitätsplanes auf EU- und Landes Ebene, was weitreichende Folgen für die Beteiligungsmöglichkeiten der Stadt an Förderprogramme haben kann und der Stadt den Zugang zu Fördergelder erschweren oder teilweise unmöglich machen kann. Aktuelles Beispiel ist das EFRE-Förderprogramm "nachhaltige städtische Mobilität für alle", wo bereits nur noch Vorhaben gefördert werden, die aus einem kommunalen oder regionalen nachhaltigen Mobilitätsplan abgeleitet werden können.

Für viele Maßnahmen insbesondere im Bereich der Nahmobilität, aber auch z. B. der Digitalisierung des Verkehrs oder weitere sachbezogene Förderkulissen (z. B. Städtebauförderung, EU-Fördertöpfe) bestehen derzeit relativ umfangreiche Möglichkeiten der Förderung. Hier ist zu erwarten, dass viele Maßnahmen zu hohen Sätzen förderfähig sind. Es ist zudem davon auszugehen, dass dies entsprechend den übergeordneten Zielsetzungen von Bund, Land und EU z. B. hinsichtlich des Klimaschutzes auch in den kommenden Jahren der Fall sein wird. Jedoch ist die Fördermittelbereitstellung auch angesichts der aktuellen gesamtwirtschaftlichen und -gesellschaftlichen Lage über die nächsten etwa 10 Jahre nicht verlässlich prognostizierbar. Dies gilt ebenso für die Haushaltslage der Stadt Wuppertal. Dies ist bei der sukzessiven Umsetzung des Mobilitätskonzepts über die anvisierte Laufzeit zu beachten. Wo möglich, sind etwaige Kostenauswirkungen jedoch bereits in den Maßnahmen angemerkt. Für die Radverkehrsförderung (investive und nicht-investive Maßnahmen) sollte die Stadt Wuppertal anstreben, jährlich mindestens 15-18 Euro je Einwohner:in bereitzustellen. Dies entspricht etwa der empfohlenen Größenordnung des Nationalen Radverkehrsplans 2020.

Davon abgesehen liegen bei einzelnen Maßnahmen die Zuständigkeiten und somit entsprechende Bau- und Finanzierungslasten nicht (allein) bei der Stadt Wuppertal, sondern bei Dritten, beispielsweise bei Straßen.NRW oder der Bahn. Dies bezieht sich vor allem auf Maßnahmen an klassifizierten Straßen bzw. regionalen, die Kommunalgrenzen überschreitenden Projekten, wobei in Einzelfällen hier die Finanzierungslast zu klären ist.

Darüber hinaus ist zu erwarten, dass bei bestimmten bzw. durch bestimmte Maßnahmen zumindest anteilig eine Gegenfinanzierung erfolgen kann. Einnahmeseitig können bspw. Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung oder die Nutzerfinanzierung z. B. von Sharing Mobility anteilig zur Kostendeckung beitragen. In Bezug auf den ÖPNV ist darauf hinzuweisen, dass der Finanzierungsrahmen des öffentlichen Verkehrs insgesamt – ausgelöst durch das Deutschlandticket – aktuell überprüft wird. Sicher ist, dass höhere Mittel (investiv wie konsumtiv) seitens des Landes und des Bundes bereitgestellt werden müssen, um die erwünschte Vereinfachung, Vergünstigung und Leistungsausweitung zu finanzieren. Weder die Kommunen noch die Nutzer:innen können dies leisten.

Zusammenfassend zeigt sich, dass die Finanzierung und ggf. Förderung von Maßnahmen einzelfallabhängig ist und zum derzeitigen Zeitpunkt die finanziellen Auswirkungen einzelner Maßnahmen für die Stadt Wuppertal nicht verlässlich beziffert werden können. Auch deshalb sind die weitergehende Prüfung und der Beschluss der Umsetzung einzelner, vor allem umfangreicherer, Maßnahmen notwendig.

5 Evaluationskonzept

Mit dem Mobilitätskonzept sind die Ziele, Ansätze und Maßnahmen für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Wuppertal für die nächsten etwa 10 Jahre definiert. Das Maßnahmen- und Handlungskonzept empfiehlt Maßnahmen, die durch die Stadt Wuppertal weiter geprüft und umgesetzt werden müssen, um die Ziele bestmöglich zu erreichen.

Für die Umsetzungsphase wird empfohlen, den Maßnahmenfortschritt und die Maßnahmenwirkungen zu evaluieren. Dazu wird ein Evaluationskonzept vorgeschlagen, das helfen soll, die Erreichung bzw. Verfolgung der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Das Mobilitätskonzept sollte nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet, sondern kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Diese können kleinräumiger Art und lokal, aber auch von überregionaler Bedeutung sein.

Mit Blick auf die exogenen und endogenen Einflüsse befindet sich die Mobilität in Wuppertal kontinuierlich im Wandel. Hierzu gehören

- politische, wirtschaftliche und klimatische Entwicklungen
- neue gesetzliche Entwicklungen (wie z.B. STVO, Richtlinien, oder Klimaschutzgesetze)
- der neue NVP
- allgemein die vorliegenden umzusetzenden Pläne und Konzepte
- neue Pläne und Konzepte
- die geplanten Infrastrukturmaßnahmen
- künftige Innovationen
- prognostizierter Bevölkerungszuwachs Wuppertals auf gut 372.00 Bewohnende im Jahr 2030
- die zunehmende Pendlerverflechtung Wuppertals mit dem Umland und prognostizierte steigende Pendlerzahlen
- ausdifferenzierte Lebensentwürfe und Mobilitätsbedarfe

Daraus ergeben sich steigende Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur, die es stetig zu überprüfen und anzupassen gilt. Gleichzeitig bietet die Evaluation die Möglichkeit, Umsetzungsfortschritte zu beschreiben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen zu beurteilen und ggf. Maßnahmen anzupassen.

Bei der Evaluation ist zwischen der **Wirkungsevaluation** und der **Umsetzungsevaluation** zu unterscheiden. Im Rahmen der Wirkungsevaluation werden Veränderungen im Verkehrsgeschehen und Mobilitätsverhalten mittels messbarer Indikatoren erfasst. Im Rahmen einer Umsetzungsevaluation wird der Fortschritt der Umsetzung der Inhalte des Mobilitätskonzepts aufgezeigt.

5.1 Wirkungsevaluation

Als Hilfestellung für die empfohlene Wirkungsevaluation werden neben den Wirkungs- und Umsetzungszielen weitere mögliche Indikatoren dargestellt. Diese Indikatoren sind in der nachstehenden Tabelle in zeitliche Stufen der Evaluation eingeordnet. Aus den Veränderungen (vorher ↔ nachher) lassen sich Schlüsse auf die jeweilige Wirksamkeit ziehen. Dabei ist zu beachten, dass zwischen der Umsetzung einer Maßnahme und der Nachher-Betrachtung eine gewisse Zeit verstreichen sollte (i. d. R. mehrere Monate bis zu zwei Jahren), damit sich mögliche Verhaltensänderungen einspielen und die (Aus-)Wirkungen zweifelsfrei belegbar sind.

Wichtig ist dabei die Handhabbarkeit der Evaluation: Das Evaluationskonzept soll kein „Papiertiger“ werden, sondern zielgerichtet zur Überprüfung und Fortschreibung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts eingesetzt werden. Das vorgeschlagene Indikatorenset soll der Stadt Wuppertal als Anhaltspunkt für die Evaluation dienen. Es müssen nicht zwingend alle Indikatoren erfasst werden. Wo immer möglich, sollte auf bereits bestehende Indikatoren bzw. Daten oder einfach erfassbare Daten zurückgegriffen werden. Wichtig ist eine gleichbleibende Systematik bei der Datenerhebung, um eine Vergleichbarkeit von Datensätzen unterschiedlicher Jahre bzw. über einen längeren Zeitraum gewährleisten zu können.

Konstante bzw. einheitlich erhobene Indikatoren und Datensätze können auch für einen regelmäßigen Bericht (siehe unten: Evaluationsberichte) genutzt werden. Diese Berichte könnten ca. alle fünf Jahre erarbeitet werden. Zuzüglich der erforderlichen Zeit für Datenaufbereitung und Auswertung könnte 2028 der erste Evaluationsbericht fertig gestellt sein. Auch, wenn das Evaluationskonzept mit größtenteils bestehenden Indikatoren bzw. Daten hinterlegt wird, wird die Zusammenstellung und Auswertung der Daten sowie deren Interpretation und Bewertung personelle Ressourcen benötigen (vgl. 4.3 Konsequenzen und Wirkungen). Sofern eine Evaluation des Mobilitätskonzepts erfolgen soll, müssen Zuständigkeiten geregelt und personelle Ressourcen reserviert oder ggf. geschaffen werden.

Ebenso können die Bergische Universität sowie weitere Akteure aktiv in die Wirkungsevaluation integriert werden. So können bspw. Auswirkungen von Maßnahmen wissenschaftlich begleitet und die Ergebnisse für die Optimierung/Anpassung der Maßnahmen genutzt werden. Ebenso können Maßnahmen wie Verkehrsversuche direkt wissenschaftlich begleitet und ausgewertet werden, um schnelle und aussagekräftige Ergebnisse generieren zu können. Darauf aufbauend können Maßnahmen stadtweit ausgeweitet werden.

Tabelle 5: Wirkungsindikatoren

Kurzfristig überprüfbare Indikatoren (alle 1-2 Jahre)
Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit (z. B. ausgebaute Querungen oder ÖPNV-Haltestellen)
Entwicklung der Unfälle mit Personen- (inkl. Schwere) und mit Sachschaden
Anzahl der intermodalen Schnittstellen (Mobilstationen, P+R-Anlagen, B+R-Anlagen)
Anzahl geschaffener Radabstellanlagen
Anzahl von Lieferzonen in der Innenstadt

Kurzfristig überprüfbare Indikatoren (alle 1-2 Jahre)
Anzahl öffentlicher (+ ggf. privater) Ladesäulen
Anzahl zugelassener Kfz insgesamt sowie nach Schadstoffklassen und rein elektrisch betriebener Kfz im Stadtgebiet
Anzahl/Anteil alternativ betriebener Linienbusse
V85-Geschwindigkeiten[5]
Fahrgastzahlen ÖPNV (differenziert nach Bus und (Schwebe-)Bahn)
ÖPNV-Angebot (z. B. km-Leistung, Pünktlichkeit)
Zählungen Radverkehr auf übergeordneten Radhauptverbindungen (z. B. im Rahmen allgemeiner Verkehrszählungen oder durch Radzählstellen)
Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests
Herstellung Sitz-/Spielgelegenheiten pro Jahr
Herstellung von Grünflächen/Bäumen pro Jahr (Anzahl oder m²)
Anzahl und Nutzung von Sharingangeboten (Car-, Bike-, E-Scootersharing)
Anzahl von Öffentlichkeitskampagnen/-veranstaltungen pro Jahr

Periodisch zu überprüfende Indikatoren, v. a. direkte Maßnahmenwirkungen (alle 3-5 Jahre)
Reisezeitvergleiche zwischen Individual- und öffentlichen Verkehren ins regionale Umland (mittels Online-Routenplanern mit Echtzeitdaten)
Auslastung der intermodalen Schnittstellen (P+R/B+R)
Ergebnisse der Lärmaktionsplanung (Lärmbetroffene nach Pegelklassen)
Ergebnisse Emissionswerte
Entwicklung der Kfz-Verkehrsmengen sowie der Schwerverkehre
Pkw-Dichte (Pkw-Bestand/1.000 Einwohner)
Entwicklung der Parkraumauslastung in den Zentren (bspw. Auslastung Parkbauten)
Belegungsgrad von Radabstellanlagen, v. a. in den Zentren und an wichtigen ÖPNV-Haltestellen
Anzahl von Betrieben/Schulen mit aktivem Mobilitätsmanagement
ÖPNV-Erschließungsgrad bzw. Erfassung des Mobilitätsangebots von neu entwickelten Wohngebieten (300 m-Radien)

Mittel- bis langfristige Wirkungen der Maßnahmen, insbesondere indirekte Maßnahmenwirkungen (ca. alle 5 Jahre)
Modal Split sowie Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)
Ergebnisse von Mobilitätsbefragungen/Haushaltsbefragungen (subjektive Sicherheit, Sicherheitsempfinden, Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln, Zufriedenheit mit den Verkehrssystemen, intermodale Wegeketten)

[5] Ist die Geschwindigkeit, die von 85 % der erfassten Fahrzeuge nicht überschritten wird. Sie zeichnet damit das vorherrschende Geschwindigkeitsniveau auf.

5.2 Umsetzungsevaluation

Zusätzlich zur Wirkungsevaluation bietet es sich an, in regelmäßigen Abständen den Stand der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zu dokumentieren. Dies kann über ein einfaches System verfolgen, das z. B. wie folgt aufgebaut ist:

- „Grüne Ampel“: Maßnahme wurde bereits (in Teilen) umgesetzt
- „Gelbe Ampel“: Maßnahme ist in konkreter Planung/Vorbereitung/Umsetzung
- „Rote Ampel“: Maßnahme ist noch nicht umgesetzt / es wurde noch nicht in die Detailplanung eingestiegen
- „Graue Ampel“: Maßnahme wurde geprüft und wird wegen eines negativen Ergebnisses nicht weiterverfolgt

Diese kurzen Übersichten (in einfacher Tabellenform) sollten in regelmäßigen Abständen (z. B. alle zwei Jahre) erstellt und auf dem aktuellen Stand gehalten werden. So können z. B. der zuständige politische Ausschuss sowie die Öffentlichkeit über den Fortgang der Projekte informiert werden.

5.3 Evaluationsberichte

Auf Basis des oben vorgeschlagenen Evaluationskonzepts könnte ungefähr alle 5 Jahre (angefangen 2028) ein Evaluationsbericht zusammengestellt werden. Dieser Evaluationsbericht dient dazu, die im Rahmen der Evaluation gewonnenen Informationen systematisch aufzubereiten, zu bewerten sowie diese dann zu kommunizieren. Das Zeitintervall von 5 Jahren eignet sich, weil einige Elemente der Evaluation aufgrund ihres Aufwandes nur alle 5 Jahre durchführbar sind und weil mehrjährige Datenreihen wesentlich aussagekräftiger sind.

In diesen Evaluationsberichten sollten auch die in dem Zeitraum umgesetzten Maßnahmen des Mobilitätskonzepts dargestellt werden (siehe Umsetzungsevaluation). Zudem können die Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts kurz überprüft und ggf. neue Handlungsfelder bzw. Schwerpunktthemen aufgeführt werden.

Der Evaluationsbericht sollte folgende Inhalte umfassen:

- Darstellung der allgemeinen, aber auch der ortsspezifischen Rahmenbedingungen und Trends mit Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr in Wuppertal (z. B. Fördermittelentwicklung, wirtschaftliche Entwicklung, Bevölkerungsentwicklung, Kraftstoffpreise, regional bedeutende Planungen); Interpretation von Ursachen, Wirkungen und Tendenzen sowie Auswirkungen auf die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts
- Darstellung der mobilitätsbezogenen Ziele, zum Beispiel bundesweite/EU-weite Ziele zum Klimaschutz
- Erstellung einer Zwischenbilanz im Sinne der Wirkungsevaluation: Darstellung der Ergebnisse von Indikatoren für die Evaluation und Interpretation der Entwicklung

- Darstellung der umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Einzelmaßnahmen und -projekte des Mobilitätskonzepts (mit den jeweils relevanten Daten für den Evaluationsprozess)

Auf Basis dieser Dokumentation sollten Aussagen darüber getroffen werden

- welche Umsetzungsschritte ergriffen wurden bzw. inwieweit die Umsetzung der im Mobilitätskonzept enthaltenen Maßnahmen fortgeschritten ist
- warum welche Veränderungen bzw. Verzögerungen eingetreten sind
- welche Wirkungen und Tendenzen zu beobachten sind
- ob es (bei den Maßnahmen bzw. Maßnahmenfeldern) Abweichungen von den gewünschten bzw. erwarteten Wirkungen gab und ob sich daraus ein Bedarf für eine Nachsteuerung ergibt (Änderung, Streichung und Ergänzung von Maßnahmen; ggf. Fortschreibung des Mobilitätskonzepts).

6 Das Mobilitätskonzept als…

…Meilenstein für Wuppertal

Das hier vorliegende Konzept stellt die Weichen für eine integrierte und nachhaltigere Mobilität in Wuppertal. Nach einem intensiven Prozess ist ein Mobilitätskonzept entstanden, welches nach dem Vorbild der SUMPs die Mobilitätsplanung in Wuppertal für die nächsten Jahre prägen wird. Das Konzept zeigt transparent die Richtung, in die sich Wuppertal mit den selbst gesteckten Zielen entwickeln möchte. Dabei ist zu betonen, dass mit der Verabschiedung des Mobilitätskonzept der Prozess nicht abgeschlossen ist. Vielmehr bildet dieser Meilenstein einen Startpunkt die gesetzten Leitlinien, Ziele und Maßnahmenempfehlungen in das tägliche Politik- und Verwaltungshandeln zu integrieren und die Umsetzung voranzutreiben.

…Grundlage für zukünftige Entscheidungen

Die Stadt Wuppertal hat sich mit dem Zielkonzept ehrgeizige Ziele gesetzt. Mobilität soll einen Beitrag leisten, dass Wuppertal eine lebenswerte und attraktive Stadt bleibt. Ein Schlüssel dafür soll eine Mobilitätswende hin zu einem nachhaltigeren Mobilitätsangebot sein, welches Themen wie Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, aber auch z. B. Erreichbarkeit eine hohe Bedeutung zuweist. Jede getroffene Mobilitätsentscheidung muss sich in Zukunft anhand der Ziele des Mobilitätskonzeptes messen lassen. Die Strategien und Abwägungsleitfäden leiten sich aus den Zielen ab und bilden dabei die Grundlage für zukünftiges Verwaltungshandeln. Die Maßnahmenempfehlungen sowie die Konzepte bilden dabei Ansatzpunkte für konkrete Projekte, um die Ziele zu erreichen. Einige Maßnahmen sind dabei bereits angestoßen, andere bedürfen weiterer Abstimmung.

… gemeinsames Projekt der Stadtgesellschaft

Hierbei kann sich die Stadt Wuppertal auf eine aktive Stadtgesellschaft verlassen. So entspringt der hier vorliegende Bericht bereits aus einem intensiven Diskurs mit der gesamten Stadtgesellschaft. Insgesamt sind weit über 1.000 Hinweise und Ideen an die Planer:innen herangetragen worden, die aufgenommen, bewertet und mit in das Konzept geflossen sind. Die Kultur des Miteinanders weiter zu fördern, muss daher das Ziel sein, um besonders die vielen kontroversen Themen konstruktiv zu diskutieren und schließlich umsetzungsreife Lösungen zu finden. Dabei ist sowohl die Stadtgesellschaft, die Verwaltung, aber auch die Politik gefordert.

… Teil einer integrierten Gesamtplanung

Zu betonen ist zudem, dass eine abgestimmte Planung nötig ist. Mobilität wird immer Mittel zum Zweck sein, daher ist es notwendig bei Mobilitätsentscheidungen stets eine integrierte Betrachtung vorzunehmen. Dies schließt die Betrachtung der Region über die Stadtgrenzen hinaus sowie die Integration anderer Fachdisziplinen außerhalb der Verkehrsplanung ein. So kann beispielsweise die Stadtentwicklungsplanung und Bauleitplanung einen wichtigen Beitrag leisten, kurze Wege durch nachhaltige Stadtentwicklung zu ermöglichen. So können Verkehrsströme vermieden werden, bevor sie entstehen und in der Folge verlagert und optimiert werden müssen.

… lebendiges Planwerk

Zuletzt darf nicht unerwähnt bleiben, dass es sich bei dem bestehenden Konzept um ein lebendiges Planwerk handelt. Dies bedeutet, dass die Leitlinien, Strategien und Maßnahmen nicht starr sind, sondern dynamisch sind und gegeben falls aufgrund neuer Entwicklungen (z. B. sozialer Wandel, neue Technologien etc.) evaluiert und angepasst werden müssen. Dies verdeutlicht den Bedarf an regelmäßiger Evaluation der bestehenden Konzepte und Maßnahmen.

7 Literaturverzeichnis

AGFS (2023): Leitfaden Fahrradstraßen – Planungshinweise für die Praxis. https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Mediathek/AGFS-Broschueren/Loseblattsammlung_Fahrradstrassen_RZ_Einzel_01.pdf

BBSV (2020): Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen.

BIEK (2018): KEP-Studie 2018 – Analyse des Marktes in Deutschland.

Bock, Oliver (2023): Kameras gegen Falschparker – Busfahrer jagen bald Verkehrssünder. Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH. https://www.faz.net/aktuell/rhein-main/region-und-hessen/wiesbaden-geht-gegen-falschparker-auf-busspuren-vor-18871836.html

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2023): Kabinett beschließt Änderung des Straßenverkehrsgesetzes. https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/059-wissing-aenderung-stassenverkehrsgesetz.html

cargobike.jetzt GmbH (2015): Fahrrad statt LKW: 3sat-Bericht über UPS Modellprojekt. http://cargobike.jetzt/3sat-ueber-ups-modellprojekt/

Institut Verkehr und Raum Fachhochschule Erfurt (2022): Planungshilfe für Abstellanlagen von Lastenfahrrädern im öffentlichen Raum. https://ivr.fh-erfurt.de/fileadmin/Dokumente/IVR/Projektdokumente/Planungshilfe_ALADIN.pdf

Mayr, Jakob (2023): Verbot ab 2035 – EU-Parlament besiegelt Verbrenner-Aus. https://www.tagesschau.de/wirtschaft/technologie/verbrenner-aus-eu-101.html

Stadt Bocholt (2021): Fahrradparken in Bocholt? – Aber sicher!. https://zukunftsstadt-bocholt.de/fahrradparken-in-bocholt-aber-sicher/

Stadt Wuppertal (o.J.): Eine Smart City Strategie für Wuppertal. https://smart.wuppertal.de/index.php

Stütz, Sebastian; Kirsch, Daniela; Rüdiger, David im Auftrag der Stadt Wuppertal (2019): Erarbeitung eines Elektromobilitätskonzeptes für die Stadt Wuppertal. Lieferverkehr mit Elektrofahrzeugen in den beiden Innenstadtbereichen von Wuppertal.

Vector Informatik GmbH (o.J.): Car2x-/V2X-Kommunikation. https://www.vector.com/de/de/know-how/v2x/

VLD (2021): Velo-Hauslieferdienste. http://www.velolieferdienste.ch/index.php/de/

wer denkt was GmbH (2022): Stadt Wuppertal – Umfragen zum autofreien Laurentiusplatz. https://www.wuppertal.de/microsite/buergerbeteiligung/buergerbeteiligung/abgeschlossene-projekte/beteiligung-laurentiusplatz.php.media/449296/2022-08-12-Stadt-Wuppertal-Laurentiusplatz-Ergebnisbericht-Version-2.pdf