

4. Sitzung

Facharbeitskreis

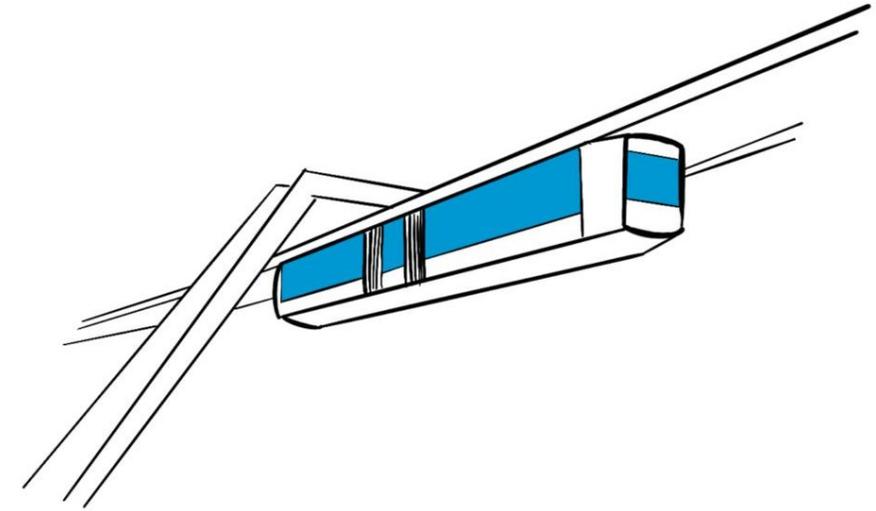
Der Weg zu den Maßnahmen

18.10.2022

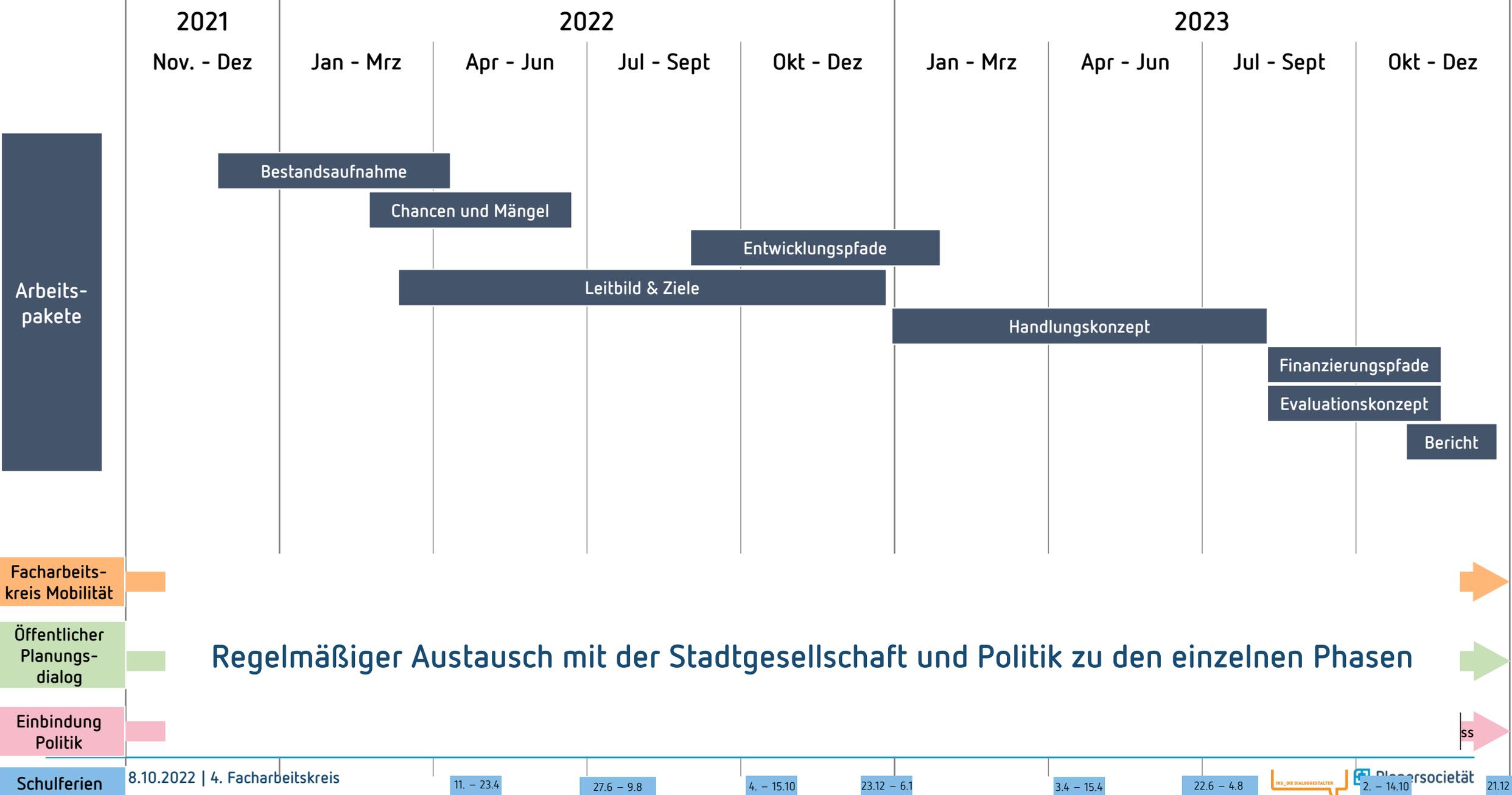


Tagesordnung

Zeit	Thema
18:00	1) Begrüßung
	2) Einführung: Ziele und Ablauf
	3) Neuigkeiten aus den Netzwerken
18:15	4) Rückblick Dialogformate
18:30	5) Mobilität in Wuppertal – Zielkonzept
	<i>Pause</i>
18:55	6) Mobilität in Wuppertal – Entwicklungspfade
20:25	7) Ausblick und Verabschiedung
20.30	Ende



Zeitplan: Gesamtstädtisches integriertes Mobilitätskonzept Wuppertal



Neuigkeiten aus den Netzwerken

Heute wollen wir Ihre Mithilfe!

Sie sind die Expert:innen, die Ortskundigen & die am Ende vom Ergebnis profitieren sollen!

Geben Sie uns Ihre Vision für Wuppertal 2030+ mit!

Begleiten Sie weiter den Prozess mit uns!

Themen & Herausforderungen





Rückblick

Lastenradtour

Rückblick: Lastenradtour



Parken in den
Altbauquartieren

Kapazitäten zu Haupt-
zeiten erhöhen (z.B. Uni)

Zu Fuß Gehen macht
wenig Freude



Zuverlässigkeit im
ÖPNV verbessern



Mehr Barrierefreiheit
und mehr Querungen



Beschilderung von
„Insider-Radwegen“



Mehr Radabstell-
möglichkeiten

Fahrradmitnahme
im Bus

Busse auch in den
Randzeiten

Radwege enden im
Nichts



Mehr sichere und
separierte Radwege

Innenstädte sind
unattraktiv

Unklare und unintuitive
Führung (Radverkehr)

Funktionierende
Stadtteilzentren



Zielkonzept

WUPPERTAL

JETZT MITMACHEN!

Die Mobilitätswende
in Wuppertal



MOBILITÄTS- KONZEPT WUPPERTAL

Planersocietät
Wuppertal, 2019



Der Weg zum Zielkonzept



Mai 2022

Online Beteiligung zu den Zielvorstellungen der Bürgerschaft

Mai 2022

Bezirksvertretungen werden zu den Handlungsbedarfen und Zielen befragt

22.06.2022

3. Sitzung d. FAK zur Diskussion der Ober- und Unterziele sowie Indikatoren

18.10.2022

4. Sitzung d. FAK zur Finalisierung des Zielsystems



Mobilitätsforum zur Diskussion der Mobilität in Wuppertal

31. Mai 2022

2. Sitzung d. FAK zur Einführung in das Thema Zielsystem

04.05.2022

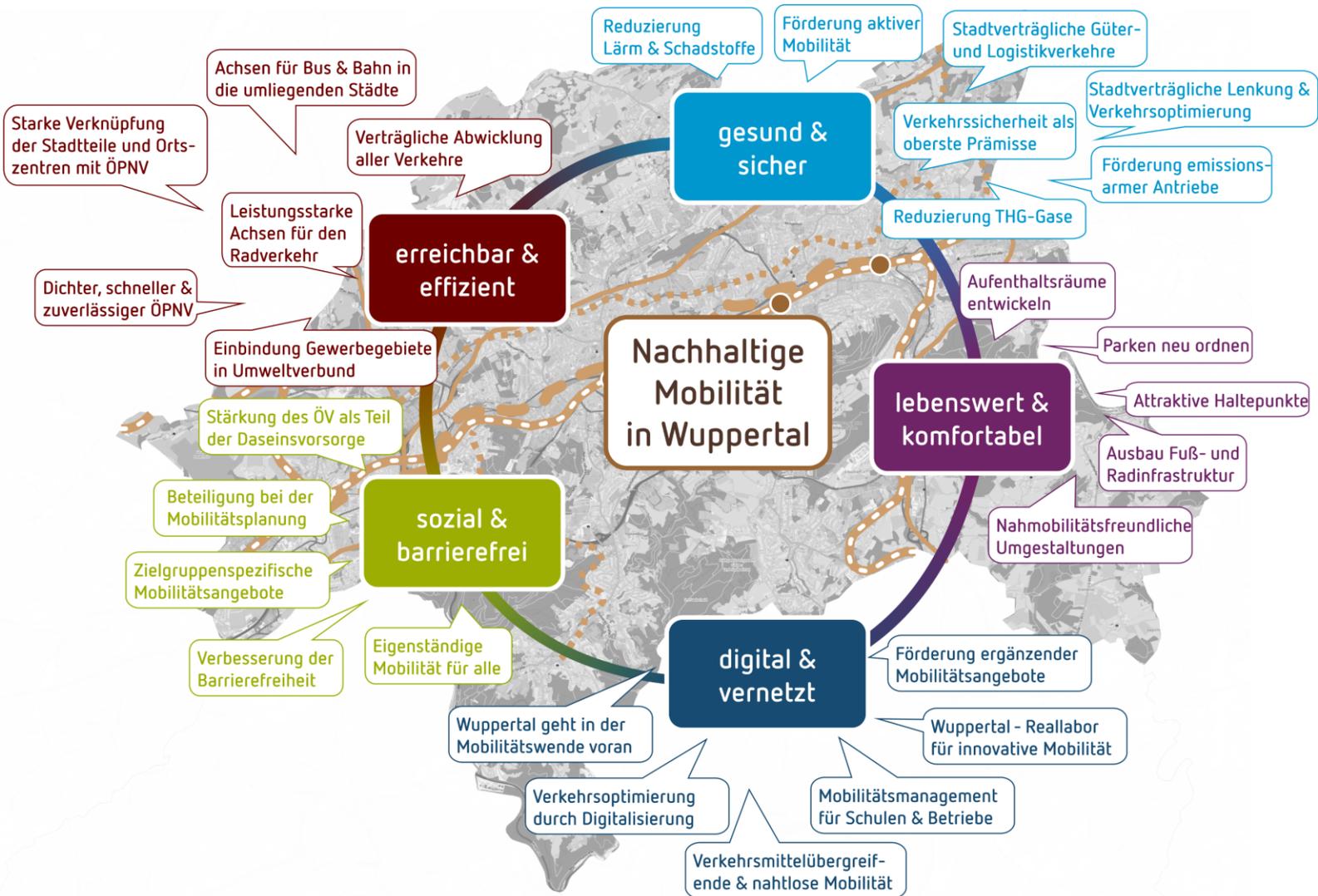
September 2022

Lastenradtour zur Information und Beteiligung der Bürgerschaft in den Ortsteilen

Ende 2022

Beschluss des Zielsystems durch den Rat der Stadt Wuppertal

Das Zielkonzept für Wuppertal



gesund & sicher

Eine eigenständige und selbstbestimmte Mobilität ist die Grundlage für gesellschaftliche Teilhabe. Gesundheit entsteht durch Mobilität. Verkehr mit eingeschränktem eigenen Potenzial. Ziel der zukünftigen Verkehrsmobilität ist es daher allen Wuppertal:innen ein verlässliches, sicheres, persönliches Fahrvermögen zu ermöglichen und gleichzeitig die negativen Auswirkungen des Verkehrs erheblich zu reduzieren.

Hierzu müssen Nutzungsformen abgelehnt und neuere, bessere Angebote geschaffen werden. Gleichzeitigkeit wird durch Verknüpfung einzelner Wege, Verlagerung auf den Umweltverbund, die Optimierung von Verkehrsleistungen auf die Bürger:innen, die und die Umweltreize.

Beispiel:

- Inklusion der THG-Emissionen
- Minimierung der Luft- und Lärm-Verunreinigung
- Verbesserung der Radmobilität
- Verlässliche Einbindung der Verkehrsinfrastruktur als überörtlich
- Förderung der aktiven Mobilität
- Stadtverträgliche Lenkung von

lebenswert & komfortabel

Straßenräume stellen neben Grünflächen, Plätzen und Parks den größten Teil des öffentlichen Raums in Wuppertal dar. Vor allem in den Quartieren sind sie damit mehr als reine Verkehrsflächen. Sie dienen zum Aufenthalt, zum Spielen sowie zur Begrünung und zum Austausch.

In der Vergangenheit wurden Straßenräume vor allem funktional geplant, die Aufenthaltsfunktion spielte nur eine untergeordnete Rolle. Damit die Straßen in Wuppertal wieder die Funktion als Lebensraum der Stadt wahrnehmen und damit die Lebensqualität in der Stadt gesteigert werden kann, sollen die Menschen bei zukünftigen Planungen neben funktionaler Verkehrsleistung wieder berücksichtigt werden.

Beispiel:

- Plätze & Straßenräume als Aufenthaltsräume
- Parken optimieren, regeln und neu organisieren
- Haltepunkte zu attraktiven Aufenthaltsräumen
- Ausbau der Fuß- und Radinfrastruktur
- Straßenräume, Straßen & Quartiere

digital & vernetzt

Die Digitalisierung ist ein Schlüsselfaktor für die Mobilitätswende. Sie ermöglicht die Integration von verschiedenen Mobilitätsangeboten, die Nutzung von Daten für eine effizientere Verkehrssteuerung und die Entwicklung von neuen Mobilitätsangeboten. Die Digitalisierung ist ein Schlüsselfaktor für die Mobilitätswende. Sie ermöglicht die Integration von verschiedenen Mobilitätsangeboten, die Nutzung von Daten für eine effizientere Verkehrssteuerung und die Entwicklung von neuen Mobilitätsangeboten.

Beispiel:

- Anteil der Nahmobilität am Modal Split auf innerstädtischen Wegen
- Anteil von öffentlichen Mobilitätsangeboten
- Anteil FGV-konformer Straßenräume bei Um- und Neuplanungen

erreichbar & effizient

Über eine Million Wege werden in Wuppertal täglich zurückgelegt, zusätzlich bewegt Wuppertal als Oberzentrum und Universitätsstadt auch für das Umland eine enorme Menge an Pendler:innen. Diese Pendler:innen haben die Möglichkeit, sich an den Baustellen der Mobilitätswende zu beteiligen.

Beispiel:

- Zielgruppenspezifische Förderung der eigenständigen, Verbesserung und Ausbau sowie im ÖPNV
- Partizipation und dialogische
- Stärkung des öffentlichen Rückgrats der Mobilität

sozial & barrierefrei

Mobilität betrifft alle Wuppertal:innen und Wuppertal:innen, soweit als Grundlage zur Teilhabe ein gesellschaftliches Leben als auch durch die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur im eigenen Wohn- und Lebensort. Eine soziale und barrierefreie Planung ist somit wichtiger Bestandteil einer gerechten und soliden Stadtgesellschaft.

Ziel sind gleichwertige Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen von Wuppertal unabhängig des individuellen ökonomischen, physischen und kulturellen Hintergrundes. Gleichzeitigkeit haben die Bürger:innen die Möglichkeit, sich aktiv an den Baustellen der Mobilitätswende zu beteiligen.

Beispiel:

- Anteil der barrierefreien Haltepunkte
- Anteil des barrierefreien Baus (Planung)

Beispiel:

- Leistungsstarke Achsen für den Radverkehr zwischen den Stadtteilen und in die Nachbarstädte
- Einbindung der Gewerbegebiete in den Umweltverbund
- Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstädte & Ortskernzentren
- Abdeckung von Achsen- und Handverkehren sowie weiteren selbständigen Verkehrsleistungen
- Verknüpfung der Verkehrsleistungen über die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen
- Sicherstellung eines dichten, schnellen & zuverlässigen ÖPNV-Angebots im Wuppertal
- Leistungsstarke Verknüpfung der Wuppertaler Stadtteile mit dem ÖPNV
- Stärkung der Hauptachsen für Busse & Bahnen in die umliegenden Stadtteile und in den Bergischen Land

Beispiel:

- Zielgruppenorientierte
- ÖPNV-Erreichbarkeit, Taktstärke und Angebotsqualität (Barriere, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, etc.)
- Verbindungen im ÖPNV
- Anzahl integrierter Ausbaumaßnahmen im Radverkehrsnetz

Das Zielkonzept für Wuppertal

gesund & sicher

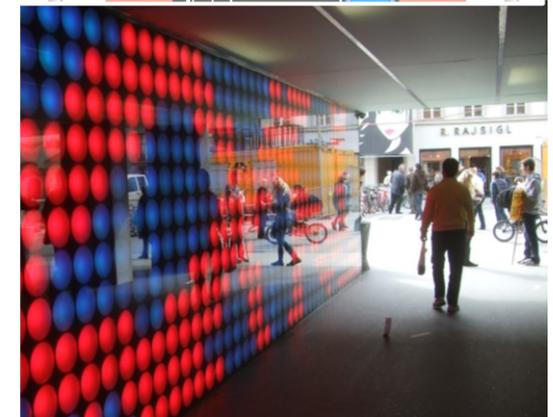
- Reduzierung der THG-Emissionen im Verkehr (CO₂ -95% bis 2035)
 - Minimierung der Luft- und Lärmbelastungen
 - Verbesserung der Rahmenbedingungen für emissionsarme Antriebe
 - Verträgliche Einbindung der Güter- und Logistikverkehre in der Stadt
 - Verkehrssicherheit als oberste Prämisse der Planung von Verkehrsinfrastruktur
 - Förderung der aktiven Mobilität in der Stadt
 - Stadtverträgliche Lenkung und Optimierung der Verkehrsströme
-
- Emissionen (NO_x, Feinstaub etc.) an Hauptverkehrsstraßen
 - Zulassungszahlen Fahrzeuge mit alternativen Antrieb
 - Anzahl Lärmbetroffener
 - Anzahl der verunfallten Personen (auch mit SV)
 - CO₂-Emissionen nach Verursacherprinzip



Das Zielkonzept für Wuppertal

lebenswert & komfortabel

- Plätze & Straßenräume als Aufenthaltsräume entwickeln
 - Parken optimieren, regeln und neu ordnen
 - Haltepunkte zu attraktiven Aufenthaltspunkten gestalten
 - Ausbau der Fuß- und Radinfrastrukturen in der Stadt
 - Straßenräume, Knoten & Quartiere zugunsten der Nahmobilität umgestalten
-
- Anteil der Nahmobilität am Modal Split auf innerstädtischen Wegen
 - Anzahl von öffentlichen Radabstellanlagen
 - Anteil FGSV-konformer Straßenräume bei Um- und Neuplanungen
 - Anzahl der bewirtschafteten Parkflächen, Falschparkerquote etc.
 - Angsträummonitoring
 - Qualitäten öffentlicher Aufenthaltsräume (Sitzgelegenheiten, Aufenthalt etc.)

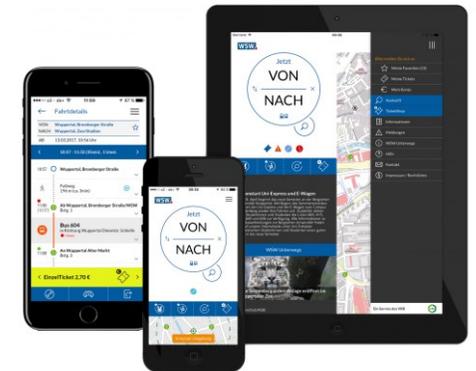


Das Zielkonzept für Wuppertal

digital & vernetzt

- Intensivierung des schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Förderung von ergänzenden Mobilitätsangeboten
- Die Stadt Wuppertal geht als Impulsgeberin und Arbeitgeberin in der Mobilitätswende voran
- Wuppertal als Reallabor für innovative Mobilität
- Nutzung der Digitalisierung zur Optimierung des Verkehrs und der Verkehrsströme

- Anzahl der Mobilstationen
- Anzahl Sharing-Räder/Carsharing im Stadtgebiet pro EW
- Anzahl E-Ladesäulen pro EW
- Zentrale Ansprechpartner:in für Mobilitätsmanagement sowie zeitgemäße Mobilitätsplattform



Das Zielkonzept für Wuppertal

sozial & barrierefrei

- Zielgruppenspezifische Förderung von Mobilitätsangeboten
 - Förderung der eigenständigen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
 - Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sowie im ÖPNV
 - Partizipation und dialogorientierte Mobilitätsplanung
 - Stärkung des öffentlichen Verkehrs als der Teil der Daseinsfürsorge und Rückgrat der Mobilität
-
- Anteil der barrierefreien Haltestellen
 - Anteil des barrierefreien Raumes im Prioritätennetz
 - Modal Split insb. von Zielgruppen (z.B. Schüler:innen)
 - Anzahl der Dialogformate im Jahr



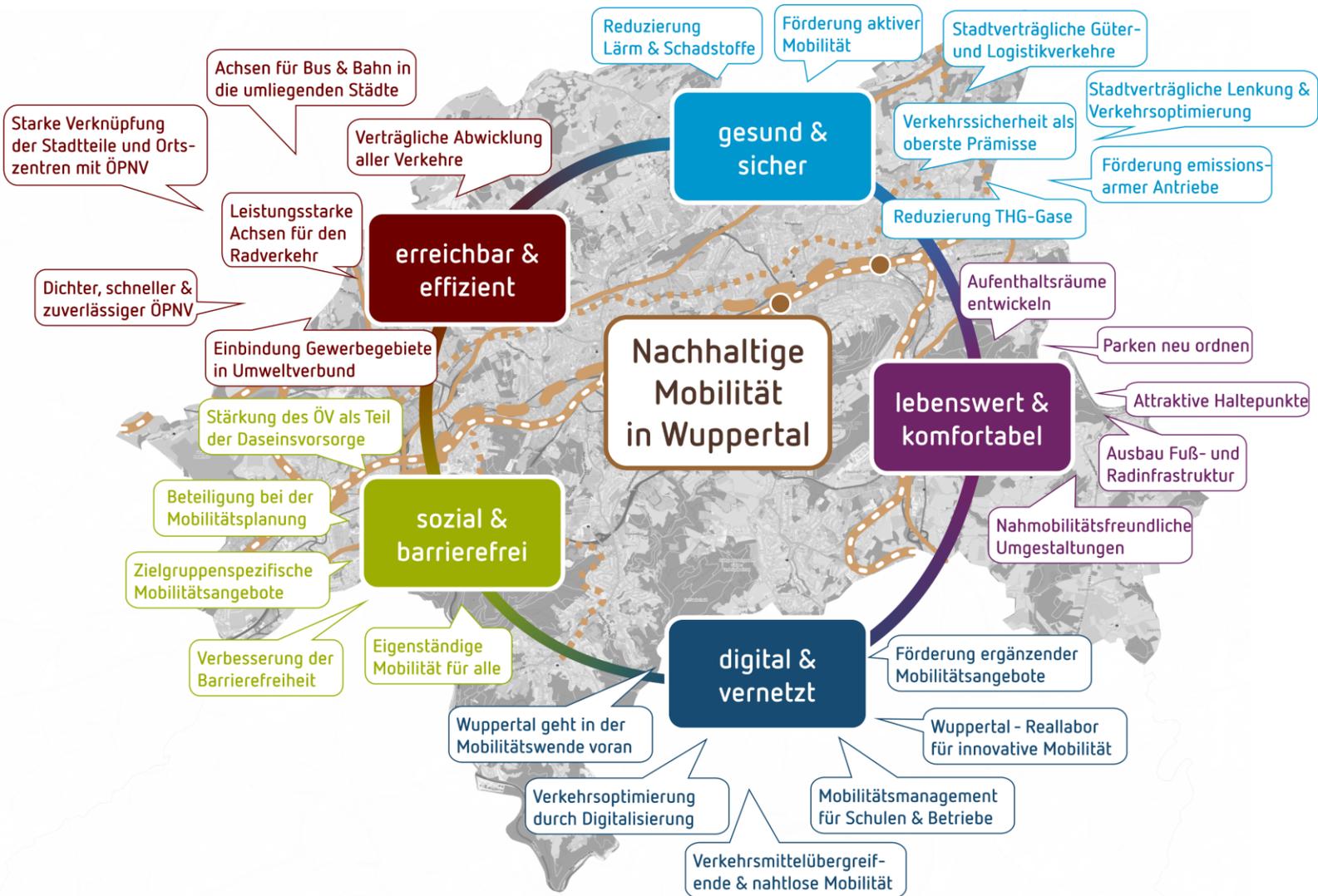
Das Zielkonzept für Wuppertal

erreichbar & effizient

- Leistungsstarke Achsen für den Radverkehr zwischen den Stadtteilen und in die Nachbarkommunen
 - Einbindung der Gewerbegebiete in den Umweltverbund
 - Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstädte & Ortsteilzentren
 - Abwicklung von Anliefer- und Handwerkerverkehren sowie weiteren notwendigen Verkehren sicherstellen
 - Verträgliche Abwicklung der Verkehre vorrangig über die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen
 - Sicherstellung eines dichten, schnellen & zuverlässigen ÖPNV-Angebotes in Wuppertal
 - Leistungsstarke Verknüpfung der Wuppertaler Stadtteile mit dem ÖPNV
 - Stärkung der Hauptachsen für Busse & Bahnen in die umliegenden Großstädte und in das Bergische Land
-
- Reisezeitverhältnis nach RIN
 - ÖPNV-Erreichbarkeit, Taktdichte und Angebotsqualität (Gesamt, zu Gewerbe, Pendlerachsen etc.)
 - Verspätungen im ÖPNV
 - Anzahl umgesetzter Ausbaumaßnahmen im Radverkehrskonzept



Das Zielkonzept für Wuppertal



gesund & sicher

Eine eigenständige und selbstbestimmte Mobilität ist die Grundlage für gesellschaftliche Teilhabe. Gleichzeitig ermöglicht durch Mobilität Verkehr mit entsprechenden sozialen, ökonomischen, Ziel der zukünftigen Verkehrsmobilität ist es daher allen Wuppertal:innen, unabhängig von persönlichen Rahmenbedingungen zu ermöglichen und gleichzeitig die negativen Auswirkungen des Verkehrs erheblich zu reduzieren.

Hierzu müssen Nutzungsformen abgelehnt und neuere, bessere Angebote geschaffen werden. Gleichzeitig wird durch die Verlagerung von Verkehr auf den Umweltverbund die Daseinsvorsorge von Verkehrsmitteln, die auf die Bürger:innen, die in den ländlichen Gebieten...

Beispiel:

- Reduzierung der THG-Emissionen
- Minimierung der Luft- und Lärm-Verunreinigung der Anwohner:innen
- Vermeidung der Flächenversiegelung
- Vermeidung der Erzeugung von Abfall
- Förderung der aktiven Mobilität
- Stadtverträgliche Lenkung von Verkehrsmitteln

lebenswert & komfortabel

Straßenräume stellen neben Grünflächen, Plätzen und Parks den größten Teil des öffentlichen Raums in Wuppertal dar. Vor allem in den Quartieren sind sie damit mehr als reine Verkehrsflächen. Sie dienen zum Aufenthalt, zum Spielen sowie zur Begrünung und zum Austausch.

In der Vergangenheit wurden Straßenräume vor allem funktional geplant, die Aufenthaltsfunktion spielte nur eine untergeordnete Rolle. Damit die Straßen in Wuppertal wieder die Funktion als Lebensraum der Stadt wahrnehmen und damit die Lebensqualität in der Stadt gesteigert werden kann, sollen die Menschen bei zukünftigen Planungen neben funktionaler Verkehrsführung stärker berücksichtigt werden.

Beispiel:

- Plätze & Straßenräume als Aufenthaltsräume
- Parken optimieren, regeln und neu organisieren
- Haltepunkte zu attraktiven Aufenthaltsräumen
- Ausbau der Fuß- und Radinfrastruktur
- Straßenräume, Straßen & Quartiere

digital & vernetzt

Die Digitalisierung der Mobilitätswende ist ein zentrales Element der nachhaltigen Mobilitätswende. Durch die Digitalisierung von Mobilitätsangeboten, die Integration von Mobilitätsangeboten in den Mobilitätsmanagement und die Digitalisierung von Verkehrsangeboten, können neue Mobilitätsangebote, die den Bedürfnissen der Nutzer:innen entsprechen, geschaffen werden.

Beispiel:

- Förderung von ergänzenden Mobilitätsangeboten
- Digitalisierung von Verkehrsangeboten
- Digitalisierung von Verkehrsangeboten
- Digitalisierung von Verkehrsangeboten
- Digitalisierung von Verkehrsangeboten

erreichbar & effizient

Über eine Million Wege werden in Wuppertal täglich zurückgelegt, zusätzlich bewegt Wuppertal als Oberzentrum und Universitätsstadt auch für das Umland eine enorme Zahl an Pendler:innen. Diese Pendler:innen haben oft eine lange Pendelstrecke bis zu ihrem Arbeitsplatz. Dies führt zu einer hohen Belastung der Verkehrsinfrastruktur und zu hohen Emissionen.

Beispiel:

- Leistungsstarke Achsen für den Busverkehr zwischen den Stadtteilen und in die Nachbarstädte
- Einbindung der Gewerbegebiete in den Umweltverbund
- Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstädte & Ortskernzentren
- Abdeckung von Achsen- und Handverkehren sowie weiteren notwendigen Verkehrsleistungen
- Vermeidung von Verkehrsengpässen
- Sicherstellung eines dichten, schnellen & zuverlässigen ÖPNV-Angebots im Wuppertal
- Leistungsstarke Verknüpfung der Wuppertaler Stadtteile mit dem ÖPNV
- Stärkung der Hauptachsen für Busse & Bahnen in die umliegenden Stadtteile und in den Bergischen Land

Beispielrahmen:

- Zielgruppenorientierte Mobilitätsangebote
- Zielgruppenorientierte Mobilitätsangebote
- Zielgruppenorientierte Mobilitätsangebote
- Zielgruppenorientierte Mobilitätsangebote



Entwicklungspfade:

Wie erreicht Wuppertal die Ziele?

Entwicklungspfade als Entscheidungshilfe

- Es gibt nicht den einen Weg für die Mobilitätswende, Erreichen der Ziele ist Zusammenspiel von verschiedenen Maßnahmen und Strategien
- Entwicklungspfade ermöglichen...
 - Berücksichtigung unterschiedlicher Entwicklungsrichtungen der Wuppertaler Rahmenbedingungen und Mobilität
 - Zukunftsbilder vor dem Hintergrund des Zielkonzepts zu schaffen
 - Darstellung der Bandbreite realistischer Optionen
 - (Push- & Pull)-Maßnahmen flexibel zusammenzubringen



Entwicklungspfade als Entscheidungshilfe

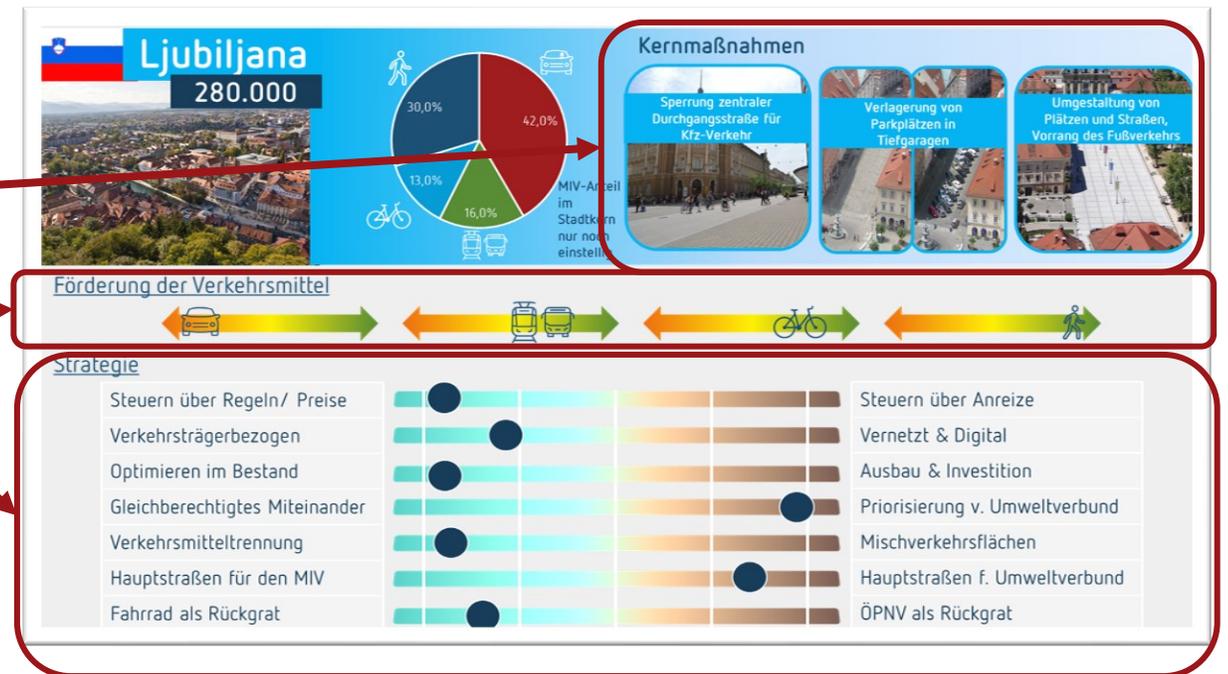
- **Hilfe, um abzuschätzen, wie ein definiertes Ziel erreicht wird**
- **Kein Voraussagen der Zukunft:** auf der Grundlage fundierter Annahmen oder Sachinformationen werden mögliche Zukunftsalternativen zusammenhängend durchgespielt
- **Kein richtig oder falsch:** Reflexion und Diskussion sollen Möglichkeiten, Prioritätensetzungen sowie Umsetzungsschwierigkeiten und Konsequenzen vermitteln
- **Ergebnisse der Betrachtung bilden die Basis, um in der weiteren Diskussion einen Entwicklungspfad auszuwählen und anschließend das Handlungskonzept zu entwickeln**



Wie andere Städte die Mobilitätswende bestreiten

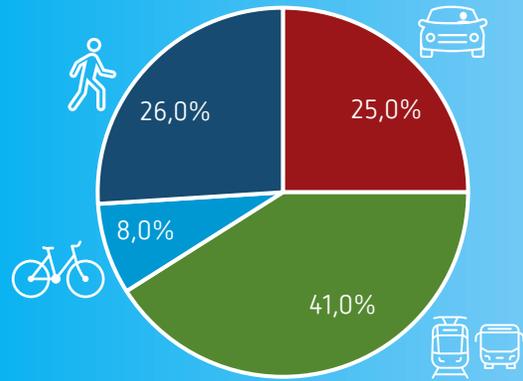
- Darstellung im Städtequartett, wie verschiedene Städte auf der Welt die Mobilitätswende angehen

- Was sind die Kernmaßnahmen?
- Wie werden Verkehrsmittel gefördert?
- Welche Strategien verfolgt die Stadt?





Zürich
400.000



Kernmaßnahmen

ÖV-Beschleunigung

Zuflussregulation

Parkplatzmoratorium

Förderung der Verkehrsmittel

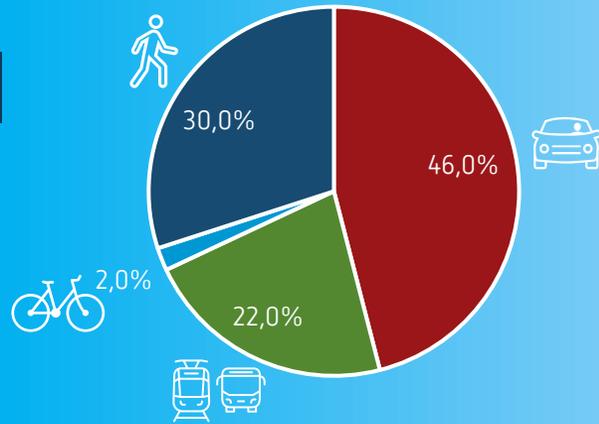


Strategie

Steuern über Regeln/ Preise		Steuern über Anreize
Verkehrsträgerbezogen		Vernetzt & Digital
Optimieren im Bestand		Ausbau & Investition
Gleichberechtigtes Miteinander		Priorisierung v. Umweltverbund
Verkehrsmitteltrennung		Mischverkehrsflächen
Hauptstraßen für den MIV		Hauptstraßen f. Umweltverbund
Fahrrad als Rückgrat		ÖPNV als Rückgrat



Lissabon
505.000



Kernmaßnahmen

Ausbau von Sharing-Angeboten und On-Demand

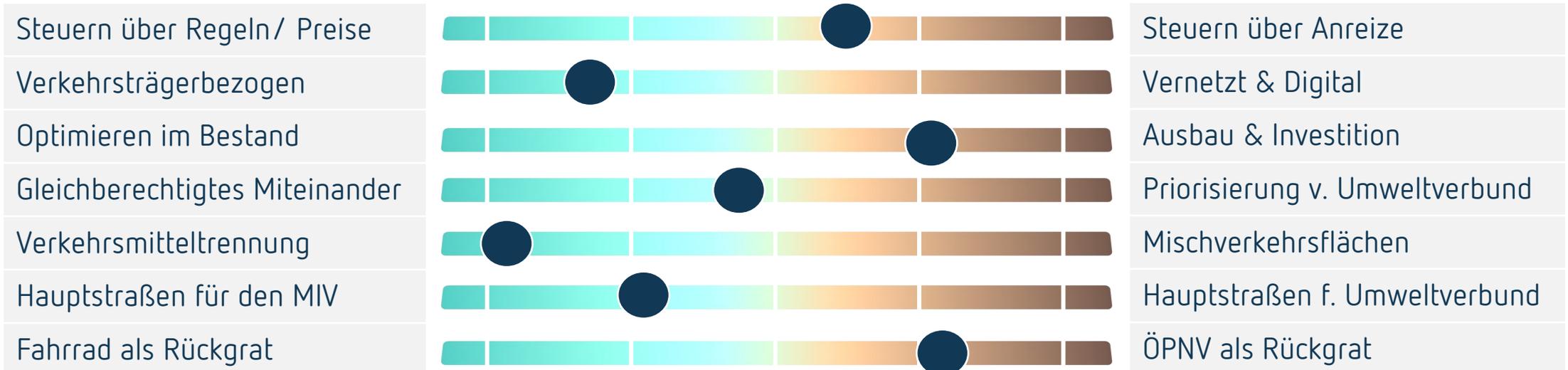
Betriebliches Mobilitätsmanagement (Corporate Mobility Pact)

Lenkung von touristischem Verkehrsaufkommen

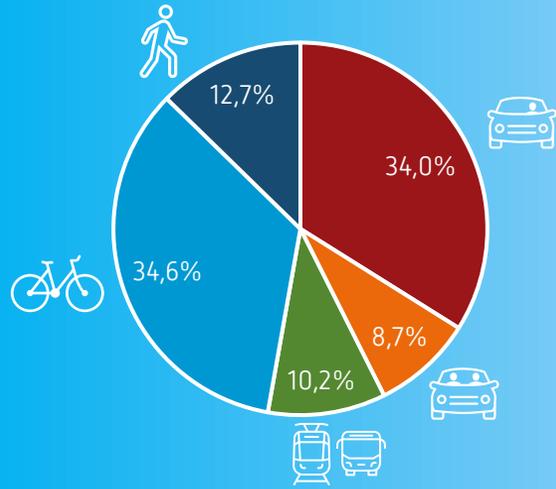
Förderung der Verkehrsmittel



Strategie



Gent
246.000



Kernmaßnahmen

- Restriktives Parkraummanagement
- Zonen & Priorisierung
- Autofreies Zentrum

Förderung der Verkehrsmittel

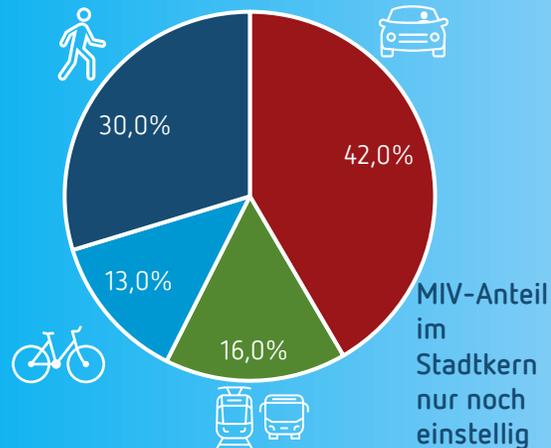


Strategie

Steuern über Regeln/ Preise		Steuern über Anreize
Verkehrsträgerbezogen		Vernetzt & Digital
Optimieren im Bestand		Ausbau & Investition
Gleichberechtigtes Miteinander		Priorisierung v. Umweltverbund
Verkehrsmitteltrennung		Mischverkehrsflächen
Hauptstraßen für den MIV		Hauptstraßen f. Umweltverbund
Fahrrad als Rückgrat		ÖPNV als Rückgrat

Ljubljana

280.000



Kernmaßnahmen

Sperrung zentraler Durchgangsstraße für Kfz-Verkehr

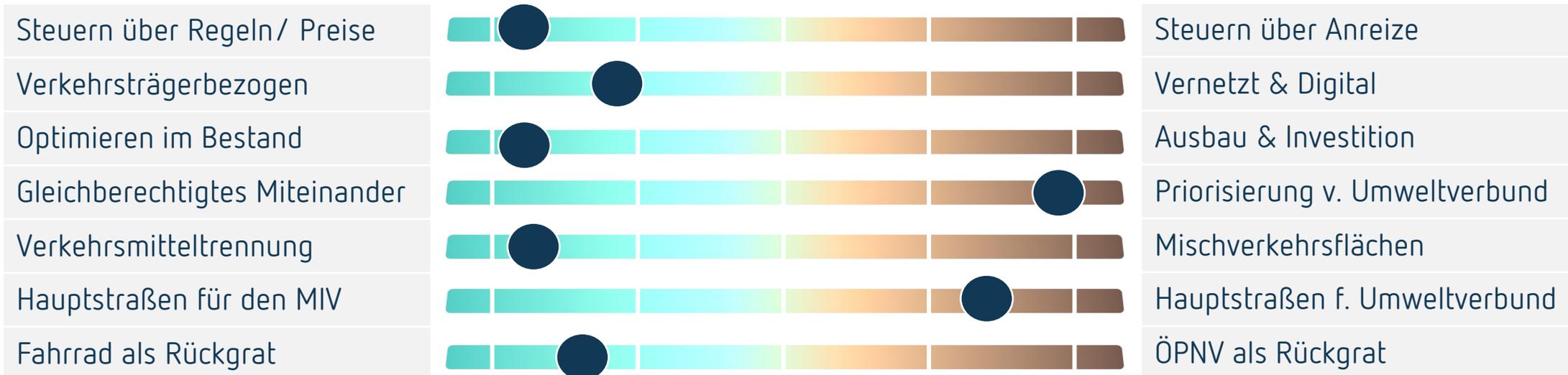
Verlagerung von Parkplätzen in Tiefgaragen

Umgestaltung von Plätzen und Straßen, Vorrang des Fußverkehrs

Förderung der Verkehrsmittel

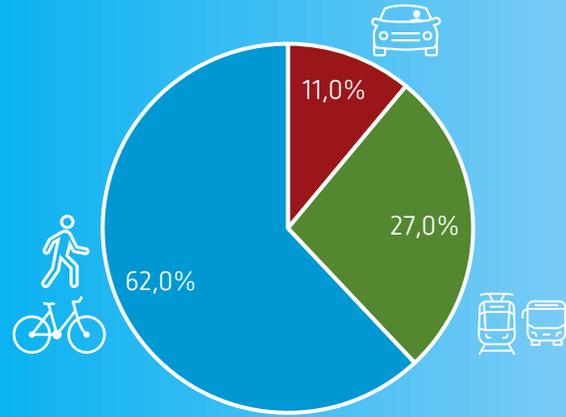


Strategie





Bilbao
345.000



Kernmaßnahmen

Intermodalität

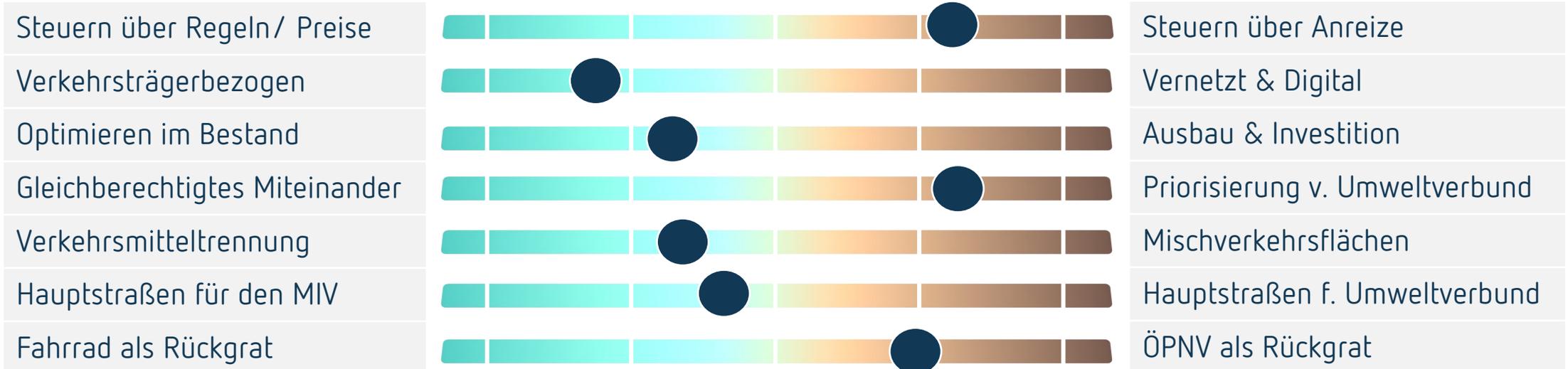
Nahmobilitätsachsen

Stadtweit Tempo 30

Förderung der Verkehrsmittel

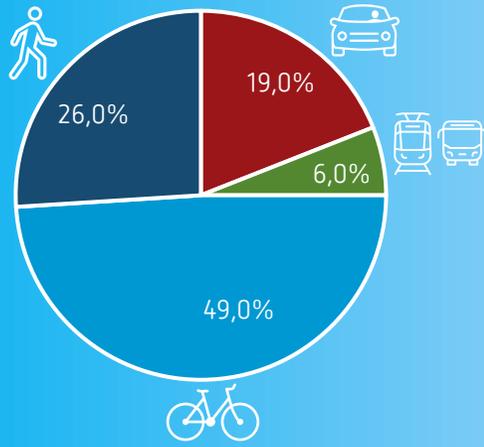


Strategie



Utrecht

395.300



Kernmaßnahmen

- Führung des Autoverkehrs über äußere Ringstraße
- Fokussierung auf Fuß- und Radverkehr
- Anbindung zentraler Punkte an Stadtbahn

Förderung der Verkehrsmittel



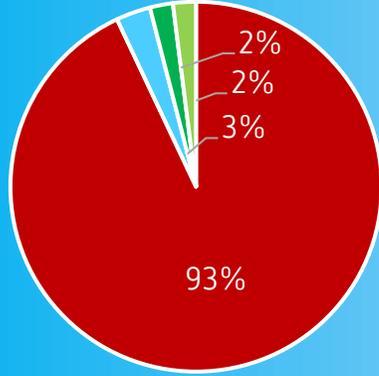
Strategie

Steuern über Regeln/ Preise		Steuern über Anreize
Verkehrsträgerbezogen		Vernetzt & Digital
Optimieren im Bestand		Ausbau & Investition
Gleichberechtigtes Miteinander		Priorisierung v. Umweltverbund
Verkehrsmitteltrennung		Mischverkehrsflächen
Hauptstraßen für den MIV		Hauptstraßen f. Umweltverbund
Fahrrad als Rückgrat		ÖPNV als Rückgrat



Columbus

280.000



Kernmaßnahmen

Connected Vehicle Environment

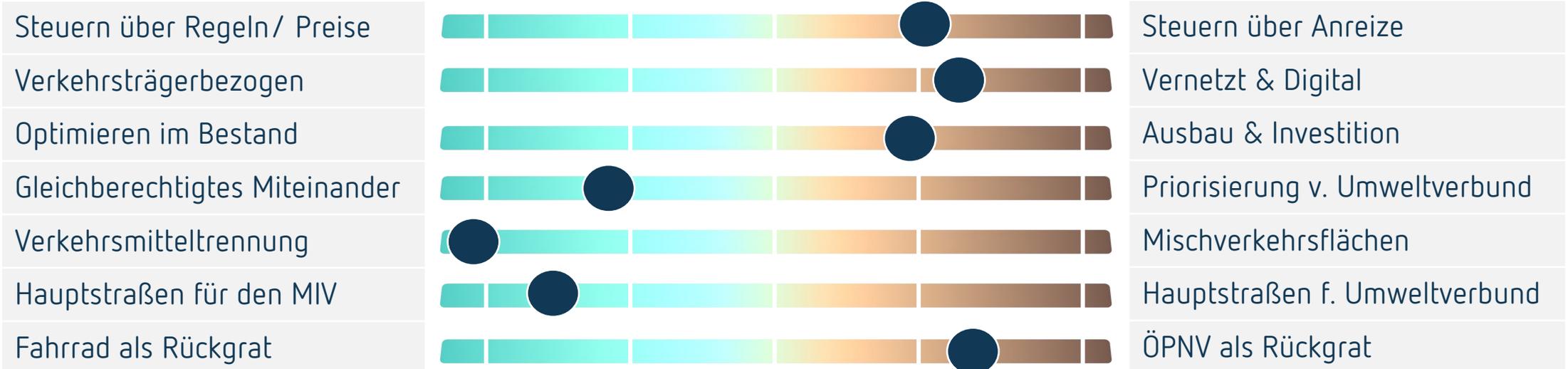
Ausbau E-Mobilität

Data Management Plan

Förderung der Verkehrsmittel

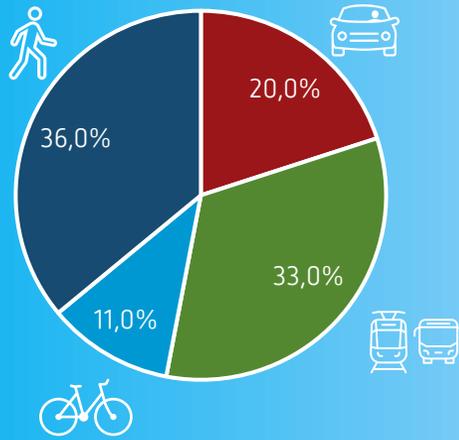


Strategie



Helsinki

656.920



Kernmaßnahmen

Klare und deutliche Verkehrsmitteltrennung, stadtwweit Tempo 30

Multimodale Mobilität, Intensive Förderung MaaS

„Mobilitätsflatrate“

Förderung der Verkehrsmittel



Strategie

Steuern über Regeln/ Preise		Steuern über Anreize
Verkehrsträgerbezogen		Vernetzt & Digital
Optimieren im Bestand		Ausbau & Investition
Gleichberechtigtes Miteinander		Priorisierung v. Umweltverbund
Verkehrsmitteltrennung		Mischverkehrsflächen
Hauptstraßen für den MIV		Hauptstraßen f. Umweltverbund
Fahrrad als Rückgrat		ÖPNV als Rückgrat

Welchen Weg soll Wuppertal wählen?

1. Gallery Walk

- Quartett
- Wo steht Wuppertal heute?

2. Arbeitsphase in drei Gruppen

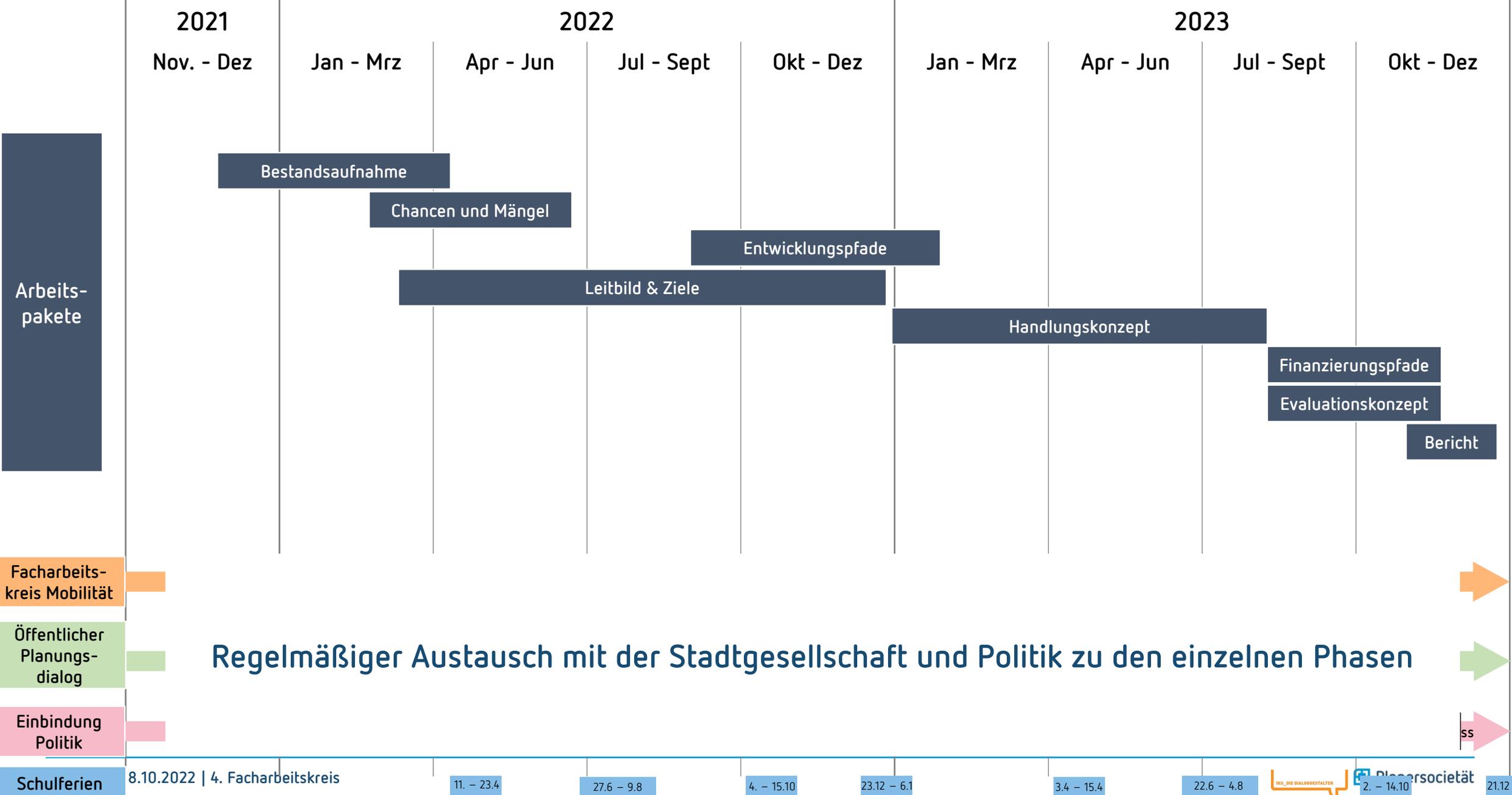
- Zusammenfindung über Süßigkeit
- **30 Minuten Diskussion über mögliche Kernmaßnahmen und Strategien für Wuppertal**
- Auswahl der Kernmaßnahmen aus Quartett
- Strategiewahl über Klebepunkte

3. Anschließend Vorstellung im Plenum

Ausblick



Zeitplan: Gesamtstädtisches integriertes Mobilitätskonzept Wuppertal



www.planersocietaet.de



**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit.**

Planersocietät
Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund
Fon 02 31 / 58 96 96-0
Fax 02 31 / 58 96 96-18
info@planersocietaet.de

Kontakt
Alexander Reichert
Fon 02 31 / 58 96 96-16
Fax 02 31 / 58 96 96-18
reichert@planersocietaet.de