

Facharbeitskreis | 1. Sitzung

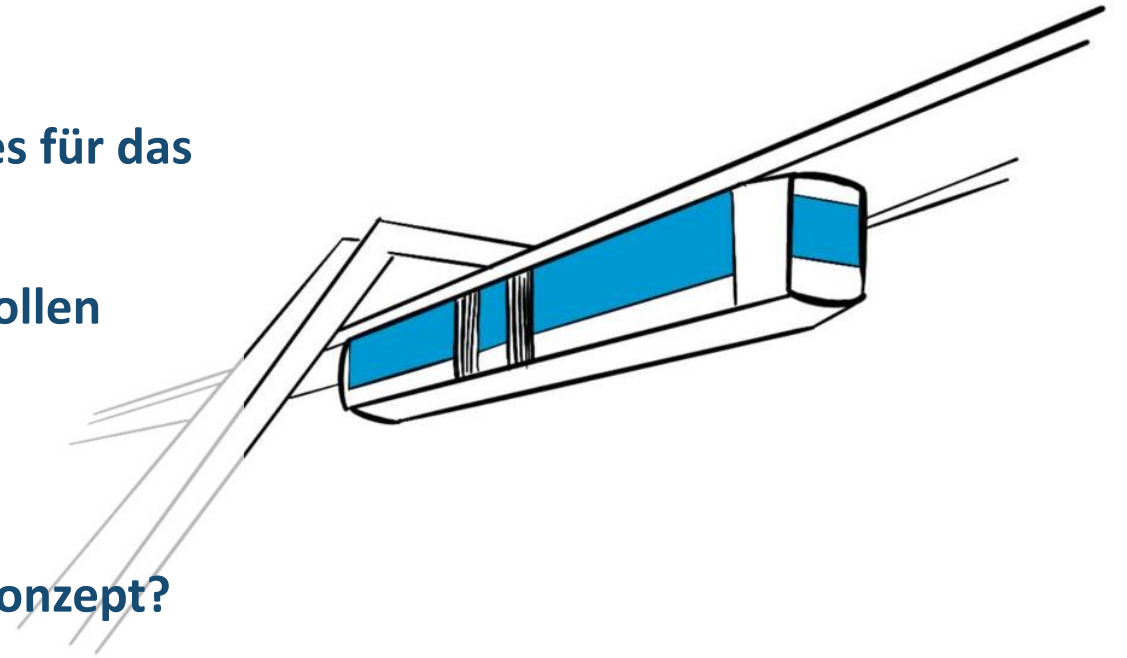
Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept

Wuppertal

08.02.2022

Tagesordnung

- 18.00 **1. Begrüßung & Einführung**
- 18.20 **2. Vorstellung des Arbeits- und Dialogprozesses für das gesamtstädtische Mobilitätskonzept**
- 18.50 **3. Facharbeitskreis Mobilität: Aufgaben und Rollen**
- 19.10 Gruppenfoto & Pause
- 19.25 **4. Erste Eindrücke: Mobilität in Wuppertal**
- 19.55 **5. Austausch: Erwartungen an das Mobilitätskonzept?**
- 20.25 **6. Ausblick und Abschluss**
- 20.30 **Ende**





TOP 1

Begrüßung

Stadt Wuppertal

Planersocietät

Wir haben einen
Erfahrungshintergrund
aus über 27 Jahren
kommunaler Beratung

Wir sind ein
interdisziplinäres
Team mit über 60
Mitarbeitenden aus
den Bereichen
Verkehrs-, Raum-
Stadtplanung,
Bauingenieurwesen,
Geografie &
Kommunikation)

Wir arbeiten von den
Standorten in Dortmund,
Bremen und Karlsruhe
sowie darüber hinaus viel
vor Ort

Wir arbeiten besonders gerne an
Schnittstellenthemen: SUMP,
Mobilitätskonzepte, Fuß-, Rad- &
Nahmobilität, ÖPNV-Projekte,
kommunikativer Dialog

Planersocietät – eine Auswahl an VEP/SUMP/Mobilitätskonzepten



Kassel documenta Stadt



VEP Hamburg | MEP Braunschweig | Mobilitätsplan D: Düsseldorf | Masterplan Mobilität 2030 Dortmund | Masterplan Mobilität KielRegion | VEP Saarbrücken | VEP Bremen 2025 | VEP Kassel (Stadt & Region) | Masterplan Mobilität Gelsenkirchen | Mobilitätskonzept Leverkusen | IMOK Paderborn | VEP Koblenz | Mobilitätskonzept Bocholt | Masterplan Verkehr Offenburg | SUMP Ludwigsburg | VEP Gießen | Mobilitätskonzept Marburg | Mobilitätskonzept Ibbenbüren | VEP Gronau | Mobilitätskonzept Greven | Mobilitätskonzept Meerbusch | VEP Recklinghausen | VEP Bamberg | Masterplan Mobilität Limburg | IVEK Bad Kreuznach | VEP Fulda | VEP Soest | VEP Buxtehude | VEP Lahr | VEP Bretten | MOKO St. Ingbert | VEP Pirmasens | Mobilitätskonzept Oer-Erkenschwick | Mobilitätskonzept Bergheim | Mobilitätskonzept Elsdorf | MOKO Alfter | RVR Mobilitätskonzept Metropole Ruhr | Integriertes Regionales Mobilitätskonzept Rhein-Wupper | VEP ÖPNV Saarland

Team Planersocietät

Projektleitung:



Dipl. Ing. Alexander Reichert

Projektleiter
Moderation der Veranstaltungen

Projektberatung:



Dr.-Ing. Michael Frehn
geschäftsführender Partner
Inputgeber und Beratung



Markus Bednarek, M. Sc.

Integrierte Mobilitätskonzepte &
Verkehrsentwicklungsplanung,
Verkehrsmodellierung, Parkraumkonzeption



Lisa Klopff, M. Sc.
ÖPNV- und
Erreichbarkeitsplanung, Inter- &
Multimodalität, regionale
Mobilitätskonzepte,



Dirk Lange, M. Sc.

Integrierte Mobilitätskonzepte &
Verkehrsentwicklungsplanung, Nahmobilität,
Verkehrssicherheit

Team IKU_Die Dialoggestalter

- Kompetenz bei Bürgerbeteiligung, Stakeholder-Dialogprozessen, Organisationsentwicklung, Projekt- und Krisenkommunikation
- Kommunikationsberatung und Moderation
- „Brandschutz und Feuerwehr“
- Auf kommunaler Ebene sowie für Unternehmen, Verbände, Behörden und Ministerien tätig
- Rund 30 Jahre Erfahrung
- Rund 30 Mitarbeiter*innen



Petra Vossebürger

Dipl. Ing. Raumplanung
Moderation



Philipp Taudien,

M.Sc. Kognitions- und
Medienwissenschaft
Social Media Manager



Christina-Bella Pagés

M.A. Gesellschaft und Raum
Assistenz

TOP 2

Einführung und

Warming-Up



TOP 3

Arbeits- und Dialogprozess

Mobilität.
Stadt.
Dialog.



Warum ein Mobilitätskonzept für Wuppertal?

1. Es fehlt ein strategisches übergeordnetes Planwerk für die Verkehrsplanung in den kommenden 10 Jahren

2. Die Mobilität-/ Verkehrs- wende ist in aller Munde - Es besteht Handlungsdruck

3. Es besteht seitens der Entscheidungsträger (auf verschiedenen politischen Ebenen) eine Bereitschaft zu handeln



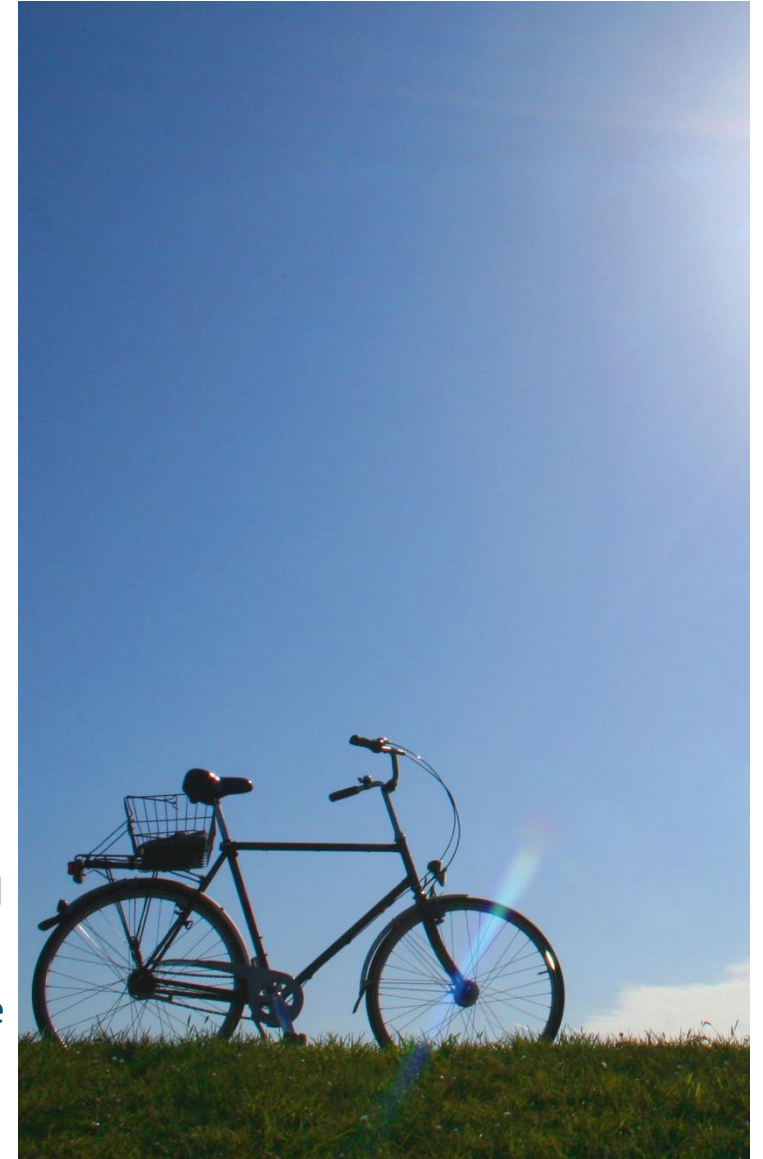
critical mass, Ungarn



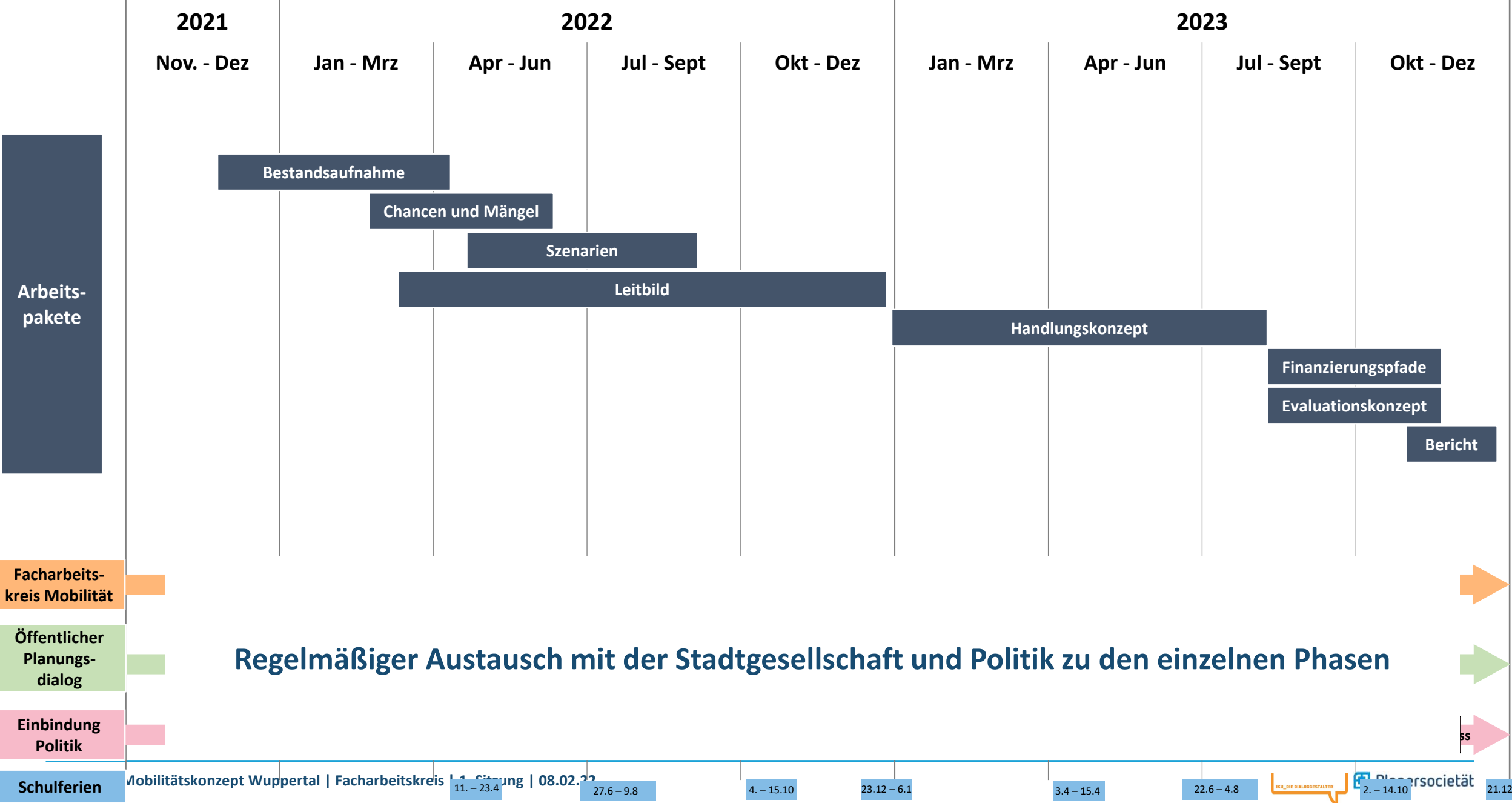
Die Aufgabe – Mobilitätskonzept Wuppertal

Das gesamtstädtische nachhaltige Mobilitätskonzept Wuppertal

- ... stellt die **aktuelle verkehrliche Situation** in Wuppertal dar
- ... ist ein **gesamtstädtischer Plan & kontinuierlicher, strategischer Prozess**
- ... legt als Rahmenplan **Ziele und Strategien für die zukünftige Entwicklung** von Verkehr und Mobilität auf gesamtstädtischer Ebene in Wuppertal fest
- ... berücksichtigt **aktuelle Mobilitätstrends und -entwicklungen**
- ... **integriert aktuelle Entwicklungen und Konzepte**
(z.B. Radverkehrskonzept, Elektromobilitätskonzept, Stadtentwicklungskonzept, etc.)
- ... bildet eine **Schnittstelle zu anderen Fachdisziplinen**
(z.B. Siedlungsentwicklung, Einzelhandel,...)
- ... stellt die **Bindewirkungen zwischen diesen verschiedenen Teilkonzepten** her
- ... wird **kommunikationsorientiert** erarbeitet (Bündelung der Vielzahl an Interessen- und Akteursgruppen in einen kooperativen, beteiligungsorientierten Planungsprozess)
- ... beinhaltet die Erarbeitung eines konkret **ableistbaren Maßnahmenprogramms** für die kommenden Jahre
- ... gemeinsamer **Leitfaden** für die Verwaltung (Arbeits- und Zielgrundlage)



Zeitplan: Gesamtstädtisches integriertes Mobilitätskonzept Wuppertal



Regelmäßiger Austausch mit der Stadtgesellschaft und Politik zu den einzelnen Phasen



SS

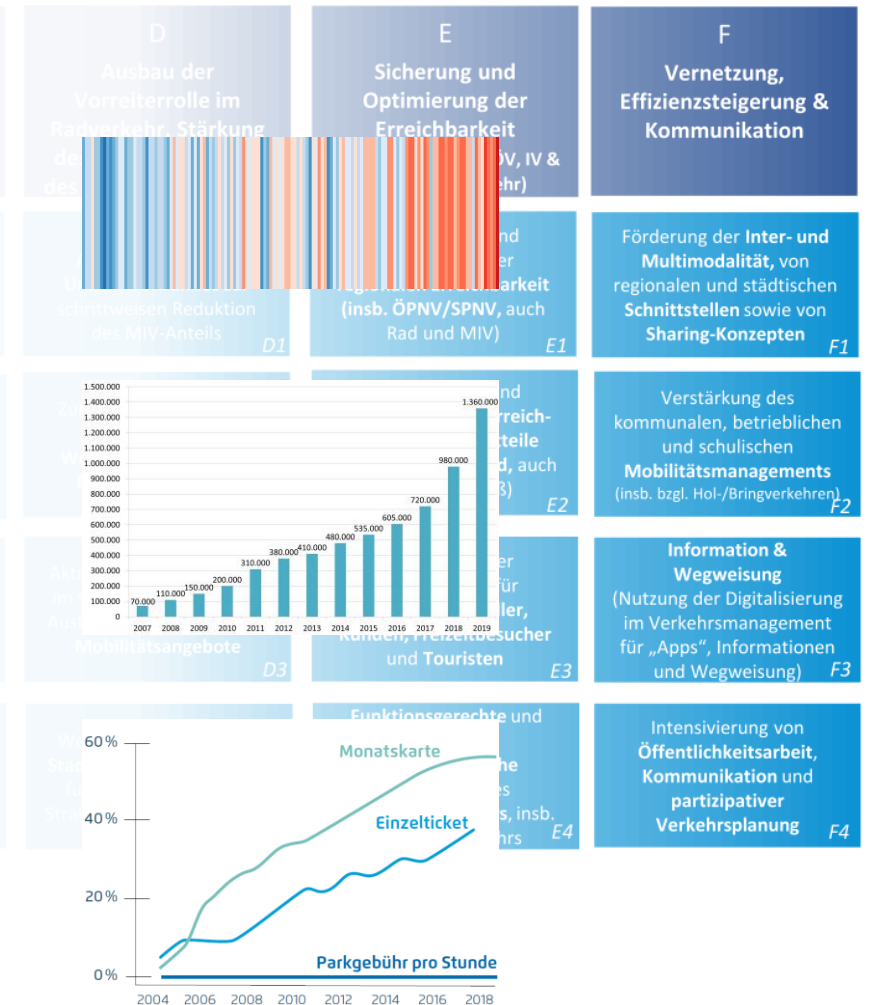
Eine solide Basis schaffen...

- Auswertung bestehender Konzepte/Planungen/Daten
Aufnahme von wichtigen Quellen/Zielen im Stadtgebiet
 - Verkehrsmodell
 - Haushaltsbefragung
 - Bestehende Konzepte
 - Analyse von Siedlungs- und Strukturdaten
 - Ortsbefahrungen und -begehungen
 - Punktuelle Vertiefungen: Verkehrssicherheitsanalysen, Straßenraumanalysen, ÖPNV- und Nahmobilitätsanalysen...
- **Zielgeleitete Analyse** der Konzepte und Daten: Neue Erkenntnisse aus bestehenden Daten gewinnen



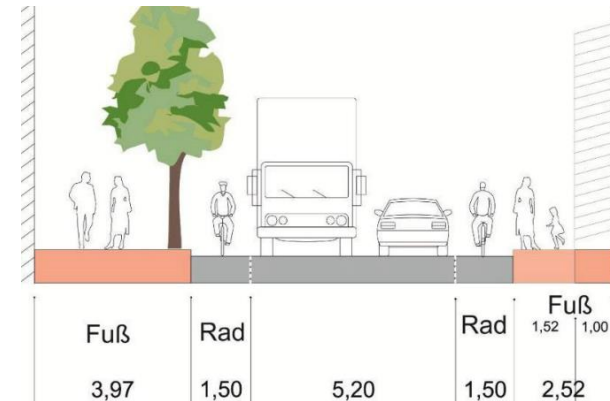
Meilenstein: Zielkonzept

- Auf Basis von Struktur- und Prognosedaten sowie bestehenden Zielsetzungen
 - Leitbild als Scharnier zu bestehenden Konzepten
 - Oberziele und untergeordnete (Maßnahmen-)Ziele
 - Zielkriterien und Zielwerte, ggf. quantitativ (z.B. Modal Split, Verkehrsmengen, Lärmbetroffene, Verunglückte)
 - Diskussion von Teilstrategien und zum Umgang mit Zielkonflikt
 - „roter Faden“: Bewertungsmaßstab für Analysen und Maßnahmen, Evaluation
- Empfehlungen für strategische Handlungsfelder unter Beachtung der Herausforderungen und Mobilitätsumbrüche entwickeln



Meilenstein: Handlungskonzept

- Beispielsweise in diesen Handlungsfeldern:
 - Steigerung der Qualität des Fuß- und Radverkehrs
 - Steigerung der Attraktivität des ÖPNV
 - Verträgliche, bedarfsgerechte Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs
 - Vernetzung der Verkehrsmittel und Flexibilisierung der Mobilität
 - Maßnahmen des Mobilitätsmanagements
 - ...
- Zusammenfassung und Bewertung der Maßnahmen in Handlungssteckbriefen für die Stadt Wuppertal (Wer/Was/Wann, Finanzierung, Wirkungen etc.)



B.2.1 Ausbau von Mobilitätsangeboten für die Achsenwischenräume
 EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN | Themenfeld: Zubringer & Vernetzung

Priorisierung	Beschreibung
<p>Zeitraum</p> <p>Zusammenfassung: Entwicklung von Mobilitätskonzepten für die Räume mit gemisser Siedlungsdichte und abgestufter Verkehrsnachfrage insbesondere in den Keisen.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> Identifizierung von Planungsräumen Auswertung vorhandener Mobilitätsangebote in der Kieflage und in Str. einstr. Überlagbarkeit Auswerten von Lastfahrr. HVV und MaaS Prüfung vorhandener lokaler Ressourcen einschließlich privater Mobilitätsdienstleister Auswahl geeigneter Instrumente und Formen von Mobilitätsangeboten unter Berücksichtigung bestehender Ressourcen Ausarbeiten von Bedienungskonzepten (Fahrerlos, Fahrerlos mit Leuchtschild, etc.) 	<p>Während die Hauptverkehrskorridore und die nachfrageorientiert mit qualifizierten Bikes- und Bikes bedient werden, sind für Zwischenräume ergänzende Mobilitätsangebote zu konzipieren. Neben dem Schülerverkehr gibt es weitere Anlässe zur Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse im vorwiegend ländlich geprägten Raum, insbesondere zur Erreichbarkeit der zentralen Orte und starken Achsen zu etablieren. Die Erreichbarkeit kann auch ergänzend zum ÖPNV durch bürgerschaftliches Engagement, private Mietfahrzeuge und weiterer Mobilitätsformen geleistet werden.</p> <p>Als zusätzlichen bewährte Instrumente, stehen Bürgerbusse, Rufbusse, Fahrgemeinschaften und eigenorganisierte Initiativen wie Bürgermobilität, Mitfahrtdienste und Mitfahrtsdienste zur Verfügung. Ergänzend kann auch der Radverkehr insbesondere in Form von E-Bikes / Pedelecs, als Zubringer zum übergeordneten ÖPNV weiterentwickelt und gefördert werden. Die Angebotswahl hängt immer von den örtlichen Bedingungen ab und ist auf dieser Ebene zu prüfen. Ein wichtiger Fokus liegt auf der Erhebung vorhandener Ressourcen. Dazu gehören auch externe Fuhrparks wie Gemeindefahrzeuge oder Stützpunkte für Behindertenförderung.</p>

MASTERPLAN MOBILITÄT
 Kieflage

Starker Mobilitätsverbund

Wirkungen und Effekte:

- großräumliche Teilhabe: Erreichbarkeit von Zentren und starken ÖPNV-Achsen
- Effizienz durch optimierte Auslastung
- Flexibilisierung durch nachfrageorientierte Angebote
- Stärkung des gemeinsamen Engagements
- Demografischer Wandel: Daseinsvorsorge

CO₂-Einsparpotenzial

Schnittstellen und Bezugspunkte

B.2.2 Mobilitätsstationen, B.2.3 Schülerverkehr, B.2.4 Autonome Kleinbusse, Themenfeld C.1 und insb. C.1.1 Mobilitätsstationen

Kreuz: ggf. Regionalbudget der Kieflage

Quelle: NAK SH, Verkehrsunternehmen, andere Mobilitätsdienstleister, Mobilitätsstationen



Wie wird die Bürgerschaft eingebunden?

Mobilität geht alle an: Komplexität, Konfliktpotenzial und Verfahrensdichte erfordern ein partizipatives Vorgehen – daher verschiedene Formate geplant

- 2 große Bürger- und Mobilitätsforen
- Beteiligung der Stadtbezirke
- Online-Dialog
- Kinder- und Jugendbeteiligung
- Lastenradinfotour – Beteiligung vor Ort
- Facharbeitskreis Mobilität



TOP 4

Facharbeitskreis Mobilität

Aufgaben und Rolle

Mobilität
Denk

Denk

Mobilität

Mobilität

2
Deine

PROZESS
Was sind die verschiedenen
Phasen im Prozess?
Wer und wie wird beteiligt?
SEITE 4

LEITBILD
& ZIELE
Was ist das Leitbild der
Verkehrsentwicklungs-
planung? Welche Ziele
werden verfolgt?
SEITE 6

MOBILITÄT
IN HAMBURG
Wie ist...

Facharbeitskreis Mobilität: Aufgaben und Rolle

Aufgaben

- Der Facharbeitskreis begleitet den Arbeitsprozess für das Mobilitätskonzept Wuppertal.
- Die Mitglieder beleuchten die unterschiedlichen Interessen und sorgen für die weitere (inhaltliche) Qualifizierung der Zwischenergebnisse. Zugleich übernehmen sie Prozessverantwortung und unterstützen dabei, den Arbeitsprozess und die Umsetzung der Ergebnisse des Mobilitätskonzepts in der Stadtgesellschaft zu verankern.

Rolle

- Der Facharbeitskreis formuliert Empfehlungen. Fachliche Schlussfolgerungen und Entscheidungen obliegen der Stadtverwaltung und den politischen Gremien Wuppertals.



Facharbeitskreis Mobilität: Arbeitsrahmen

Verabredungen für die Zusammenarbeit

1. Der Facharbeitskreis wird regelmäßig tagen. Aktuell sind für 2022 und 2023 insgesamt sechs Sitzungen geplant.
2. Die Stadtverwaltung Wuppertal organisiert die Treffen digital oder in Präsenz und bereitet die Tagesordnung mit ihren Auftragnehmern vor. Alle Beteiligten können Themen vorschlagen.
3. Die Planersocietät ist für die inhaltliche Vor- und Nachbereitung verantwortlich, IKU für die Dialoggestaltung und die Moderation.



Facharbeitskreis Mobilität: Arbeitsrahmen

Verabredungen für die Zusammenarbeit

4. Die Sitzungen sind nicht öffentlich; individuelle Stellungnahmen im Zuge von Diskussionen werden vertraulich behandelt (geschützter Rahmen).
 - Empfehlungen werden nach Möglichkeit einvernehmlich getroffen. Abweichende Positionen werden dokumentiert.
 - Für die Kommunikation in die eigenen Netzwerke wird ein (Ergebnis-)Protokoll zur Verfügung gestellt.
 - Das Protokoll ist öffentlich. Die Stadtverwaltung informiert - nach Bedarf - die Presse und veröffentlicht Zwischenergebnisse des Arbeitsprozesses.

5. Die Mitglieder des Facharbeitskreises berichten in die eigenen Organisationen und fungieren als Botschafter*innen für ihre Netzwerke.



Facharbeitskreis Mobilität: Aufgaben und Rollen

Zusammensetzung

- Die Mitglieder des Facharbeitskreises Mobilität decken die Wuppertaler Interessenlandschaft ab (Stellvertretungsprinzip):
- Das städtische Ressort „Straßen und Verkehr“ koordiniert den Facharbeitskreis. Hauptansprechpartnerin ist die Projektleiterin des Mobilitätskonzepts, Martina Kürten. Je nach Thema können weitere Vertreter*innen aus den fachlich berührten Ressorts der Stadtverwaltung teilnehmen.
- Je Organisation nimmt eine Person kontinuierlich teil. Es sind feste Stellvertretungen benannt, die im Verhinderungsfall mitwirken.
- Der Facharbeitskreis ist auch arbeitsfähig, wenn bei einem Treffen einzelne Akteure verhindert sind. Neben den Sitzungsterminen im direkten Kontakt kann die Stadt Wuppertal die Mitglieder auf anderen Wegen konsultieren, zum Beispiel per E-Mail.
- Zu den Treffen kann die Stadt Wuppertal Gäste einladen, etwa externe Projektbeteiligte oder externe Expert*innen.



Die Straße
ist für **alle** da.

Pause



TOP 5

Mobilität in Wuppertal:

Erste Eindrücke

Wuppertal im Vergleich

 ca. 168 km² Fläche

 ca. 360.000 EW

 ca. 2.140 EW/km²

 ca. 125.894 Beschäftigte

 ca. 22.000 Studierende

 64 % Autohaushalte

 34 % Zeitkartenbesitzer

 50 % Fahrradhaushalte

 638 E-Autos (2017)

 29 km tägliche Wegestrecke

 89 min. tägliche Zeit im Verkehr

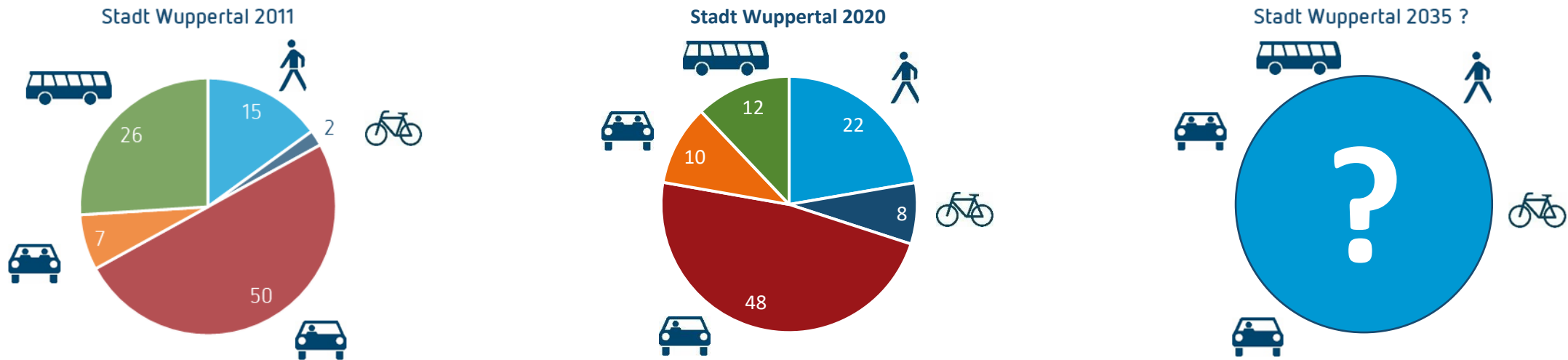
 36 % Rad-Zufriedenheit

 48 % ÖV-Zufriedenheit

 Polyzentrale Struktur

Bewegte Topographie

Entwicklung in Wuppertal



■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ MIV als Fahrer*in ■ MIV als Mitfahrer*in ■ ÖPNV
alle Angaben in %

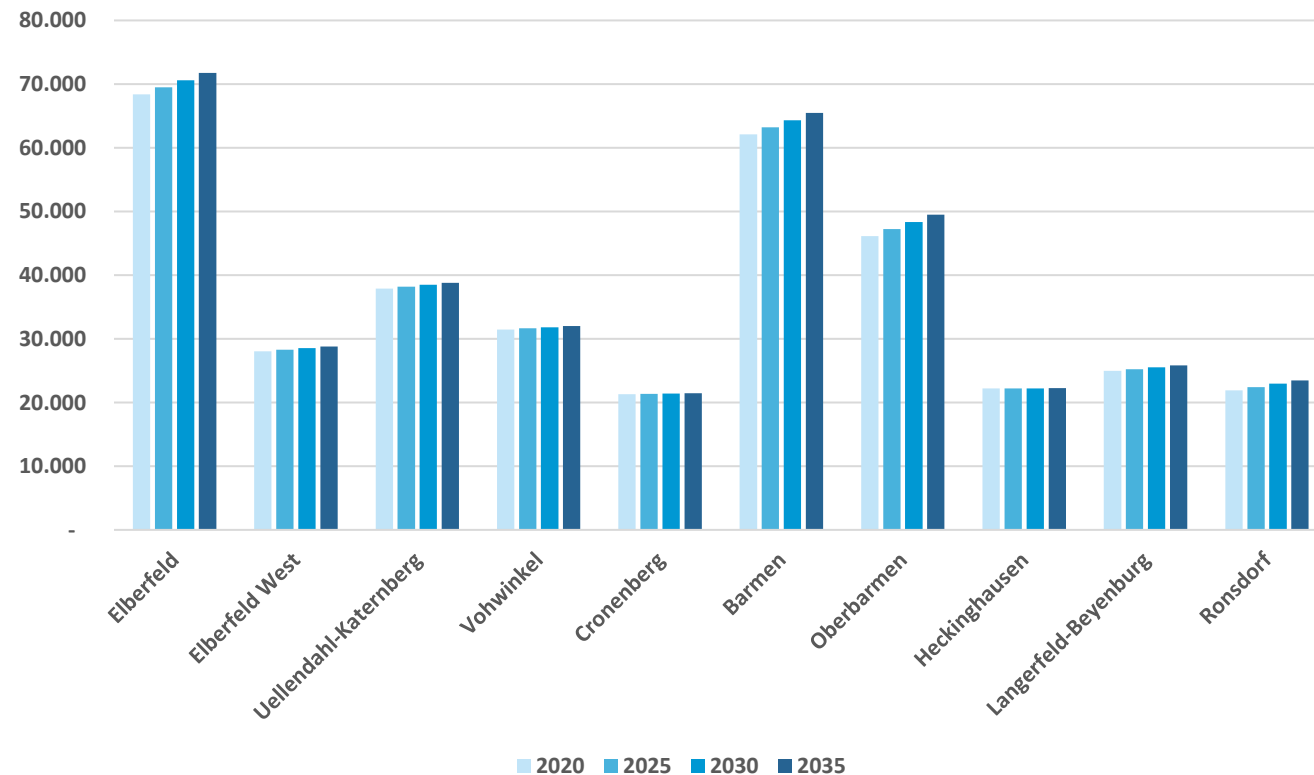
Quelle: Mobilitätsbefragung

Megatrends als Entwicklungstreiber der Mobilität

- Bevölkerungszunahme
- Alterung der Bevölkerung
- Zunahme der jungen Bevölkerung
- Soziokulturelle Vielfalt

Demographie

Bevölkerungsentwicklung nach Ortsteilen



Quellen: Stadt Wuppertal | eigene Hochrechnung

Megatrends als Entwicklungstreiber der Mobilität

- Bevölkerungszunahme
- Alterung der Bevölkerung
- Soziokulturelle Vielfalt

Demographie

- Wachstum der Stadt
- Erhöhung der Verkehrsdichte
- Flächenknappheit

Urbanisierung

- Streben nach Autonomie und Selbstbestimmung
- Wahlfreiheit
- Pluralisierung der Lebensstile
- Technische und soziale Vernetzung
- Veränderung der Arbeitswelten

Individualisierung

Mobilitätstrends – Chancen und Herausforderungen



Sharing



Automatisierung



Rad-Renaissance



Seamless Mobility



Mikromobilität



Lieferlogistik



Zunehmende Distanzen
im Alltags- und
Freizeitverkehr



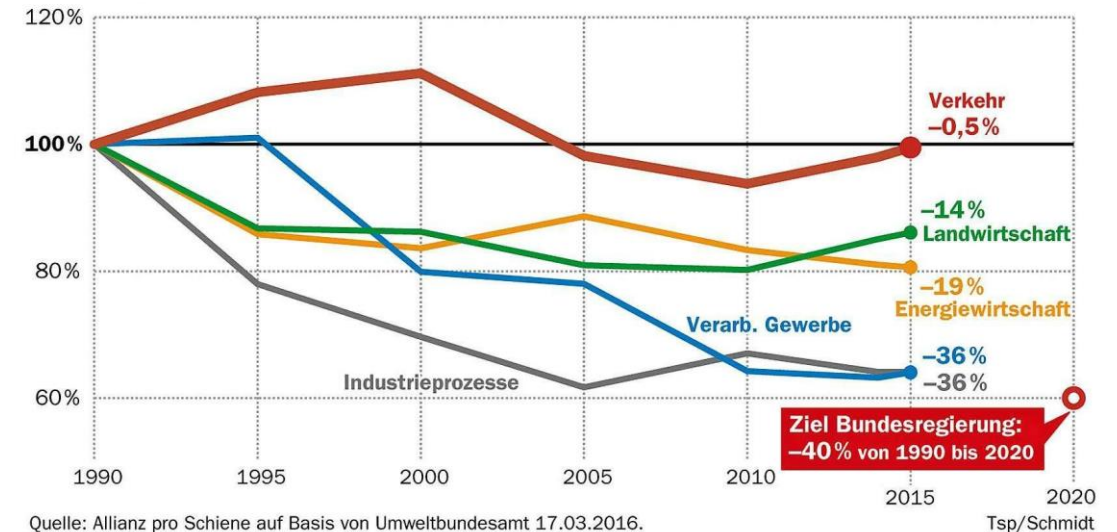
Zunahme der
Pendlerverkehre

Ansprüche von Außen – Der Rahmen

- Richtlinien und Vorgaben
(z.B. EFA, RAST)
- Barrierefreiheit
(z.B.: Personenbeförderungsgesetz (bis 2022))
- Feinstaub
(z.B.: EU-Richtlinie 1999/30/EG, Feinstaubgrenzen)
- Treibhausgasemissionen
(z.B. Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 (-40% bis 2020))
- Verkehrssicherheit & mehr

Treibhausgas-Emissionen in Deutschland

Entwicklung von 1990 bis 2015 in Prozent, 1990 = 100%





Wo steht Wuppertal?

Aus Sicht eines Wuppertalers...

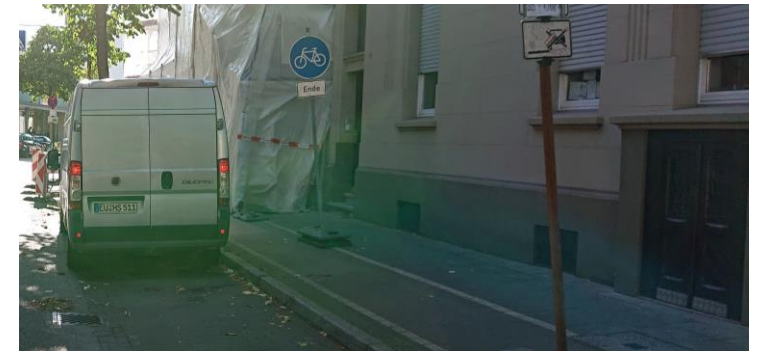
Zu Fuß in Wuppertal

- Aufwertung der Fußgängerzone und des Döppersbergs erhöhen die Aufenthaltsqualität
- Treppen und Brücken verdichten das Netz, „Wettbewerbsvorteil“ für den Fußverkehr
 - Teilweise geschlossen, Abgerissen
- Lange Querungszeiten an Signalanlagen (Große Knoten, lange Umlaufzeiten)
- Erhöhter Anteil an Überschreitungenunfällen in der Unfallstatistik, Hauptverkehrsstraßen schlecht zu queren
- Starke Einschränkungen durch schmale Gehwege im Bestand und Gehwegparken in den Gründerzeitvierteln
- Konflikte mit dem Radverkehr (Schmale Radwege, Gehwegradeln)



Mit dem Fahrrad durch Wuppertal

- Beschlossenes Radverkehrskonzept, Umsetzung erster Maßnahmen (z.B. B7)
- Attraktive straßenunabhängige Verbindungen (Nordbahntrasse und weitere)
- Großflächige Freigabe von Einbahnstraßen in den Quartieren, (fast) keine Fahrradstraßen
- Gute Ausstattung von Abstellanlagen in den Zentren und an wichtigen Punkten, Ausbaubedarf in den Quartieren, an Bushaltestellen und Bahnhöfen
- Auch an stark belasteten Straßen häufig keine Sicherung des Radverkehrs, Bussonderstreifen häufig freigegeben
- Schmale Radverkehrsanlagen im Bestand



Bus, Bahn und Schwebebahn

- Starke Verbindungen entlang der Talachse durch SPNV und Schwebebahn
- Leistungsfähige Verbindungen zu den Stadtteilen (Cityexpress, Linienbündelung)
- Großzügig geplante, teilweise veraltete Umsteigepunkte
- Testweise Einführung eines On-Demand-Verkehres
- Teilweise unzureichende Erschließung in den Wohnquartieren zu Randzeiten (z.B. Lüntenbeck, Freudenberg)
- Viele Haltestellen sind nicht barrierefrei gestaltet



Fahren, Parken und Liefern in Wuppertal

- Leistungsfähige schnellstraßenähnliche Zubringerstraßen in unsensiblen Bereichen (Kiesbergtunnel, Ronsdorfer Straße, Lenneper Straße)
- Großflächige Ausweisung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten, Streckenhafte Reduzierung im Umfeld schützenswerter Einrichtungen
- Leistungsfähiges Netz an Hauptverkehrsstraßen, Konflikte im angebauten Bereich (Lärm, Schadstoffe)
- Großes Angebot an Parkhäusern in den direkten Zentren
- Großer Raumanspruch zulasten der Nahmobilität



TOP 5

Austausch:

Erwartungen an das Konzept?

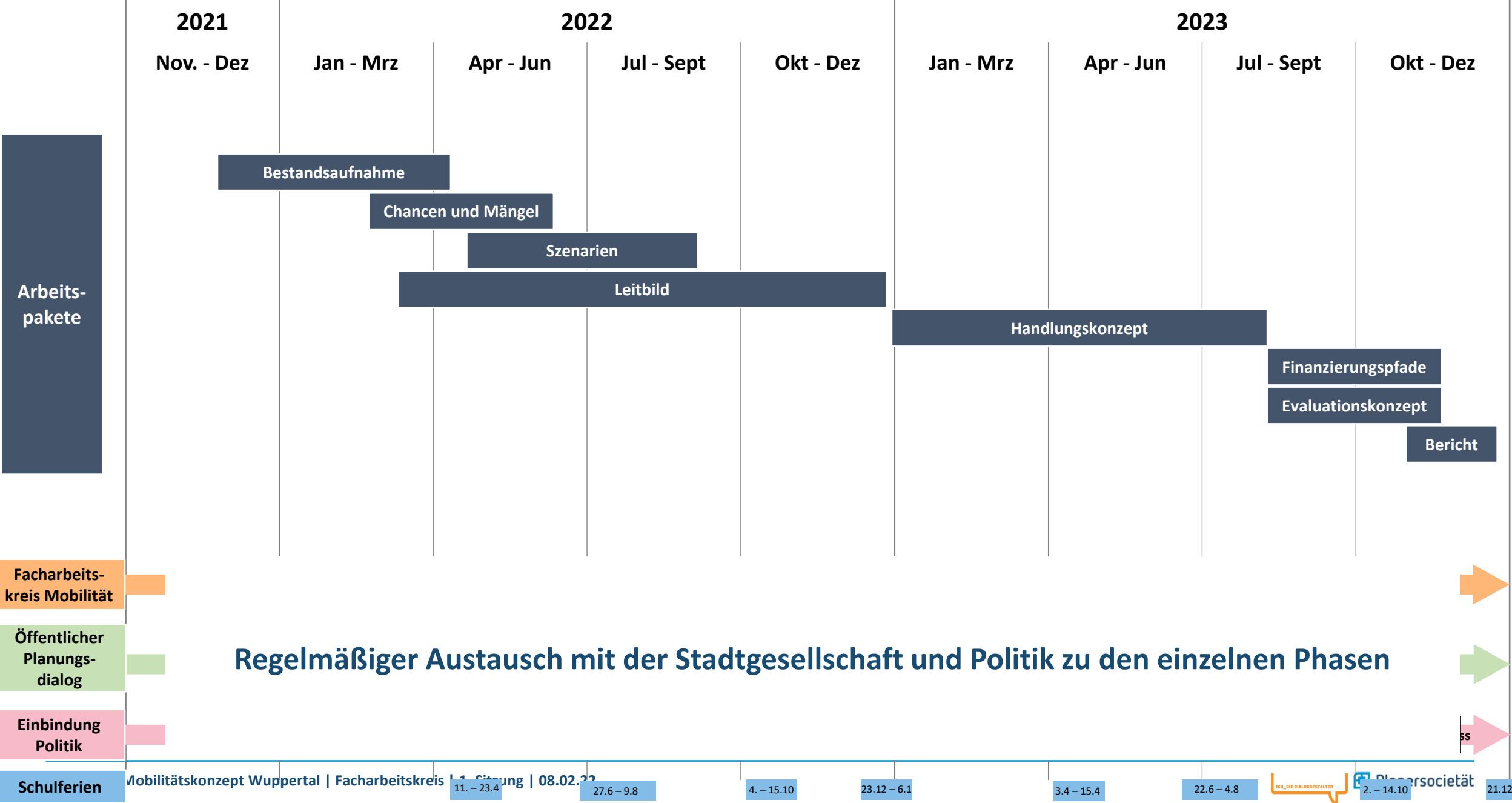
A photograph of a construction site. In the foreground, a large crane arm is visible, extending from the left side towards the center. The background features several multi-story buildings, some with balconies, under a clear blue sky. There are also some trees and a fence in the lower part of the image.

TOP 6

Ausblick

und Abschluss

Zeitplan: Gesamtstädtisches integriertes Mobilitätskonzept Wuppertal



www.planersocietaet.de
www.dialoggestalter.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

IKU GmbH

Olpe 39, 44135 Dortmund
Tel.: +49 231_931103-0
Fax: +49 231_931103-50
info@dialoggestalter.de

Stadt Wuppertal – Ressort Straßen und Verkehr

104.51 Gesamtverkehrsplanung
Johannes-Rau-Platz 1, 42275 Wuppertal
Tel.: +49 202 563 4798
martina.kuerten@stadt.wuppertal.de