

www.planersocietaet.de
www.dialoggestalter.de

Facharbeitskreis | 2. Sitzung

Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept

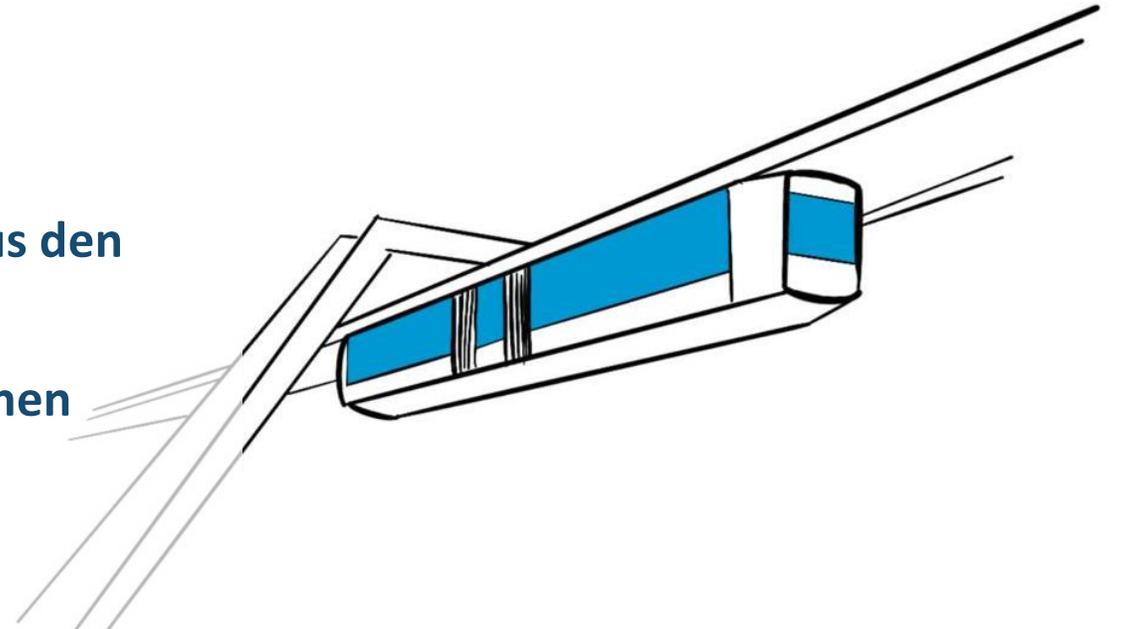
Wuppertal

04.05.2022



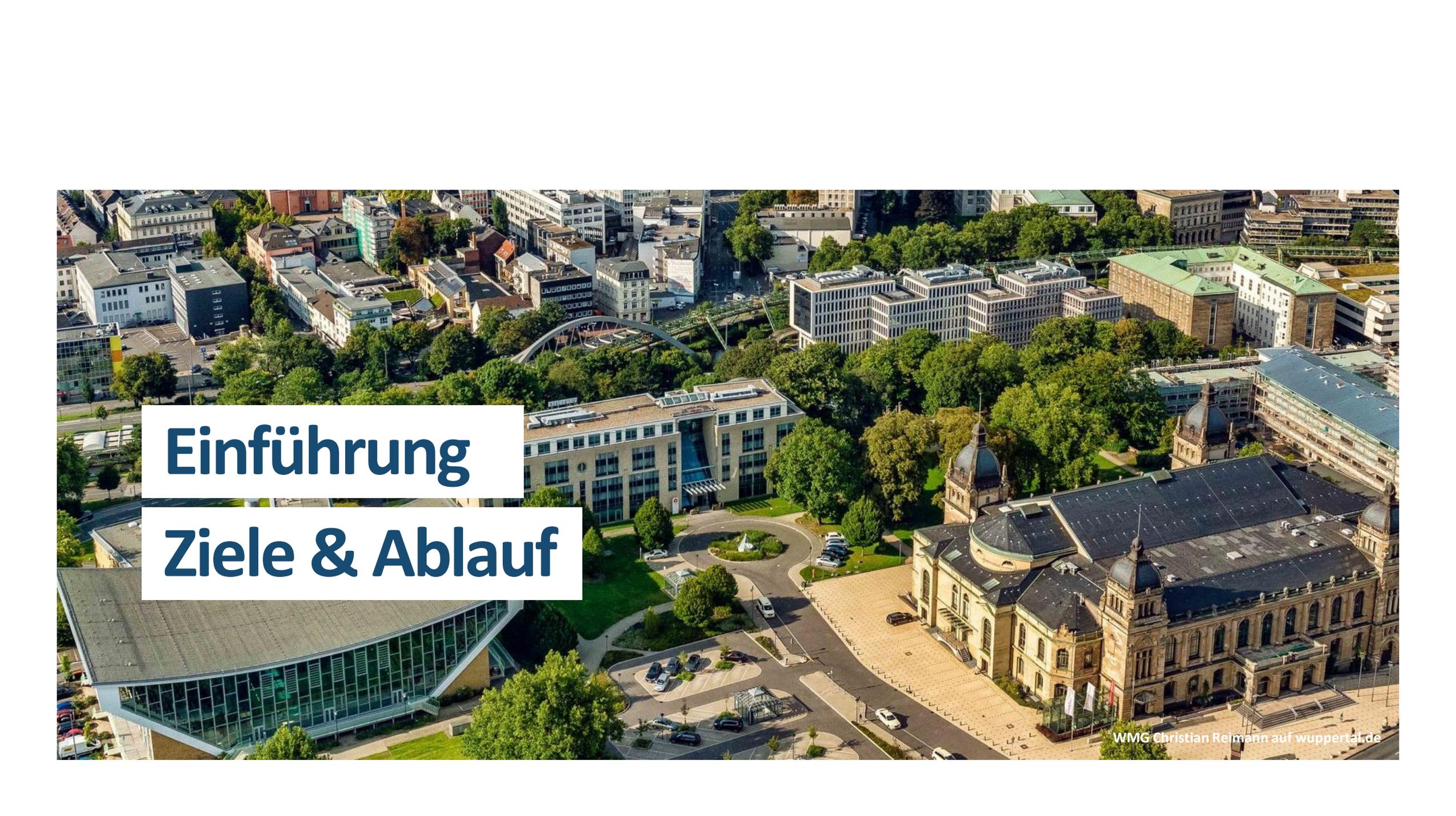
Tagesordnung

- 17.30 **1. Begrüßung**
- 2. Einführung: Ziele und Ablauf**
- 3. Resonanz Online-Dialog und Neuigkeiten aus den Netzwerken**
- 18:00 **4. Mobilität in Wuppertal – Stärken & Schwächen heute**
- kurze Pause
- 19.00 **5. Mobilität in Wuppertal – Leitbilder und Szenarien 2035**
- 19:45 **6. Resümee und Ausblick**
- 20.00 **Ende**



Begrüßung durch die Stadt Wuppertal

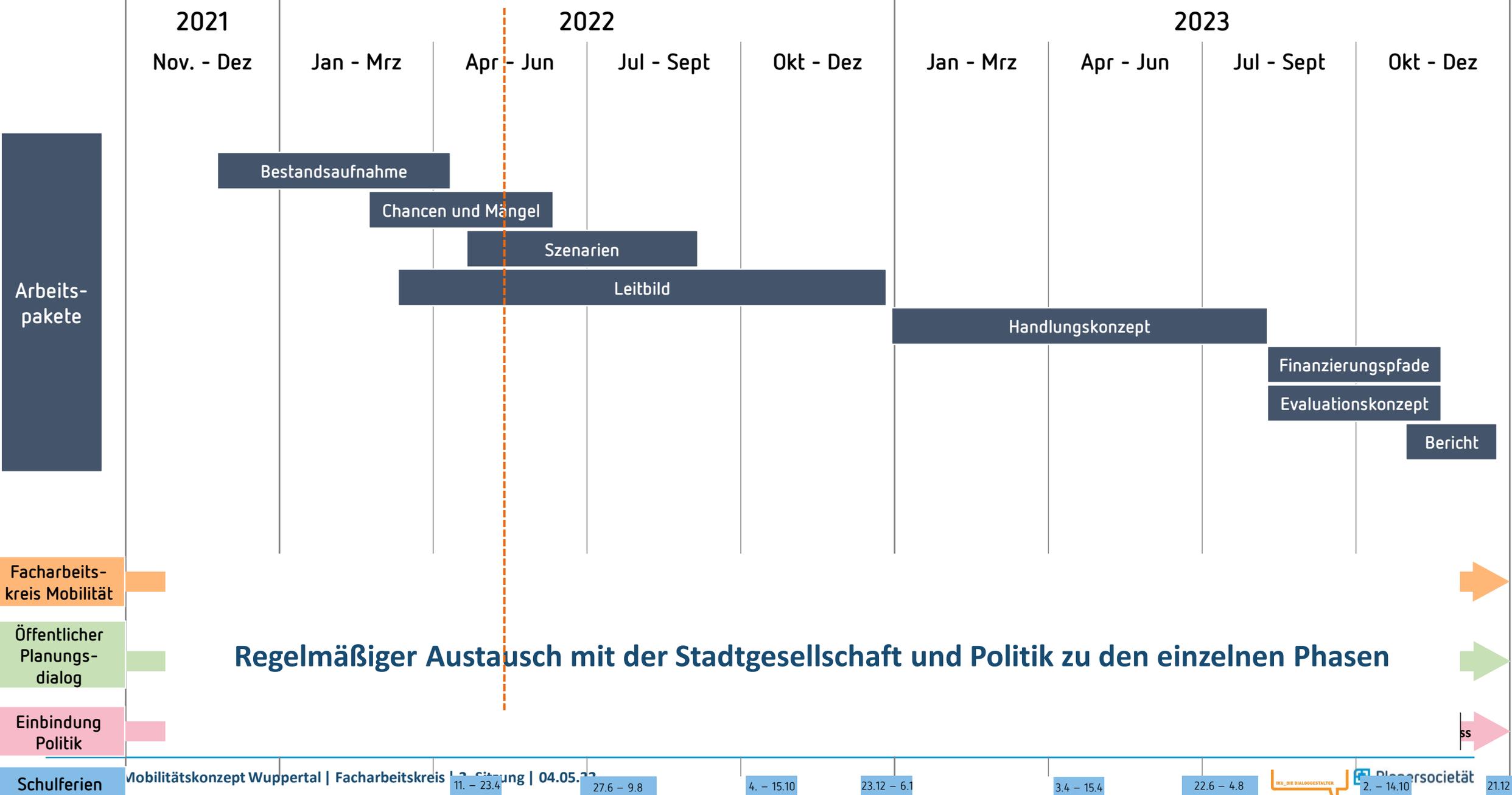




Einführung

Ziele & Ablauf

Zeitplan: Gesamtstädtisches integriertes Mobilitätskonzept Wuppertal





Online-Dialog &

Neuigkeiten aus den Netzwerken

50 JAHRE
WICKEN
Wickernhaus Wuppertal
gemeinnützige GmbH
WSW

Pedelec-Verleih

Akku-Station

Skatehalle
Wicked Woods

Café Nordbahntrasse

Trassenmeisterei

Wickernkapelle

www.wsw-emobil.de



STADT WUPPERTAL

Anmelden / Registrieren

SUCHE

VORHABENLISTE

INFORMATIONEN

KALENDER

HÄUFIGE FRAGEN

Beteiligung am Mobilitätskonzept

Wie soll unsere Mobilität von morgen aussehen?

Aktuell erarbeitet die Stadt Wuppertal ein neues gesamtstädtisches Mobilitätskonzept, in dem Ziele und Maßnahmen für die kommenden Jahre festgeschrieben werden. Es umfasst alle Verkehrsmittel und berücksichtigt die bestehenden Konzepte. Wir wollen Sie auf verschiedenen Wegen beteiligen – in unseren öffentlichen Mobilitätsforen sowie online.

Als Bewohner*in von Wuppertal bewegen Sie sich täglich durch unsere Stadt - damit sind Sie Expert*innen für die Mobilität in Wuppertal und wir wollen Ihre Meinung und Ihre Ideen hören.

Hier finden Sie unsere Online-Beteiligung – vom 25. April bis zum 15. Mai können Sie sich einbringen.

Alle Infos finden Sie unter www.wuppertal.de/mobilitaetskonzept.

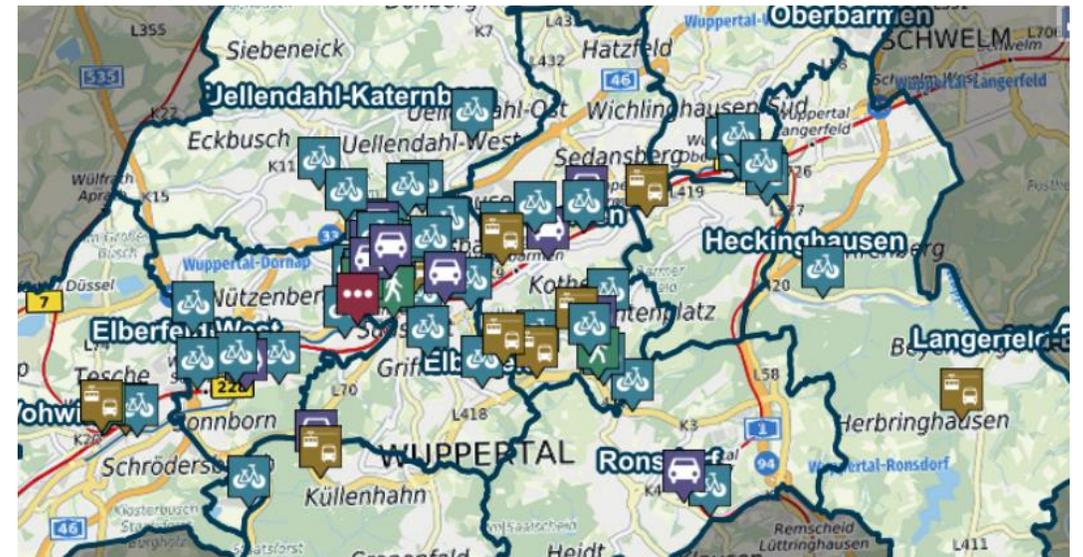
Wir freuen uns auf Ihre Ideen!



Survey-Icon made by pixelmeetup from www.flaticon.com



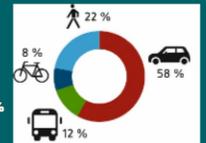
Talbeteiligung.de



Der „Modal Split“ beschreibt die Nutzung von Verkehrsmitteln auf allen Wegen in Wuppertal.

Beispiel: In Wuppertal werden insgesamt 100 Wege (egal welcher Länge) zurückgelegt, 58 davon mit dem Auto – dann beträgt der Autoanteil am Modal Split 58 %.

Die aktuellen Wuppertaler Modal-Split-Werte (seit der Corona-Pandemie) sind in der Grafik dargestellt (58 % mit dem Auto, 22 % zu Fuß, 12 % mit dem ÖPNV und 8 % mit dem Fahrrad).



Wir wollen von Ihnen wissen: Wie soll sich der Modal Split bis 2030 aus Ihrer Sicht entwickeln? Bitte verteilen Sie hierzu auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel ihre persönliche Wunschvorstellung in Prozent.

Autoverkehr %

Radverkehr %

Fußverkehr %

Busse und Bahnen %

Zurück

Weiter

An aerial photograph of a road intersection in Wuppertal, Germany. A large, modern tram bridge with a complex steel truss structure spans across the road. Several tram cars are visible on the bridge. Below the bridge, a multi-lane road with white lane markings and arrows is filled with cars. The scene is set against a backdrop of green trees and a clear sky, suggesting a bright day.

Mobilität in Wuppertal

Bestandsanalyse

Vorgehensweise & Zielsetzung

Ziel:

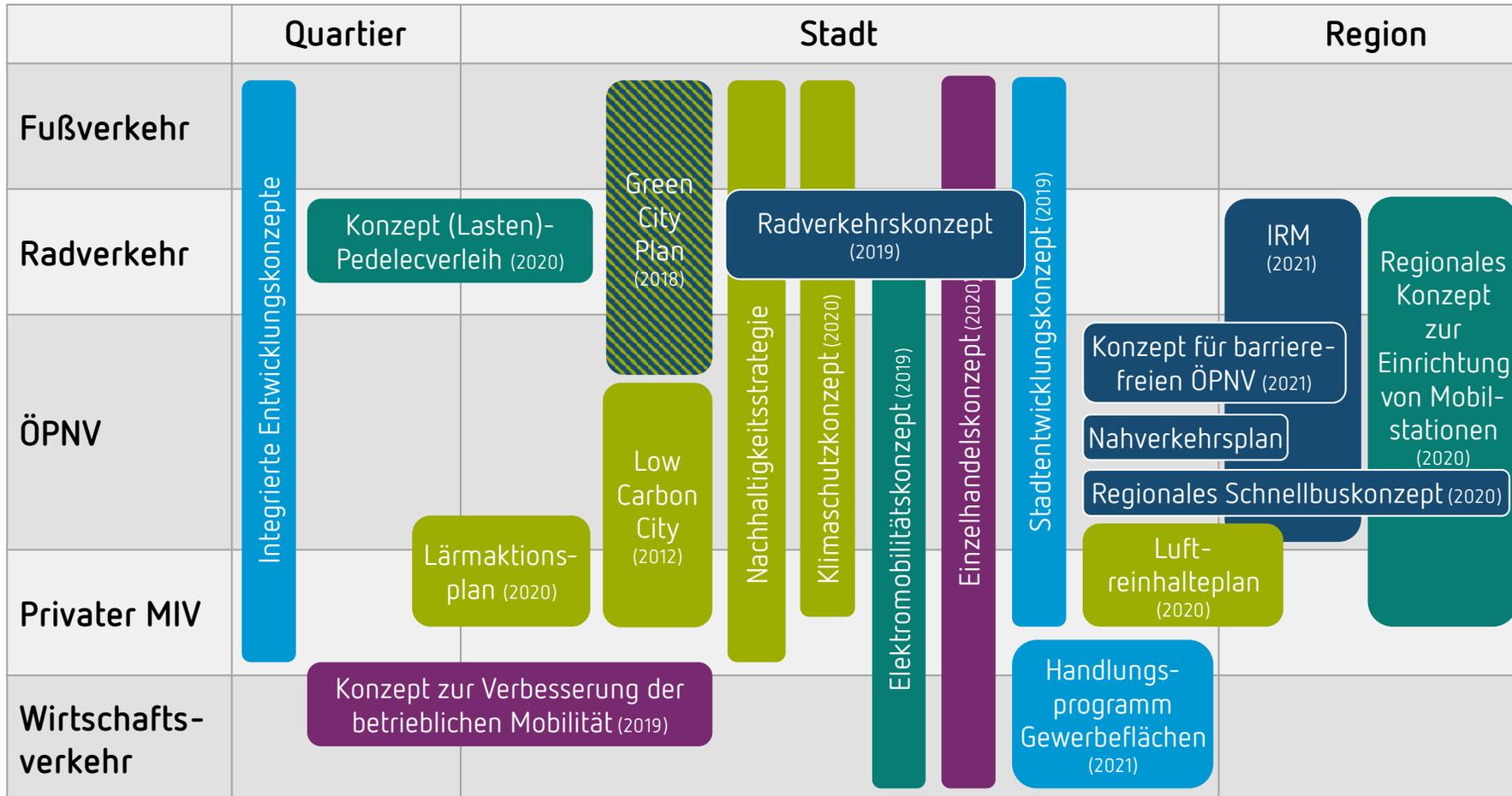
- Gesamtstädtische Stärken & Schwächen Analyse als Grundlage für die Maßnahmen- und Zielentwicklung
- Aufzeigen von Potenzialen & Barrieren für die Mobilitätsplanung bis 2030
- Identifizierung von Schlüsselthemen, Schlüsselräumen
- Vergleichbarkeit zu anderen Städten

Vorgehensweise:

- Auswertung und Durchsicht bestehender Grundlagen, Konzepte Untersuchungen
- Zähl- und Strukturdaten & weitere empirische Daten
- Ortsbesichtigungen



Bestehende Planungen und Konzepte



Verkehrsplanung

Umwelt & Klima

Stadtentwicklung

Vernetzung & Elektrifizierung

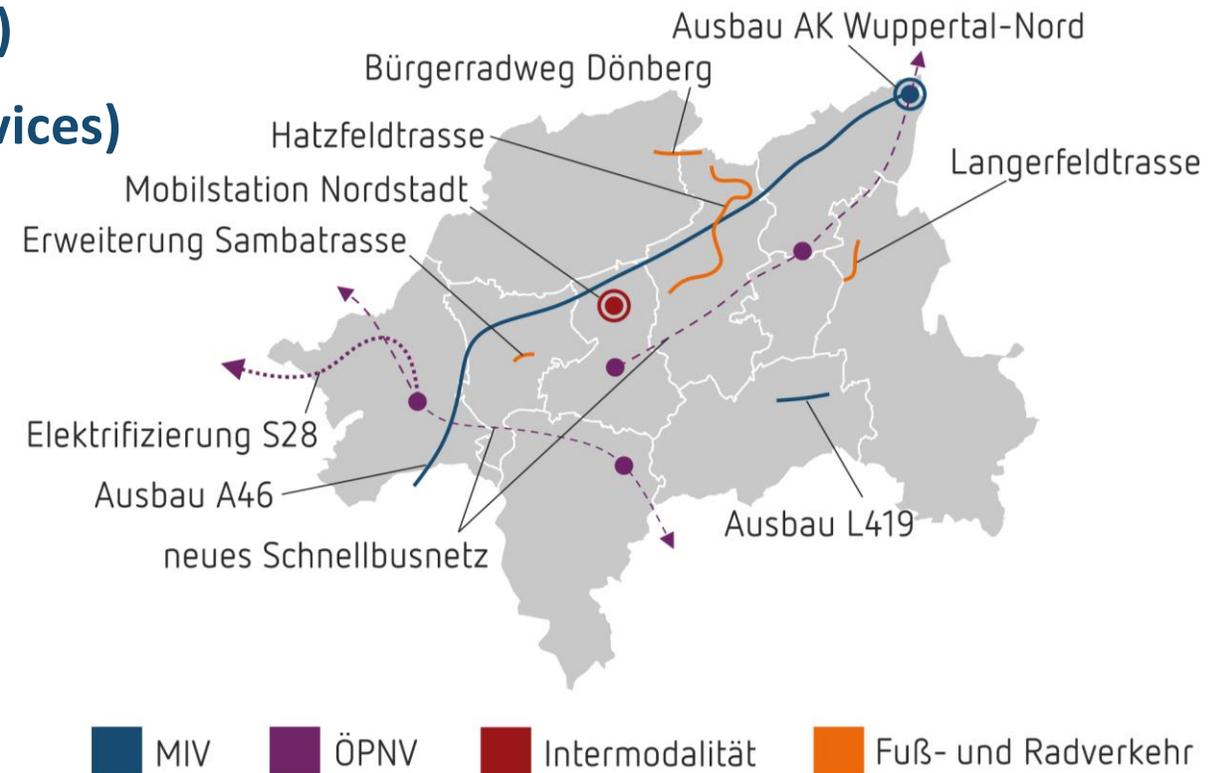
Wirtschaft & Soziales

Aktuelle Planungen in Wuppertal

Über 50 beschlossene Maßnahmen als Ausgangspunkt weiterer Planung

- Digitalisierung (W-Lan ÖPNV, Schnittstellen, ...)
- Fahrradstadt 2025 (Trassenplanungen, Radservices)
- Modellquartier Ölberg
- Busbeschleunigung
- Ladeinfrastruktur E-Fahrzeuge
- Ausbau L419, Sanierung A46

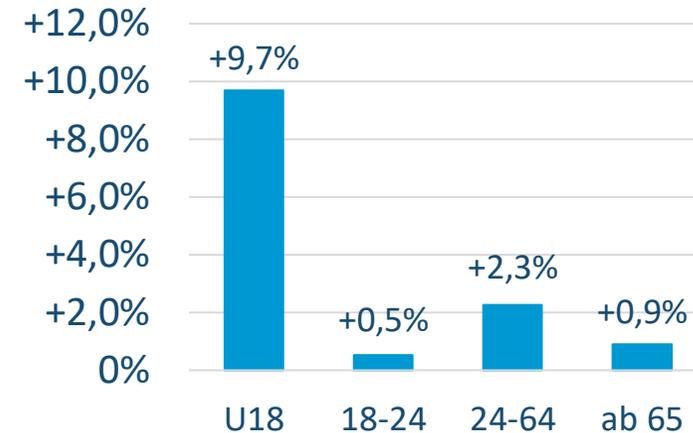
→ **Umsetzungsbilanz läuft**



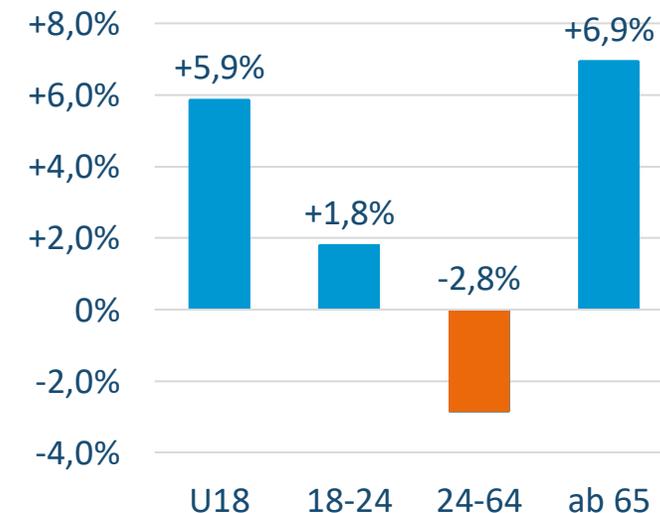
Rückblick letzte Sitzung - Prognose

- überdurchschnittlich viele junge Menschen
 - Positive Bevölkerungsentwicklung & -erwartung
 - Rückgang der Erwerbstätigen erwartet
 - Hohes Wachstum für Ronsdorf, Oberbarmen
-
- Mobilitätsbedürfnisse wachsen und verändern sich
 - Auswirkungen z.B. auf Tagesganglinien, Verkehrsaufkommen und Verkehrsmittelnutzung

2015 - 2022

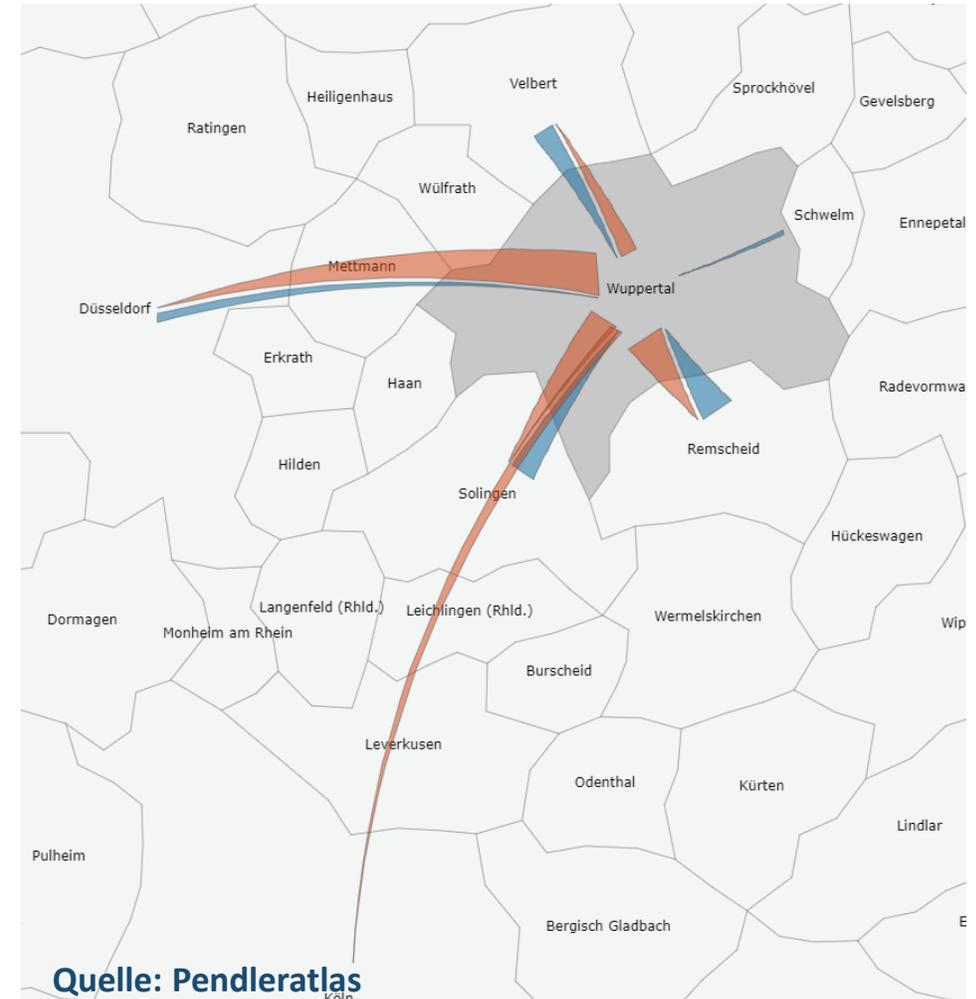


Prognose 2030



Pendlerverflechtungen

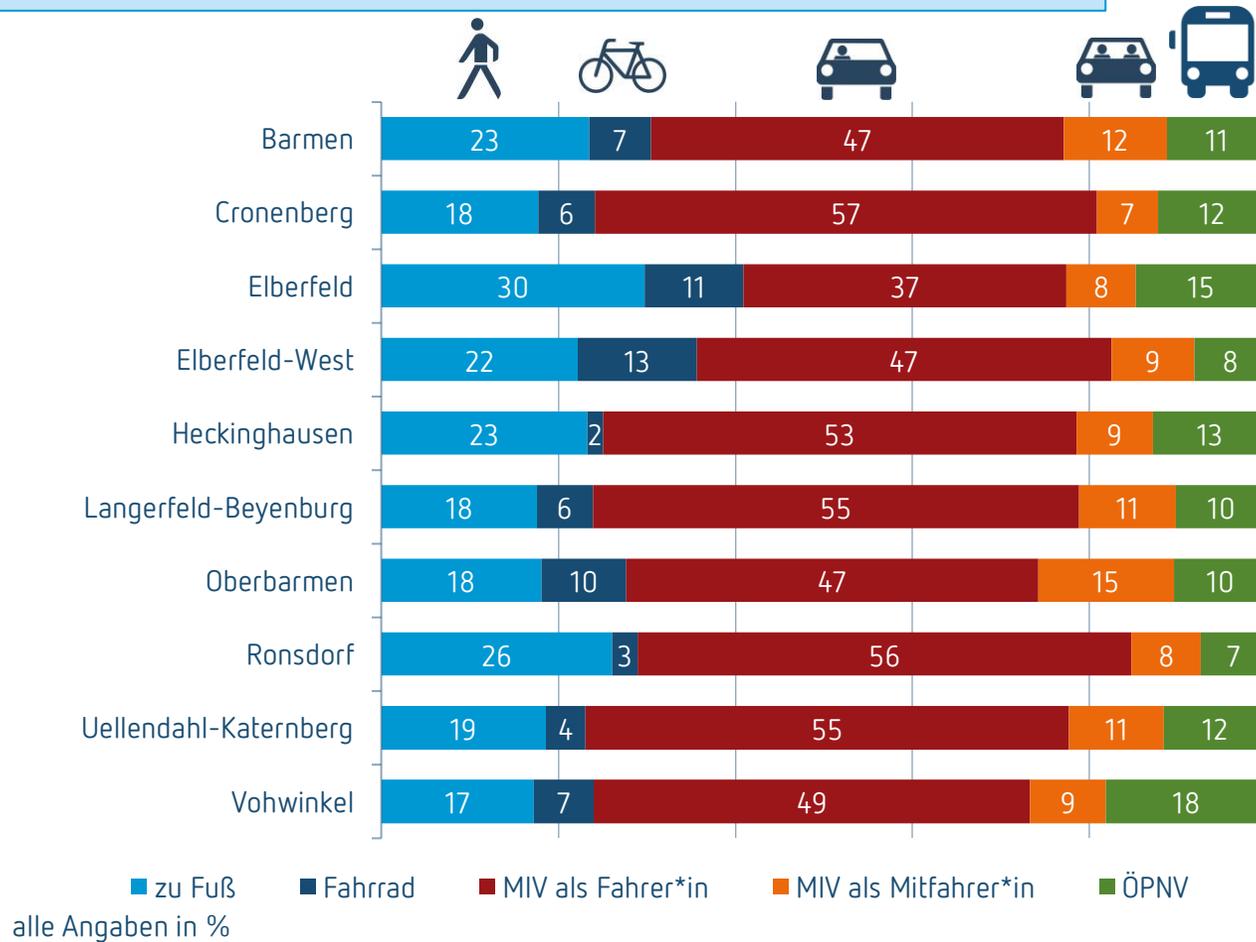
- **Starke Verflechtungen im Bergischen Städtedreieck (mit ausgeglichen Pendlersaldo)**
- **Starke Auspendlerströme in die Metropolen des Rheinlands**
- **Wichtige Einpendlerstadt für angrenzende Gemeinden z.B. Sprockhövel, Schwelm, Radevormwald**
- **Verhältnismäßig geringe Verflechtungen in die Metropole Ruhr**



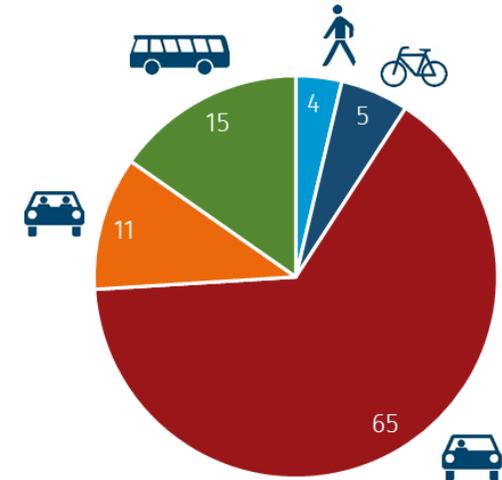
Bestandsanalyse

Modal Split

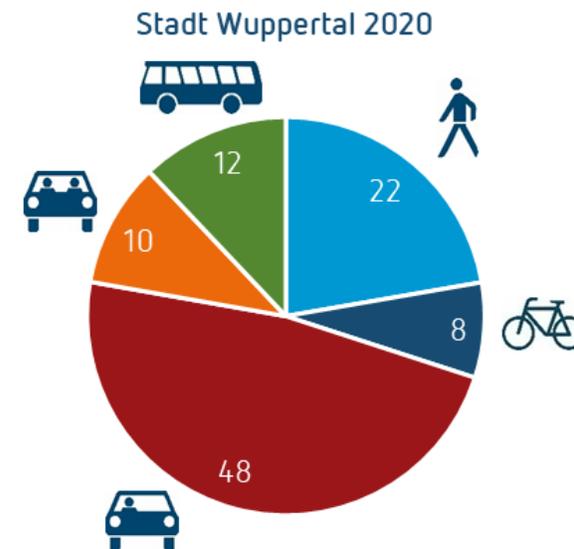
Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen



Personenkilometer bzw. Verkehrsleistung

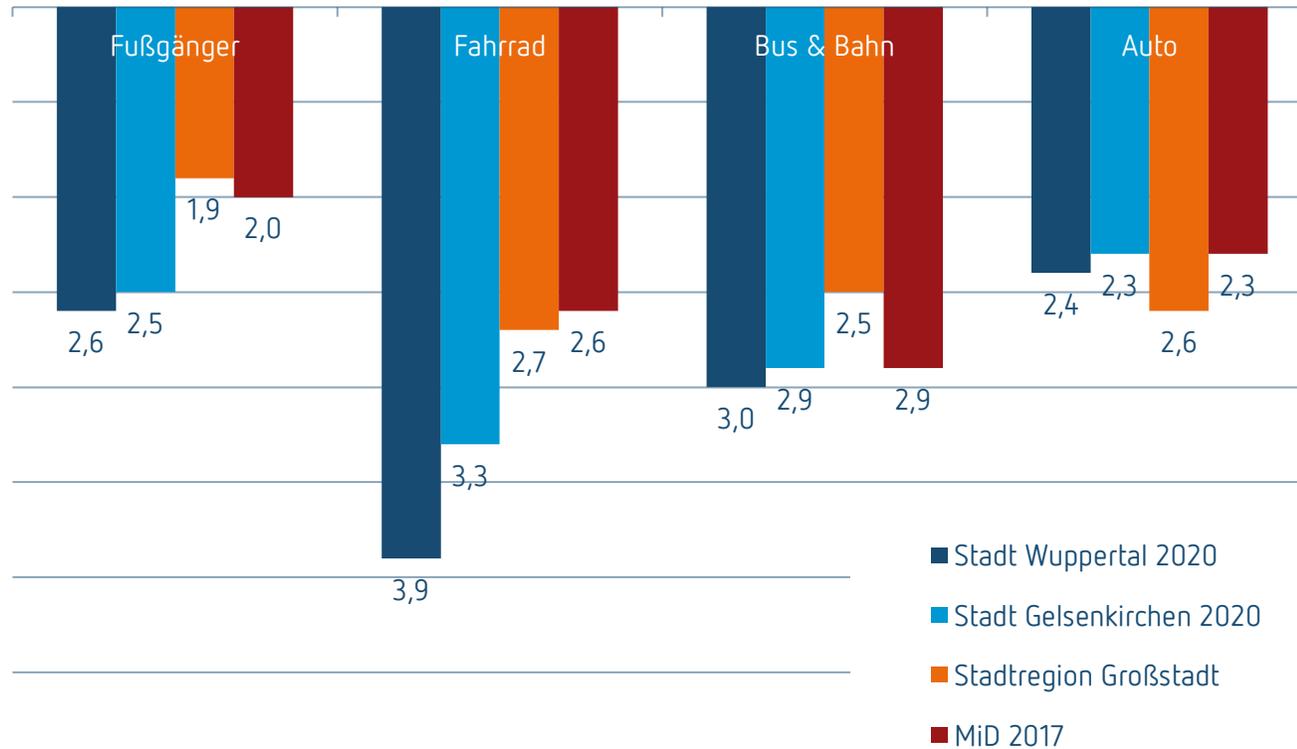


Modal Split nach Wegen



Gesamtbewertung Verkehrsmittel

Bewertung der Verkehrssysteme nach Schulnoten

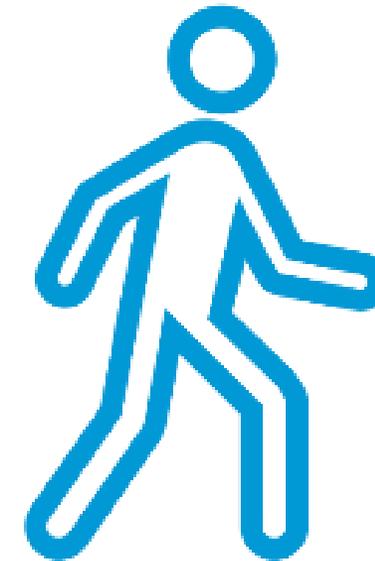
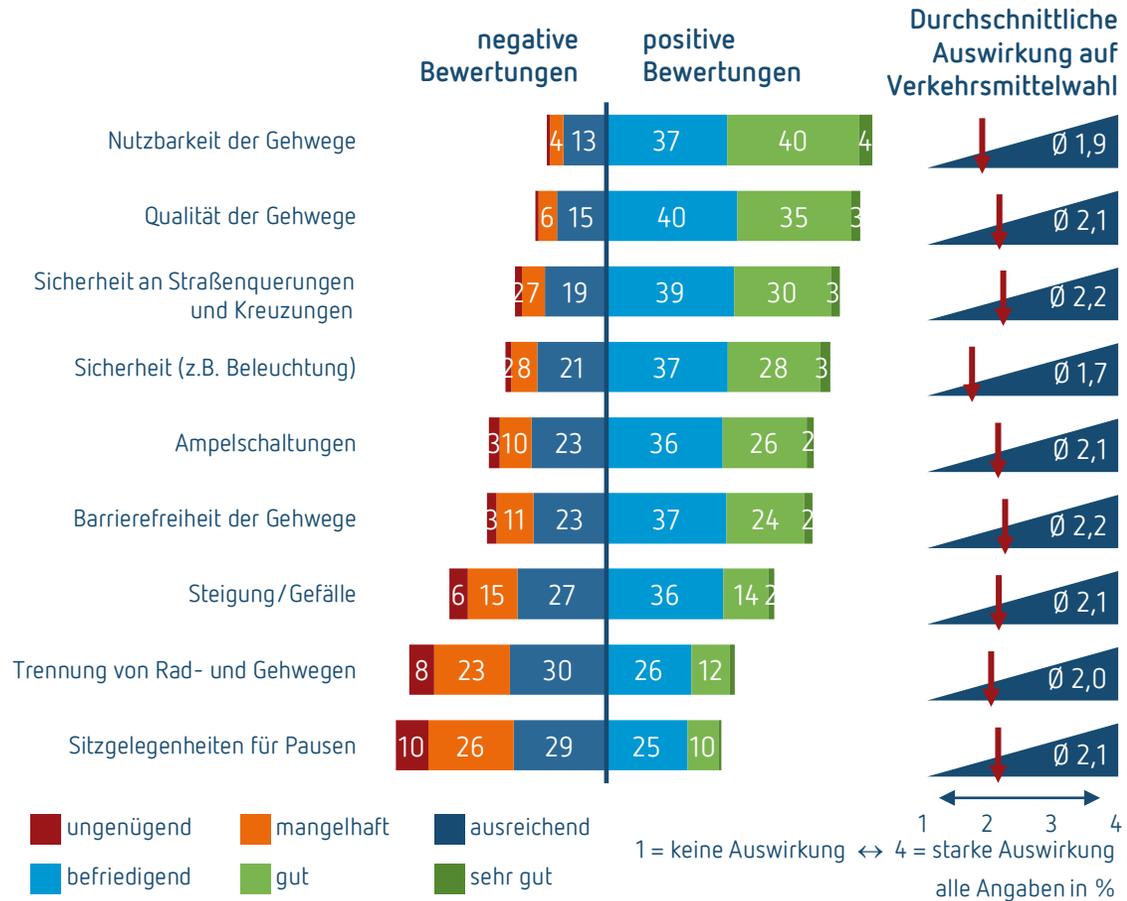




Mobilität in Wuppertal

Fußverkehr

Bewertung Fußverkehr



Schlüsselorte der Befahrung



Zugeparkte Gehwege



Konfliktpotenzial Radfahrende/Zu Fuß Gehende

Schlüsselorte der Befahrung



Reallabor Fußgängerzone
Laurentiusplatz



Treppen verdichten das Fußwegenetz

Stärken, Schwächen und Chancen

Stärken

- + Attraktive Fußgängerzonen
- + Querungsstellen im Wohnstraßennetz
- + Vielfältiges Freizeitwegenetz



Schwächen

- Viele Überschreitungenunfälle an zentralen Hauptverkehrsstraßen
- Schmale Gehwege werden zusätzlich verengt
- Lange Querungswege und –dauer an Kreuzungen
- Konflikte mit dem Radverkehr

Chancen

- Treppen und Brücken als Alleinstellungsmerkmal ggü. anderen Verkehrsträgern
- Polyzentrische Struktur für die Stadt der kurzen Wege nutzen
- Hoher Fußverkehrsanteil am Wegeaufkommen (22%)

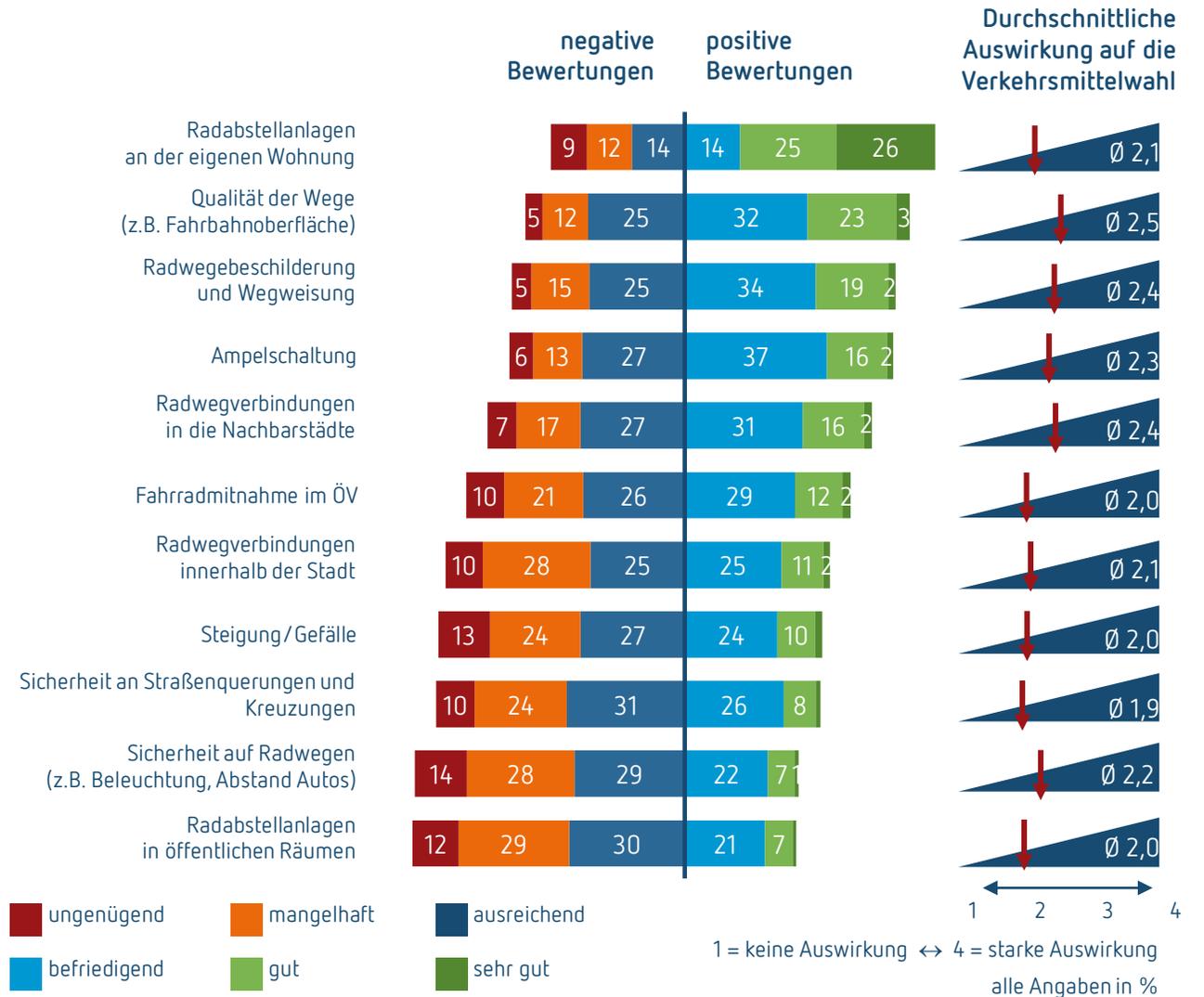


A street scene in Wuppertal, Germany, featuring a large fountain in the center, a Commerzbank building, and a cyclist in the foreground. The scene is captured from a first-person perspective, likely from a cyclist, looking towards the fountain and the surrounding urban environment. The fountain is a prominent feature, surrounded by a paved area. In the background, there are several buildings, including a large one with 'COMMERZBANK' signage and another with 'KAUFHOF' signage. A cyclist in a dark jacket is visible in the foreground, riding towards the fountain. The overall atmosphere is that of a busy urban area.

Mobilität in Wuppertal

Radverkehr

Bewertung Fahrradverkehr



Schlüsselorte der Befahrung



Keine sichere
Abbiegemöglichkeit für
Radfahrende



Konflikte mit überholendem Verkehr

Schlüsselorte der Befahrung



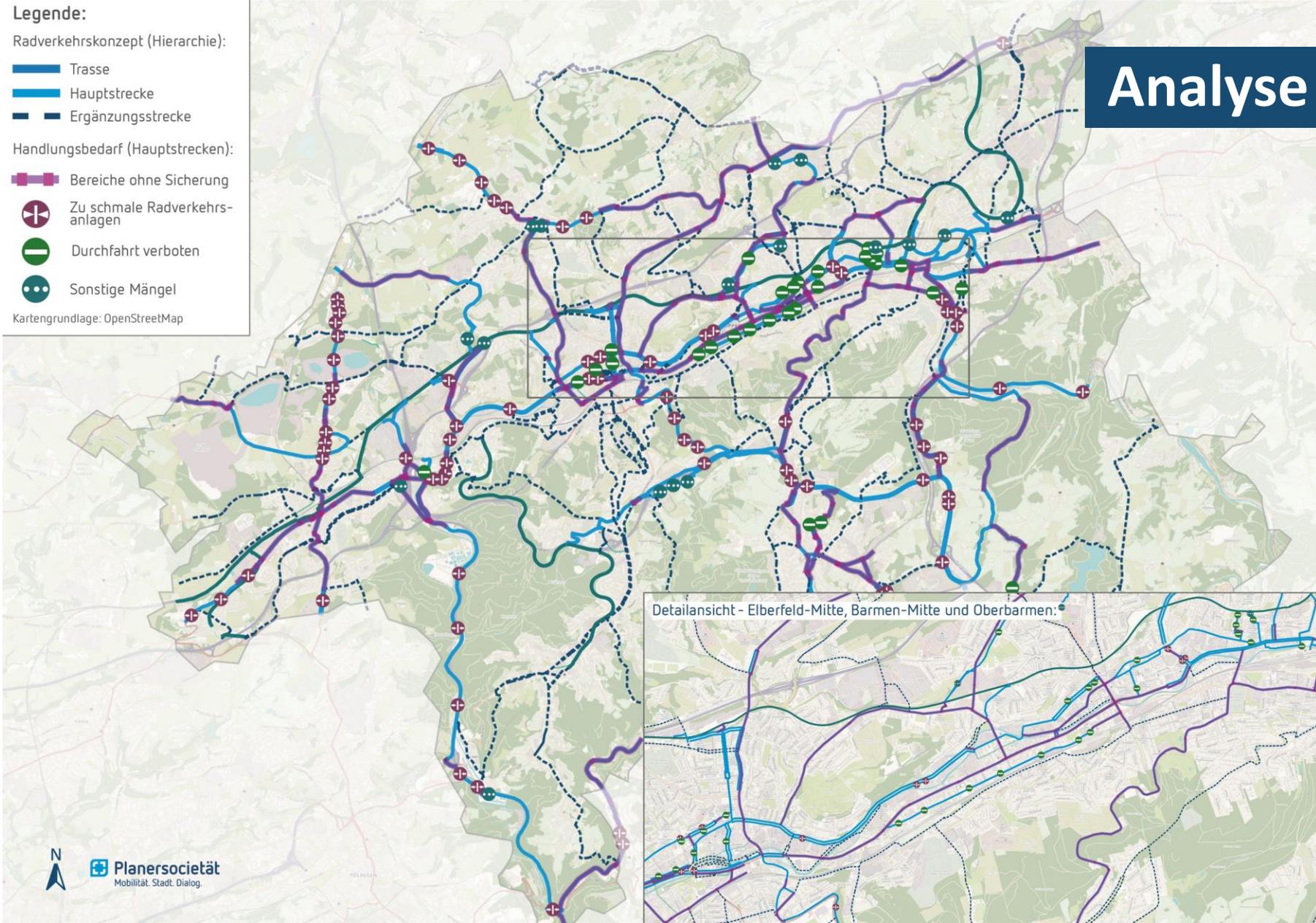
Sichere Abstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen



Radverkehr auf Busfahrstreifen

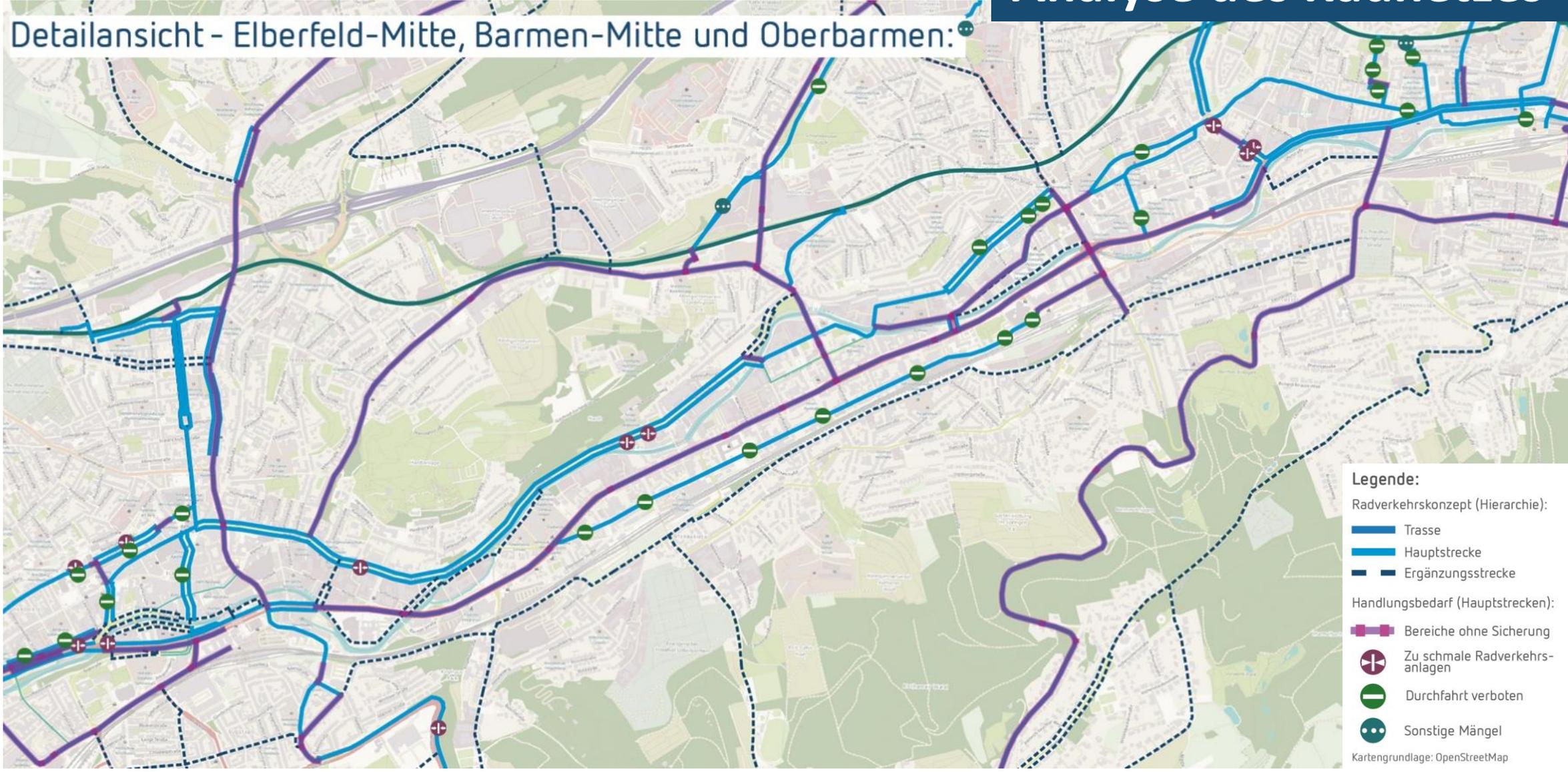
Analyse des Radnetzes

- Legende:**
- Radverkehrskonzept (Hierarchie):
- Trasse
 - Hauptstrecke
 - Ergänzungstrecke
- Handlungsbedarf (Hauptstrecken):
- Bereiche ohne Sicherung
 - Zu schmale Radverkehrsanlagen
 - Durchfahrt verboten
 - Sonstige Mängel
- Kartengrundlage: OpenStreetMap



Analyse des Radnetzes

Detailansicht - Elberfeld-Mitte, Barmen-Mitte und Oberbarmen:



Legende:

Radverkehrskonzept (Hierarchie):

- Trasse
- Hauptstrecke
- Ergänzungsstrecke

Handlungsbedarf (Hauptstrecken):

- Bereiche ohne Sicherung
- + Zu schmale Radverkehrsanlagen
- / Durchfahrt verboten
- Sonstige Mängel

Kartengrundlage: OpenStreetMap

Stärken, Schwächen und Chancen

Stärken

- + Viele freigegebene Einbahnstraßen
- + Nordbahntrasse als Rückgrat
- + Kostenloser Lastenradverleih
- + Intensive Stakeholderbeteiligung



Schwächen

- Kaum Infrastruktur entlang der Hauptverkehrsstraßen
- Kein zusammenhängendes Netz
- Konflikte mit dem Parken und dem Fußverkehr
- Schadhafte oder keine Radwege außerorts

Chancen

- Weiterentwicklung zentraler Achsen zu einem Grundnetz (Radverkehrskonzept)
- Fahrradstraßen im Nebenstraßennetz
- Ausbau der Verknüpfungsstellen
- Nutzung der Erfahrungen anderer Kommunen
- Großes Verlagerungspotenzial



Mobilität in Wuppertal

Motorisierter Individualverkehr

Schlüsselorte der Befahrung



Hauptverkehrsstraße in Cronenberg



Schwerverkehr im Zentrum von Ronsdorf

Schlüsselorte der Befahrung

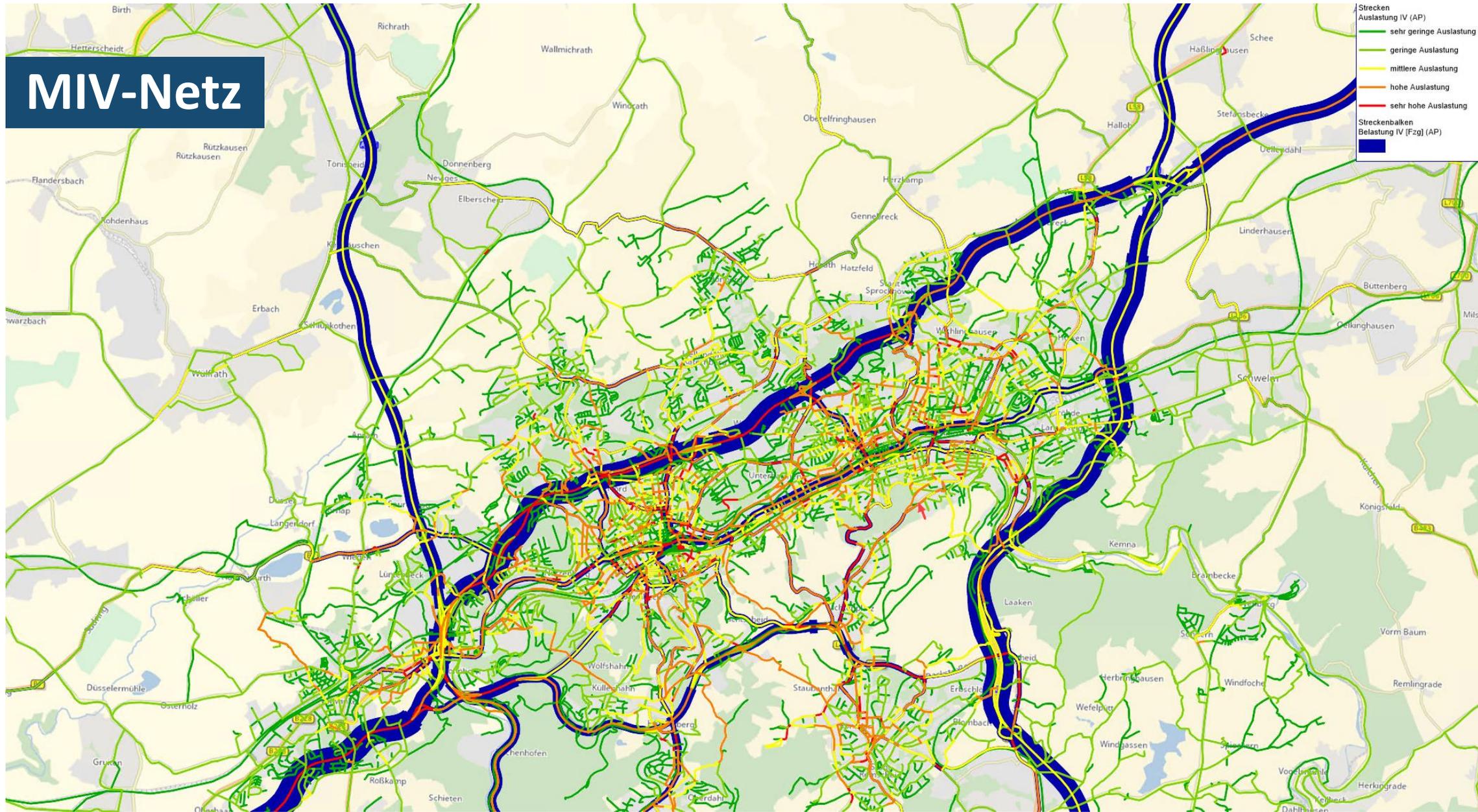


Parken am Langerfelder Markt



Leistungsfähige Schnellstraßen

MIV-Netz

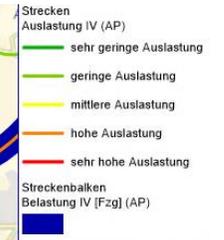


MIV-Netz

- Leistungsfähigkeit des Netzes definiert sich an den Knoten
- Alltagsverkehr (z.B. Beyenburg am Wochenende nicht abgebildet oder lokale Spitzen Adolf-Vorwerkstraße)

Grundsätzlich:

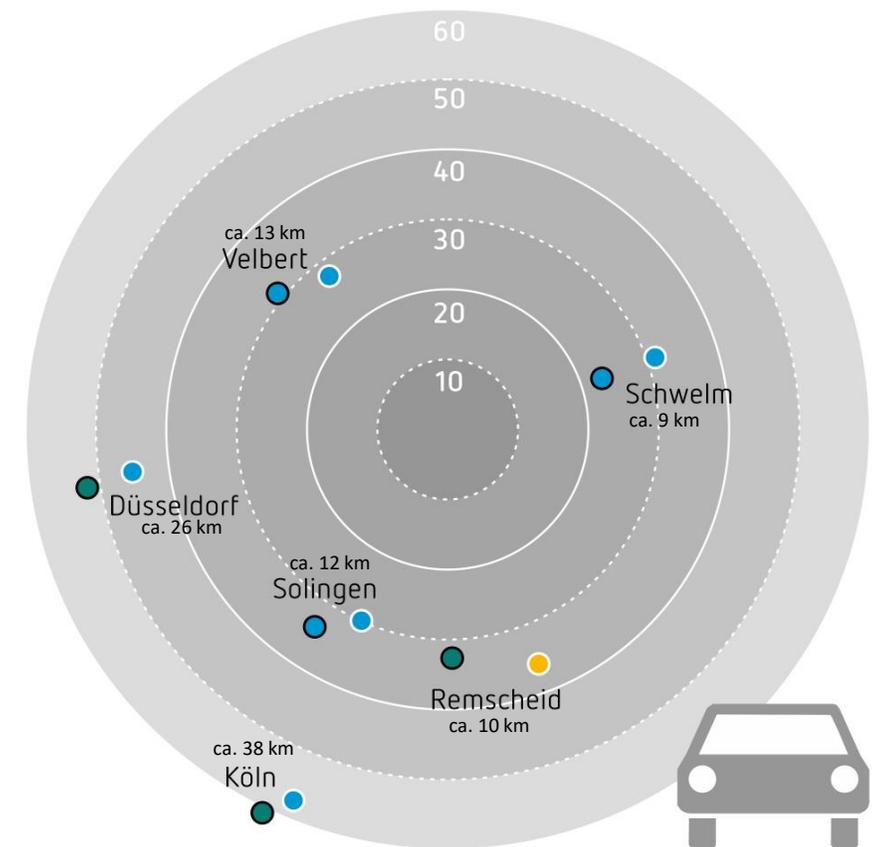
- Im übergeordneten Netz v.a. A46 und punktuell B7 besonders in knotenpunktreichen Abschnitten (Elberfeld Zentrum) belastet
- Nord-Süd Verbindungsachsen z.B.
 - Uellendahler Str.,
 - Steinweg,
 - Tannebergstraße,
 - Obere Lichtenplatzer Str.(hier aber z.B. wenig Knotenwiderstände)
 - Westkotterstraße
 - Hahnerbergerstraße
- Belastungskonzentrationen v.a. in den beiden Zentren, Ronsdorf und Oberbarmen



Angebotsqualität und Fahrzeit im MIV

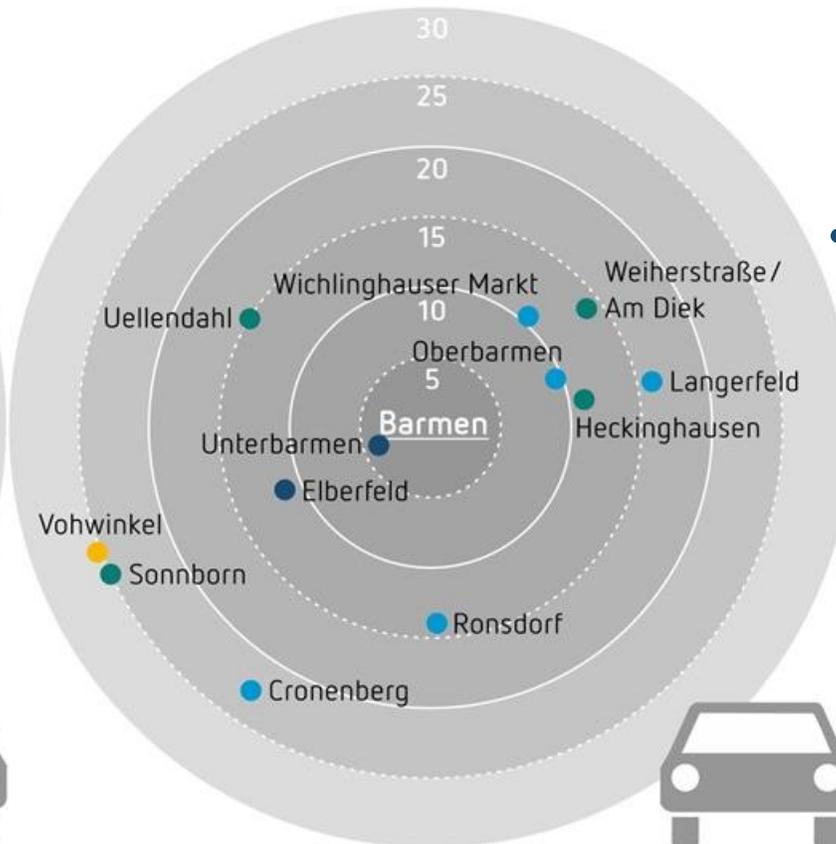
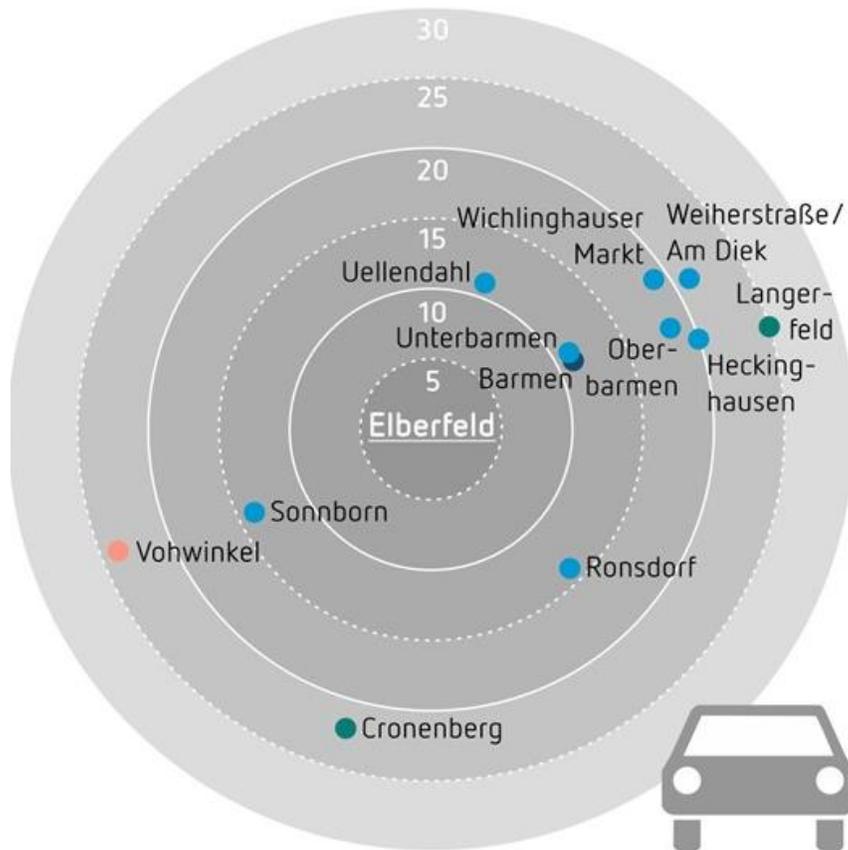
- MIV größtenteils Qualitätsstufe B
 - Reisezeit steht in einem guten Verhältnis zur Reisestrecke
 - leistungsfähiges Straßennetz, dass gute Erreichbarkeiten und kurze Reisezeiten im lokalen und überregionalen Verkehr gewährleistet

Stufe	Qualität	Handlungsbedarf
A	Sehr gut	Kein Handlungsbedarf
B	Gut	
C	Befriedigend	
D	Ausreichend	Handlungsbedarf
E	Mangelhaft	
F	Unzureichend	



Angebotsqualität und Fahrzeit im MIV

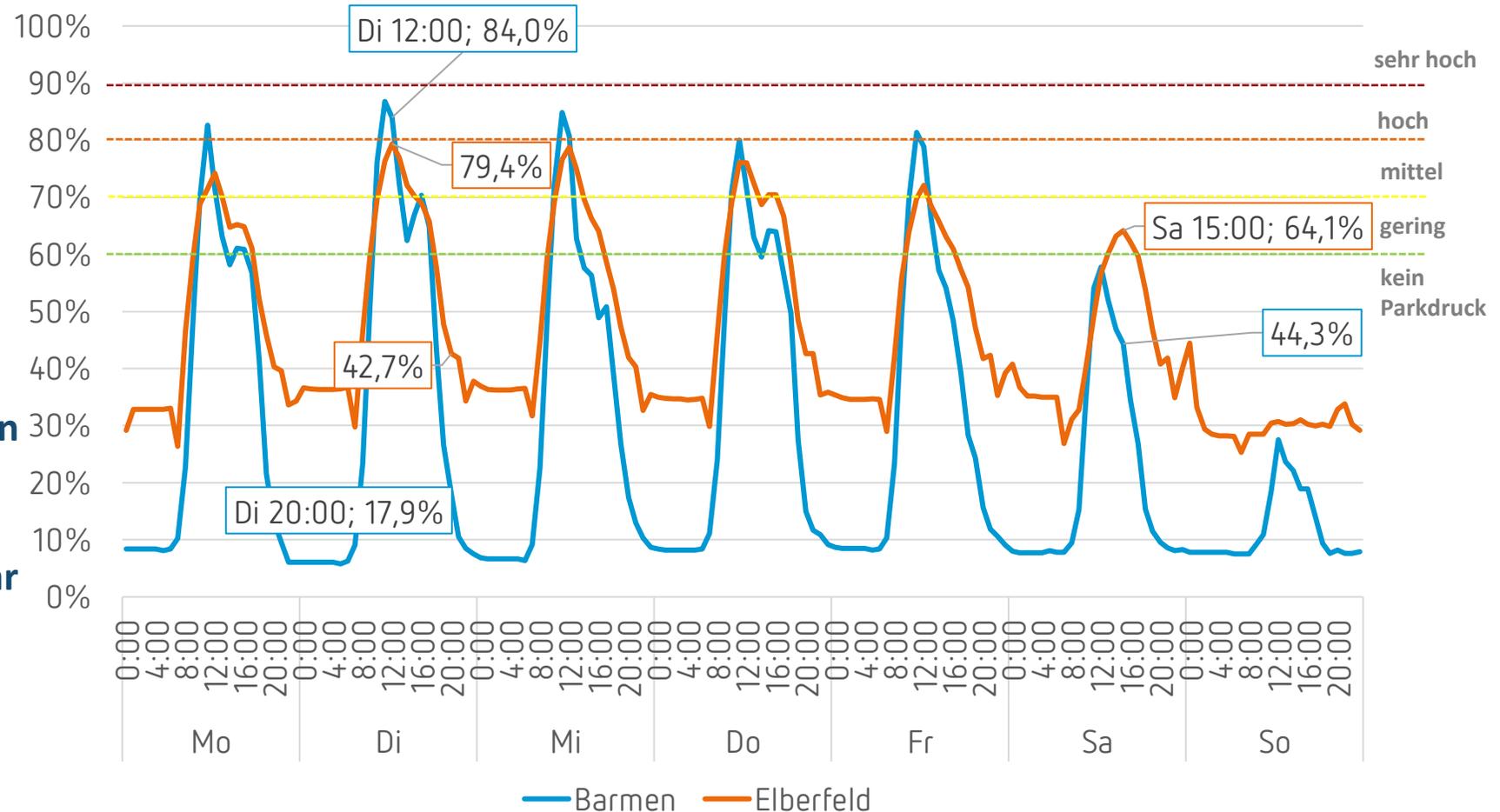
● A ● B ● C ● D ● E ● F



- leistungsfähige und schnelle Verbindungen zu den solitär liegenden Stadtteilen im MIV
- Überwiegend QS A bis C

Ruhender MIV

- Untersuchung der Auslastung der Parkplätze mit Informationen zur Belegung anhand der Internet-Adresse Parkinfo.Wuppertal.de
- Auswertung der Belegung in einer Woche (4.4. – 10.04.)
- Ab etwa 85 % Belegung wird ein Parkplatz als „voll“ wahrgenommen → Parksuchverkehr nimmt spürbar zu



Wirtschaftsverkehr

- Viele für den MIV-Verkehr günstig gelegene Gewerbegebiete (z.B. entlang des Dreieck Wuppertal Nord)
 - Weniger Probleme mit SV
 - Aber geringe Zugänglichkeit Nahmobilität
- Lieferverkehr + hoher Parkdruck insbesondere in den nördlichen, städtischen Bestandsquartiere entlang der Talsohle = Verminderung der Aufenthaltsqualitäten



Stärken, Schwächen und Chancen

Stärken

- + (über)regionale und innerstädtische Kfz-Erreichbarkeit
- + Lage & Erreichbarkeit der Gewerbegebiete
- + Tempo 40 auf ausgewählten Green City Plan - Strecken
- + nahezu flächendeckend Tempo 30-Zonen in Wohngebieten
- + Tempo 30 vor Schulen und Krankenhäusern

Schwächen

- Starke Emissionen durch Kfz-Verkehr
- Hohe Grundbelastung, störanfälliges Verkehrsnetz
- Hoher Parkdruck in den nördlichen Quartieren
- Autogerechte Gestaltung insb. der HVS, Konflikte mit weiteren Verkehrsträgern insb. im Seitenraum
- hohe Trennwirkung und Flächenverbrauch
- Lineare Straßenzüge, wenig bauliche Verkehrsberuhigung
- Hoher Sanierungsbedarf



Chancen

- Umgestaltung der Straßenräume, ins. der Straßenraumaufteilung, Generierung von ausreichend Straßenraum für Nahmobilität
- Bessere städtebauliche Integration von Hauptverkehrsstraßen
- Ausweitung von Tempo 30/40 auf HVS
- Viele Räume, bei denen eine Sanierung ansteht (z.B. Hahnerberger Straße)
- Betriebliches Mobilitätsmanagement



Mobilität in Wuppertal

Öffentlicher Personennahverkehr

69 WSW
Linie Ziel Abfahrt
H-Nahe M 10min
617 HM Lokbusen
Kauf die Tickets rechtzeitig. Die Maskenpflicht gilt

4

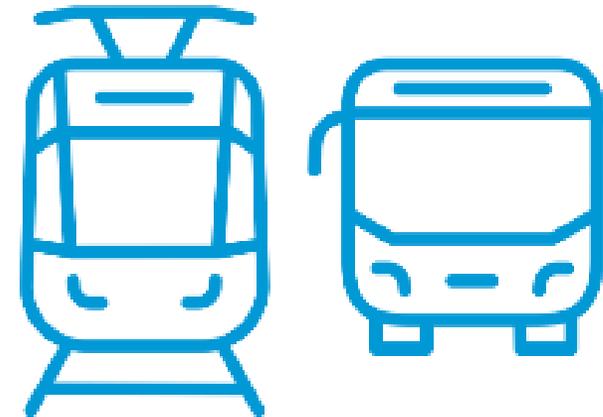
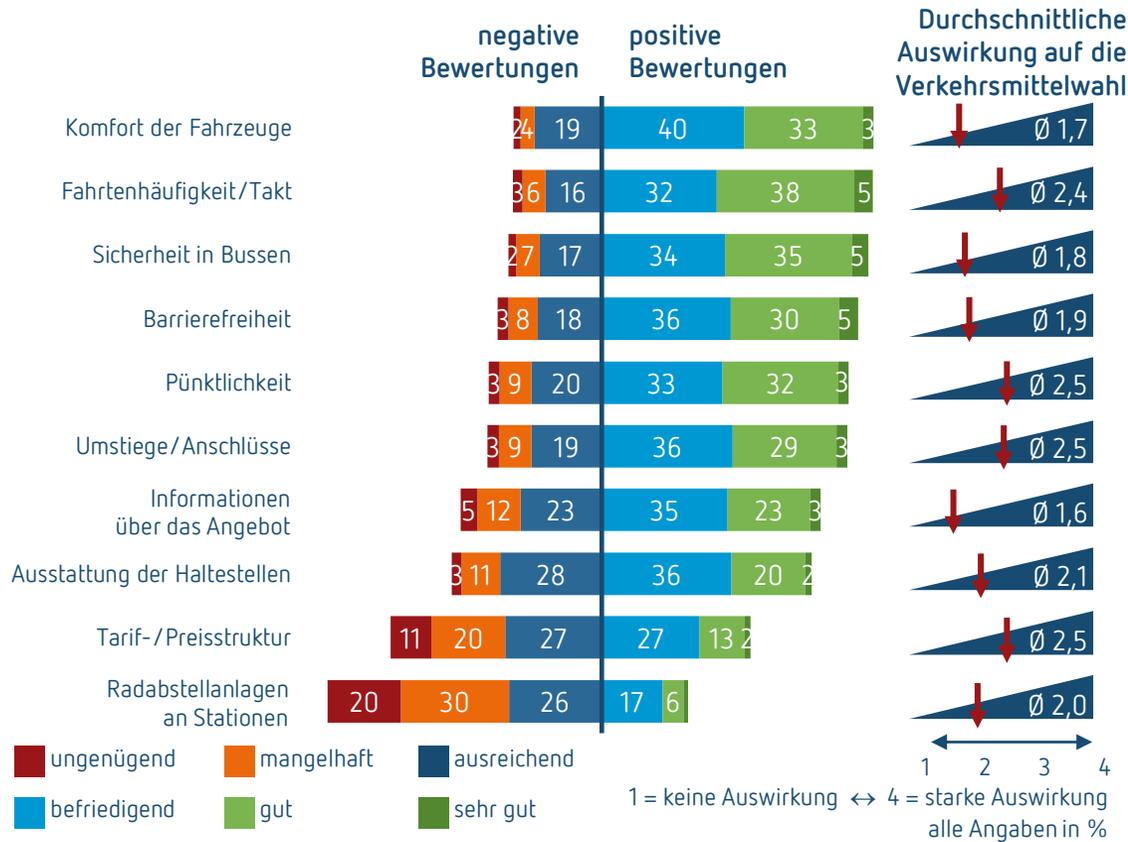


Alter Markt

www.wsw.de WSW

- 617 W-Katernberg Am Eckbusch
- 627 Velbert-Nevelges Markt / Bahnhof
- 637 Velbert-Nierenhof Busbahnhof

Bewertung ÖPNV



Schlüsselorte der Befahrung



Bushaltestelle in den Außenbereichen



Bürgerbus in Ronsdorf

Schlüsselorte der Befahrung



Verknüpfung der Verkehrsträger am Bf. Oberbarmen

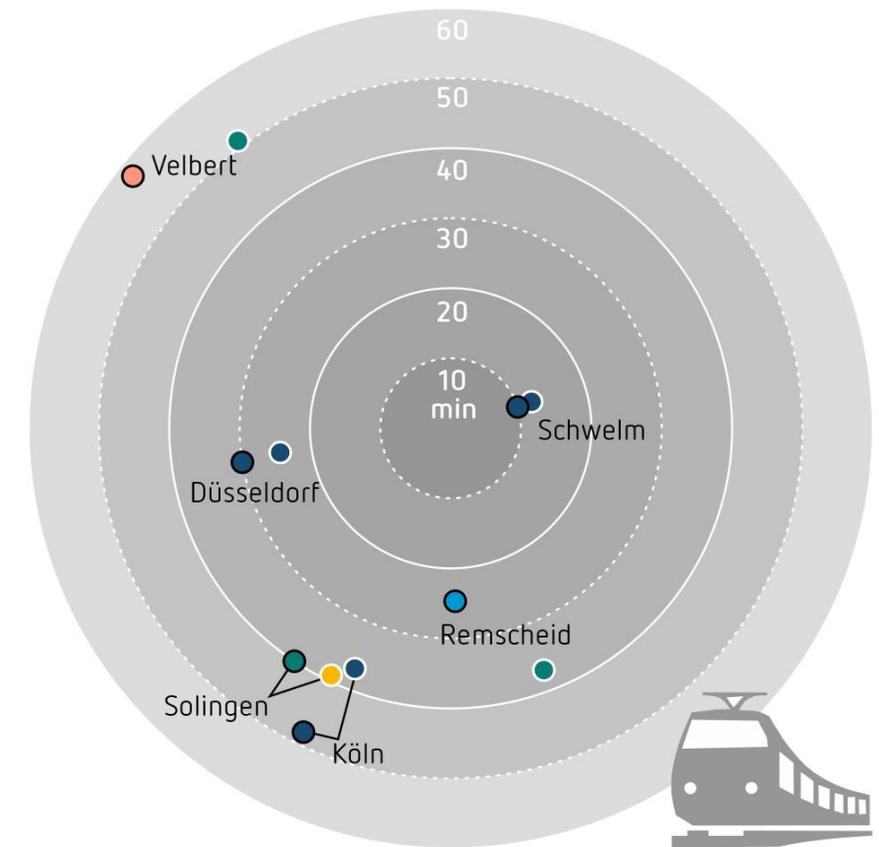


Neue Mobilstation innerhalb des Quartiers

Angebotsqualität und Fahrzeit im ÖPNV

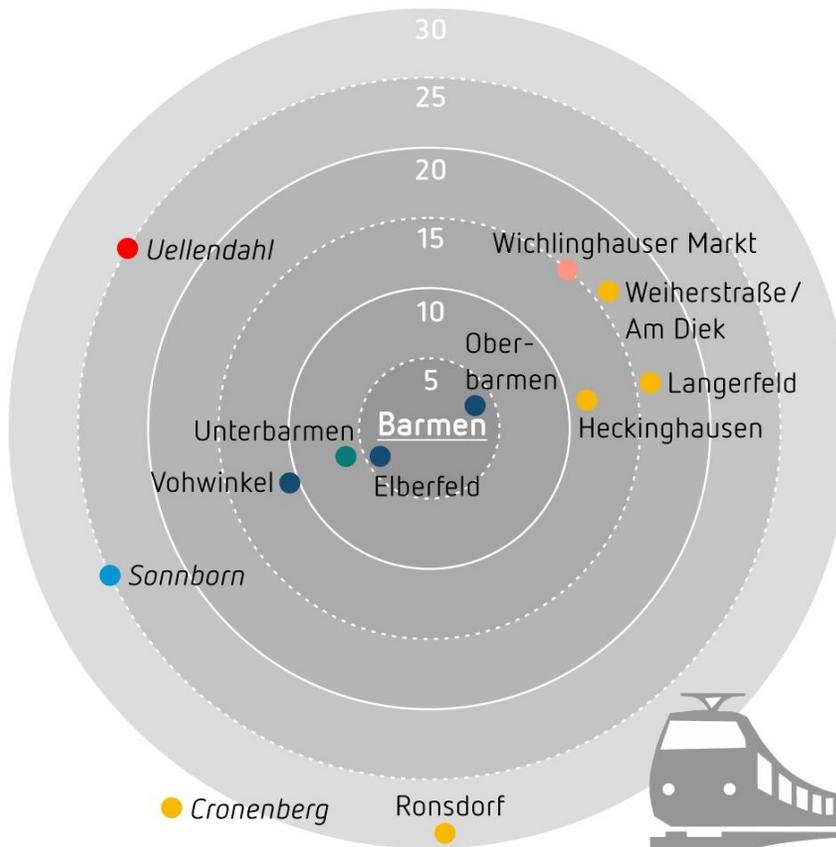
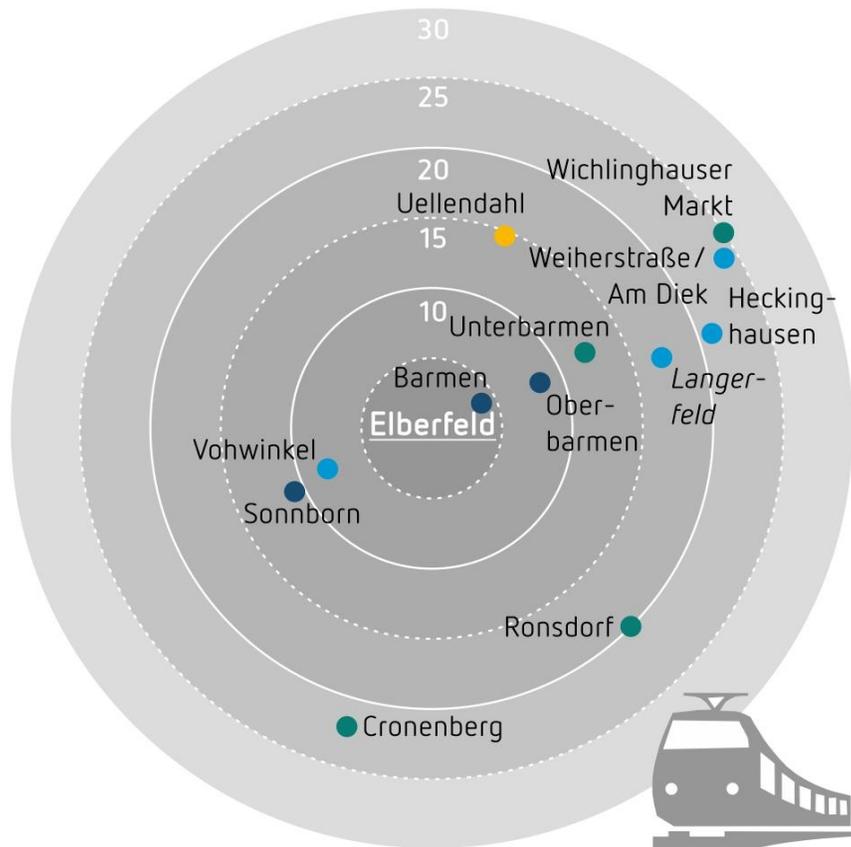
- Köln, Düsseldorf und Schwelm jeweils Angebotsstufe A aufgrund von Direktverbindungen im SPNV bzw. SPNV
- Aufgrund von Verhältnis Reisezeit <-> Reisedistanz und Umstiegen liegen Nachbarkommunen in Bereichen mit Handlungsbedarf

Stufe	Qualität	Handlungsbedarf
A	Sehr gut	Kein Handlungsbedarf
B	Gut	
C	Befriedigend	
D	Ausreichend	Handlungsbedarf
E	Mangelhaft	
F	Unzureichend	



Angebotsqualität und Fahrzeit im ÖPNV

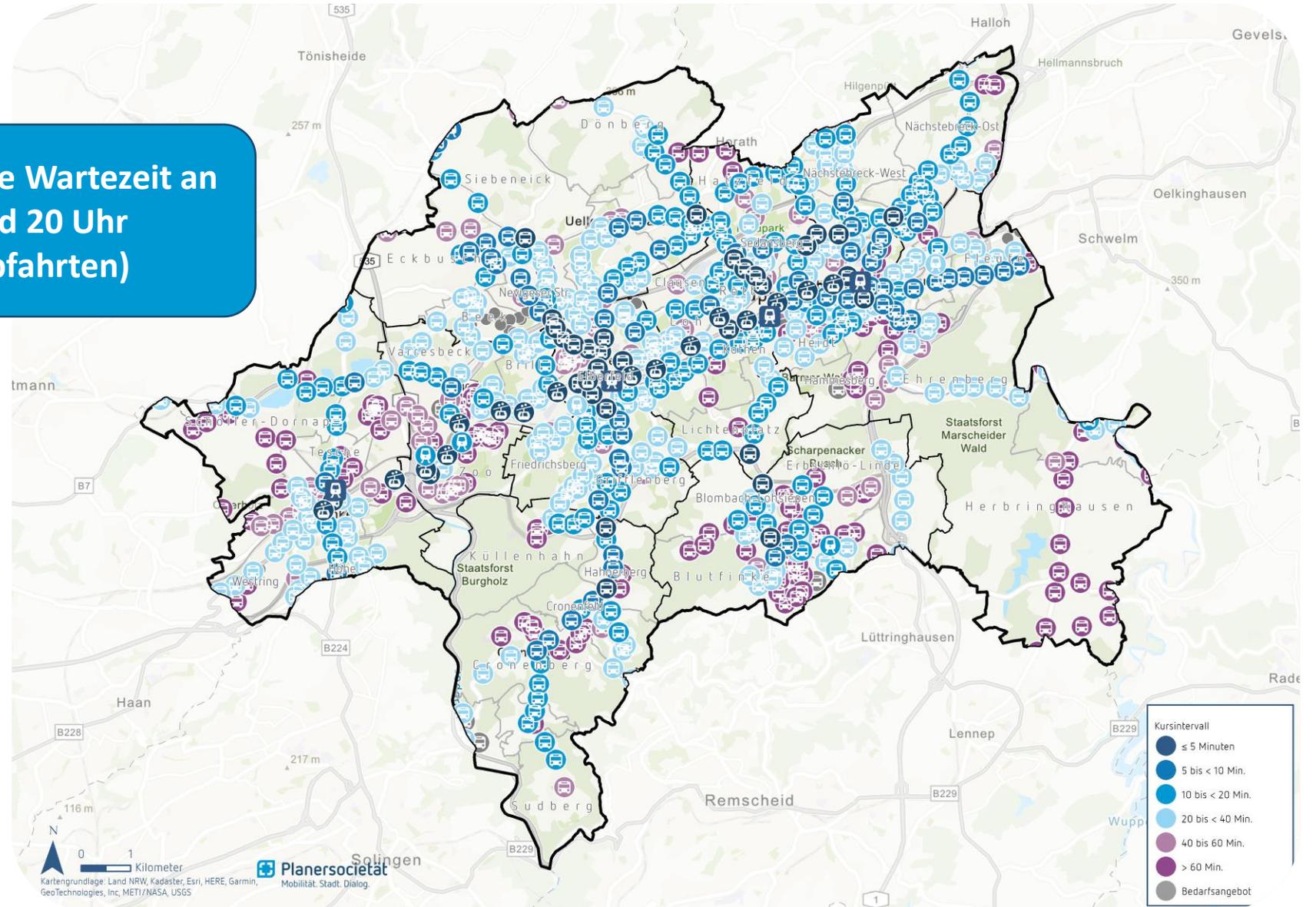
● A ● B ● C ● D ● E ● F
kursiv mind. 1 Umstieg notwendig



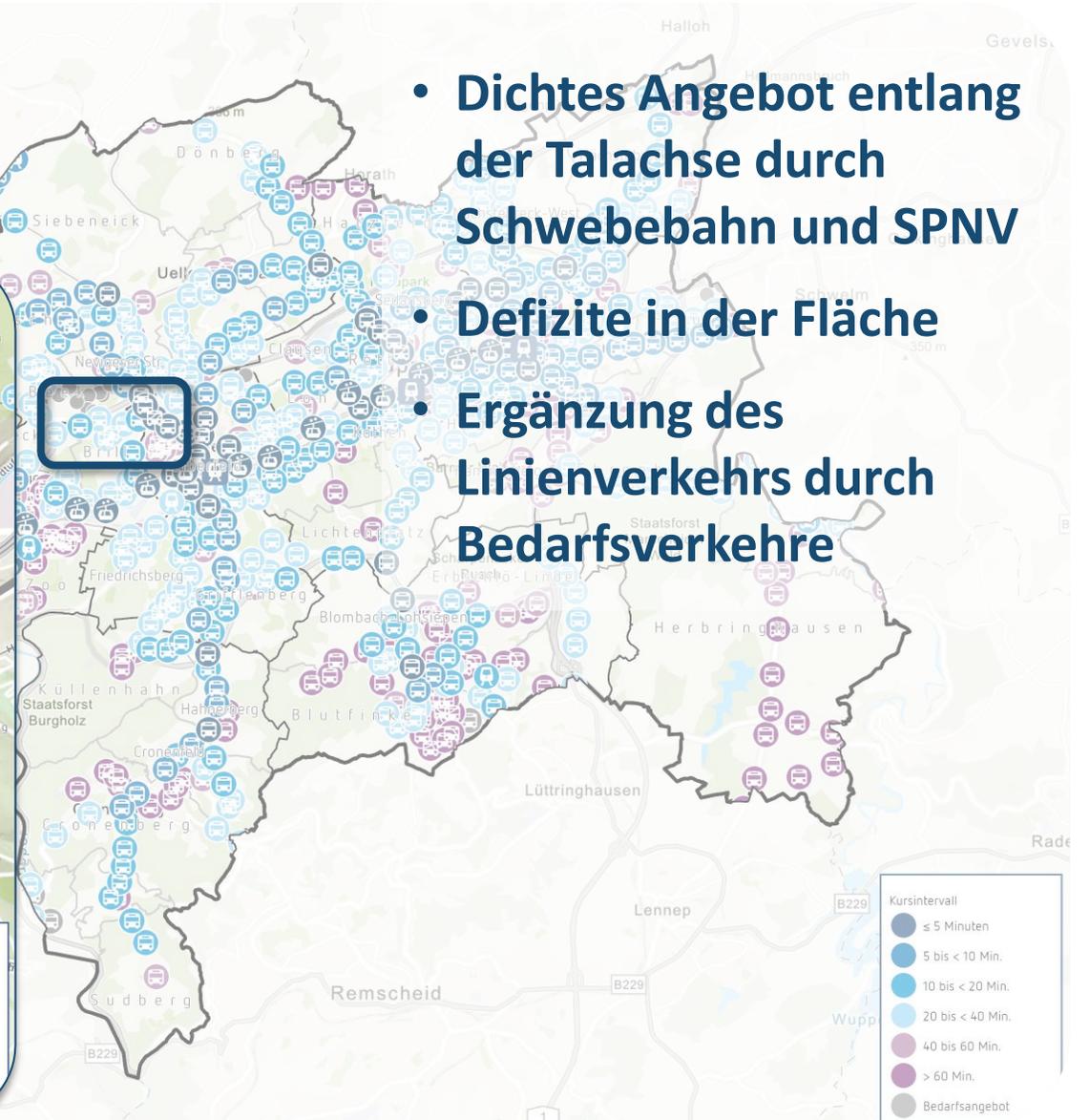
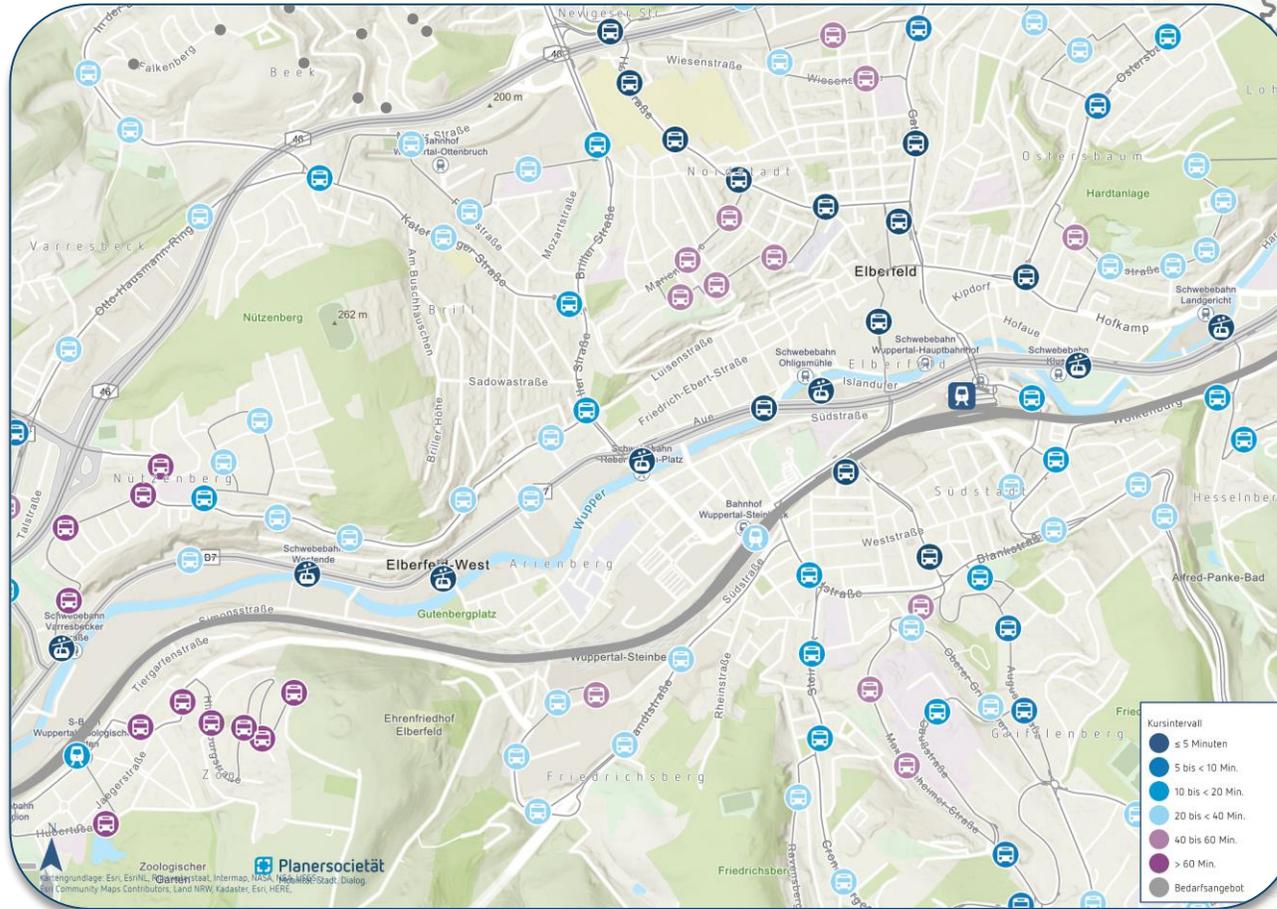
- Qualität im ÖPNV entlang der Talachse besser als im MIV
- Qualität in solitär gelegene Bezirke schlechter

Kursintervalle

Kursintervall = durchschnittliche Wartezeit an einer Haltestelle zwischen 6 und 20 Uhr (berechnet über Summe der Abfahrten)



Kursintervalle

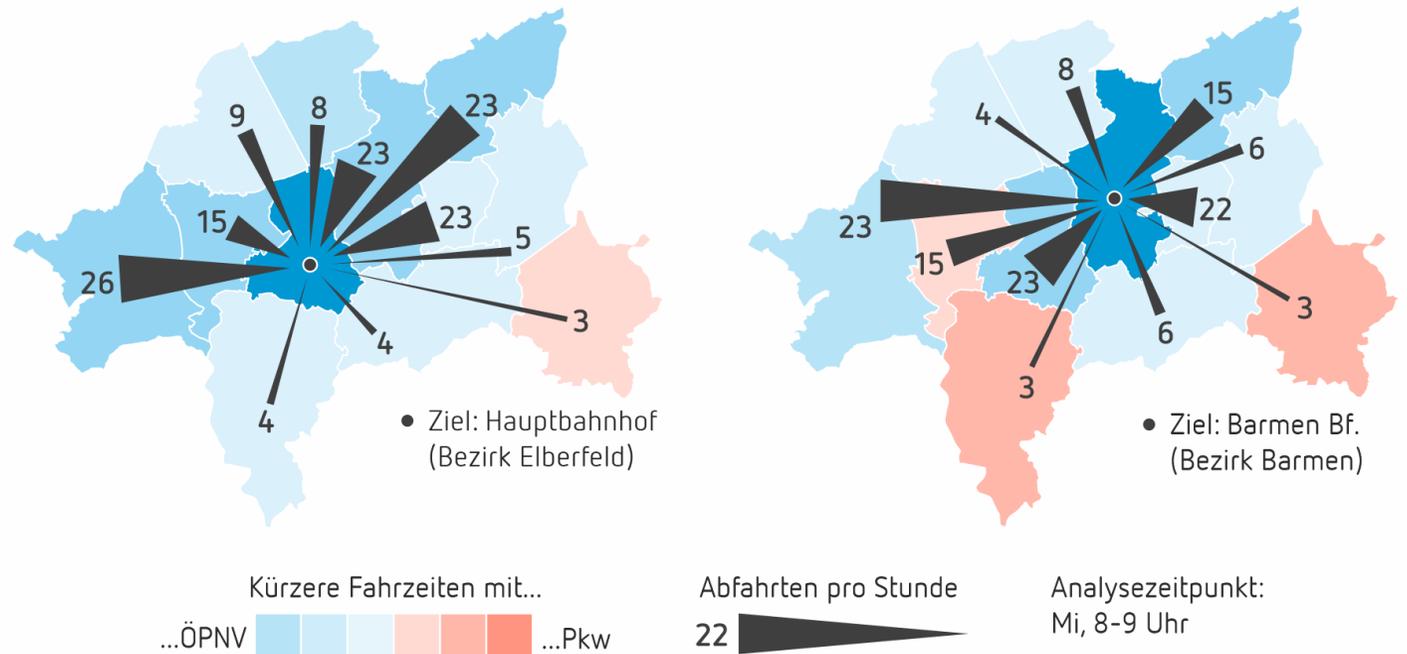


- Dichtes Angebot entlang der Talachse durch Schwebebahn und SPNV
- Defizite in der Fläche
- Ergänzung des Linienverkehrs durch Bedarfsverkehre

Innerstädtischer ÖPNV

- Analyse der Fahrthäufigkeiten verdeutlicht die Qualitäten der starken Talachse mit Schwebebahn und SPNV als schnelle Verkehrsmittel
- Bei Fahrtzielen außerhalb der Talachse fallen längere Fahrzeiten und weniger Verbindungen pro Stunde auf

Fahrthäufigkeiten und Fahrzeitenvergleich zwischen den Stadtbezirken



Quelle: eigene Auswertung (Daten: Google Maps, VRR-Fahrplanauskunft)

Stärken, Schwächen und Chancen

Stärken

- + Leistungsfähige und attraktive Verbindungen entlang der Talachse
- + Einbindung in VRR- und VRS-Tarifsystem
- + Schnell- und Expressbuslinien zur Anbindung weiter entfernter Ziele
- + Einführung und Erprobung von On-Demand-Verkehren

Schwächen

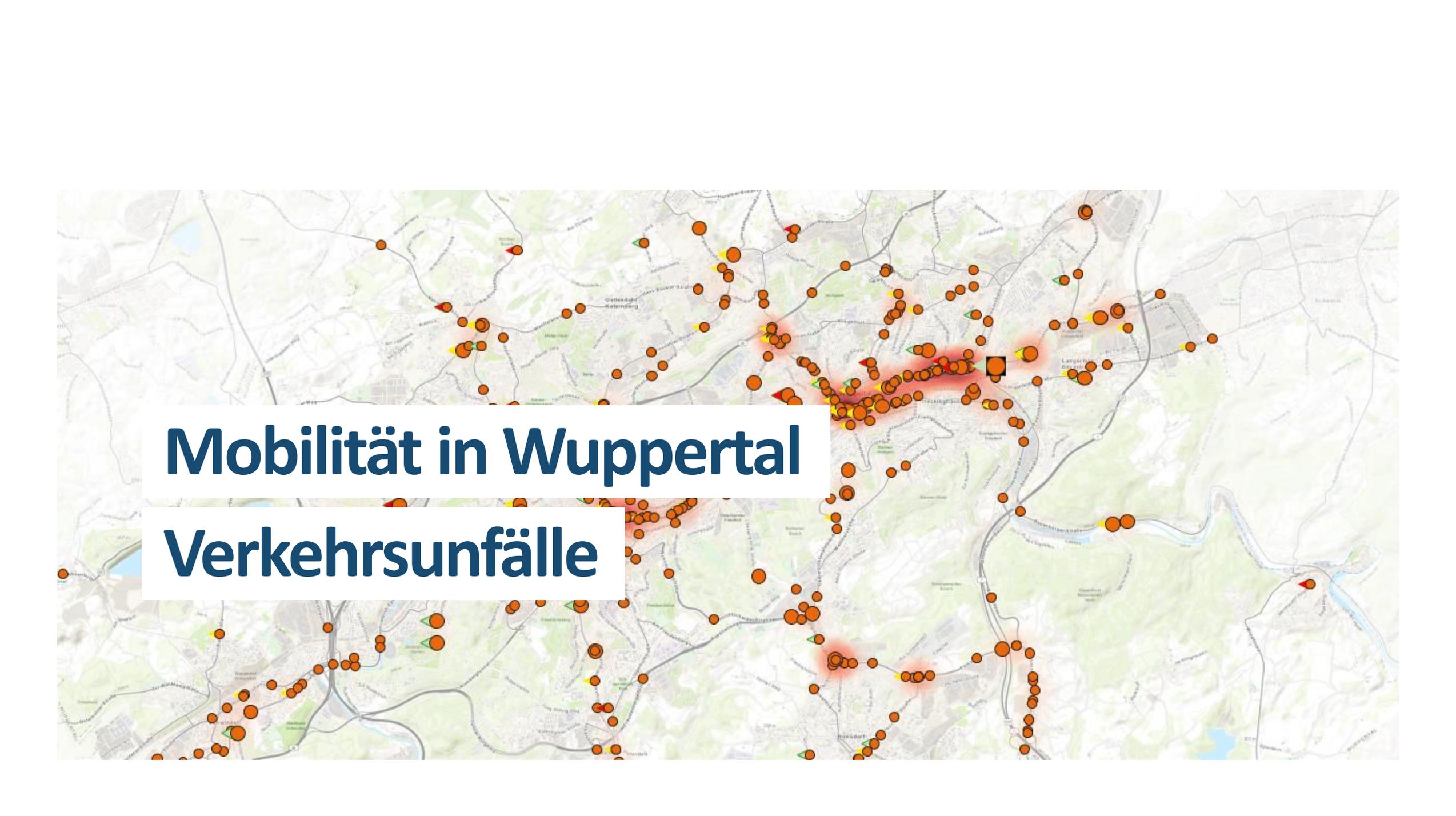
- Defizite in der Flächenerschließung
- Veraltete und abgenutzte Haltestellenausstattung
- Fehlende intermodale Angebote außerhalb der Talachse
- Fehlender barrierefreier Ausbau von Haltestellen



Chancen

- Ausweitung der WSW Cabs als Ergänzung zum ÖPNV-Netz
- Umsetzung von Maßnahmen aus dem Konzept für einen barrierefreien ÖPNV
- Ausbau intermodaler Angebote (Mobilstationen, P+R, B+R)



A map of the Wuppertal region in Germany, showing the Wupper river and surrounding urban areas. The map is overlaid with numerous orange circles of varying sizes, representing traffic accident hotspots. The largest circles are concentrated in the central urban area, particularly around the city center and major roads. Smaller circles are scattered throughout the region, including in more rural areas. The map also shows roads, green spaces, and water bodies. Two white text boxes are overlaid on the map, containing the text 'Mobilität in Wuppertal' and 'Verkehrsunfälle'.

Mobilität in Wuppertal

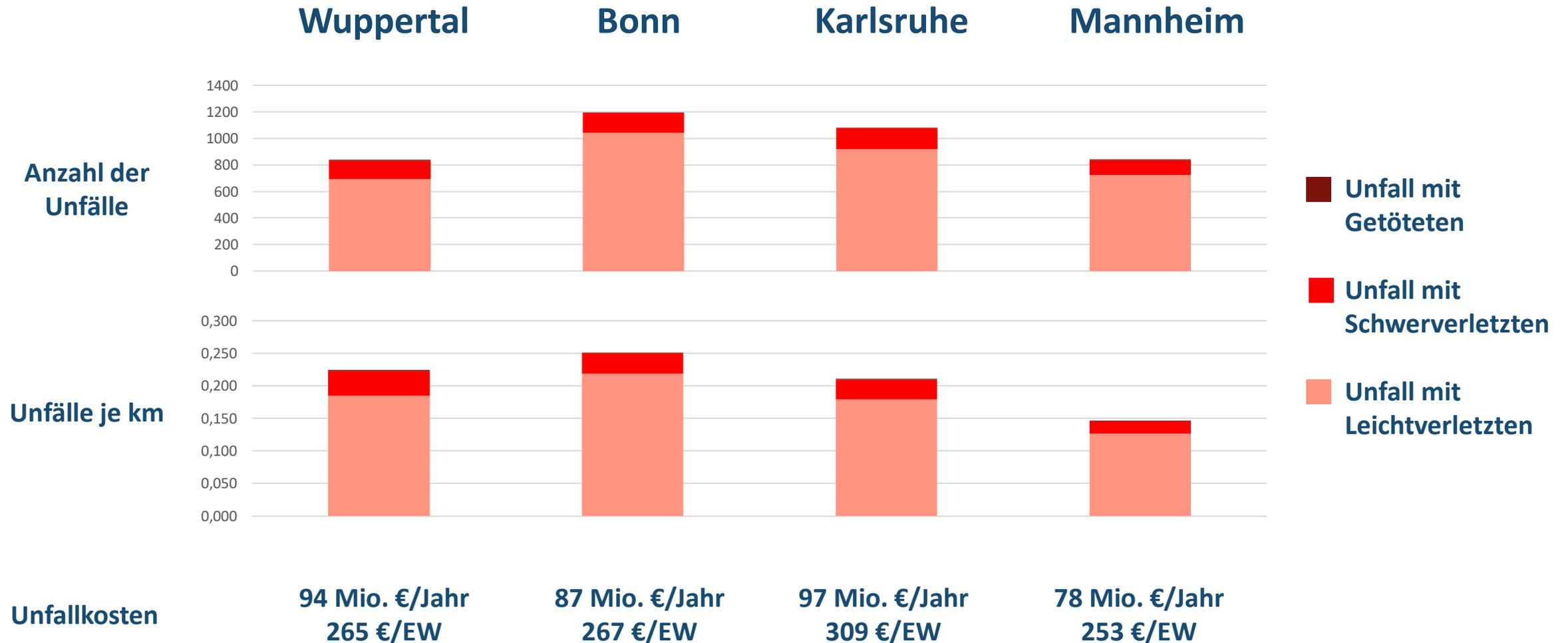
Verkehrsunfälle

Unfallanalyse - Kennzahlen

	2019	2020	2021
Unfälle	15052	13655	13840
<i>davon mit Personenschaden</i>	<i>939</i>	<i>818</i>	<i>810</i>
<i>davon mit Sachschaden</i>	<i>14113</i>	<i>12837</i>	<i>13030</i>
Verunglückte	1162	974	971
<i>davon Getötet</i>	<i>8</i>	<i>4</i>	<i>4</i>
<i>davon Schwerverletzt</i>	<i>168</i>	<i>155</i>	<i>123</i>
<i>davon Leichtverletzt</i>	<i>986</i>	<i>815</i>	<i>844</i>
<i>davon Senioren</i>	<i>159</i>	<i>117</i>	<i>110</i>
<i>davon Kinder</i>	<i>113</i>	<i>107</i>	<i>84</i>

- Grundsätzlich positiver Trend bei Unfällen und Verunglückten erkennbar.
- Weder Senior*innen noch Kinder sind im Unfallgeschehen in Wuppertal signifikant auffällig.

Unfallanalyse – Kennzahlen im Städtevergleich



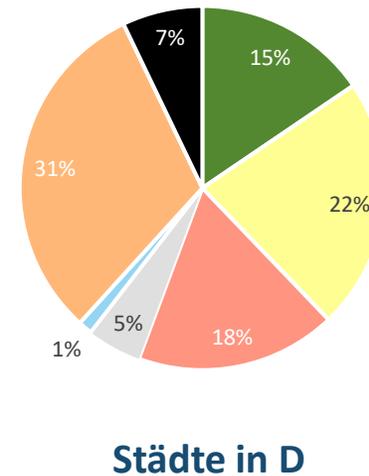
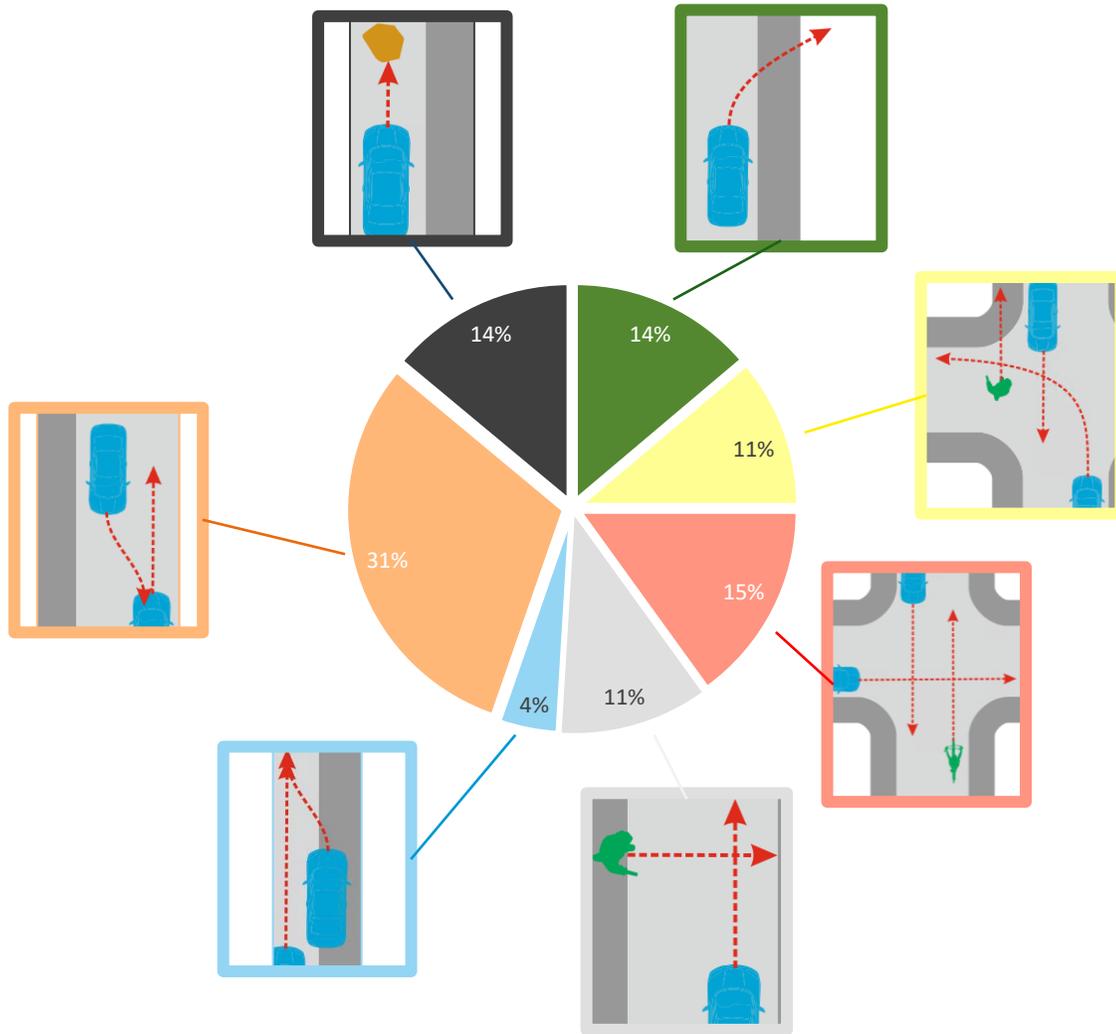
Eigene Darstellung auf Basis der Unfalldaten der statistischen Landesämter 2019 bis 2020

Unfallanalyse - Unfallrisiko



- Zu Fuß Gehende besitzen auf die Verkehrsleistung bezogen ein **6,6-fach** erhöhtes Verletzungsrisiko gegenüber Kfz.
- Bei Radfahrenden ist dieses Risiko gegenüber dem Kfz **vierfach** erhöht.

Unfallanalyse - Unfalltypen

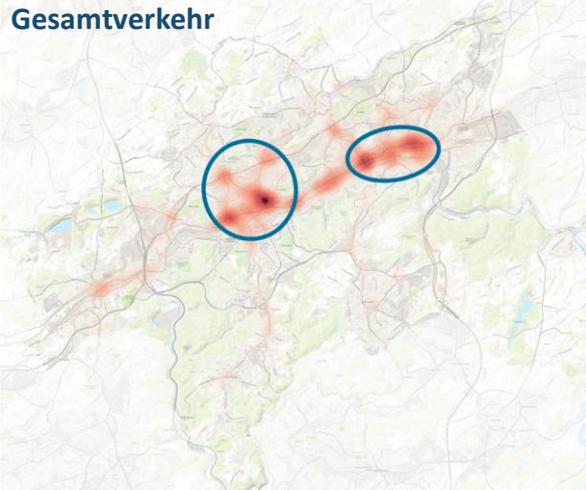


- Im städtevergleich **geringere Anteil** an Unfällen an Kreuzungen (Typ 2 & 3)
- Hingegen **erhöhter Anteil** an Unfällen
 - mit querendem Fußverkehr (Typ 4)
 - mit parkenden Fahrzeugen (Typ 5)
 - Sonstige Unfälle (Typ 7)

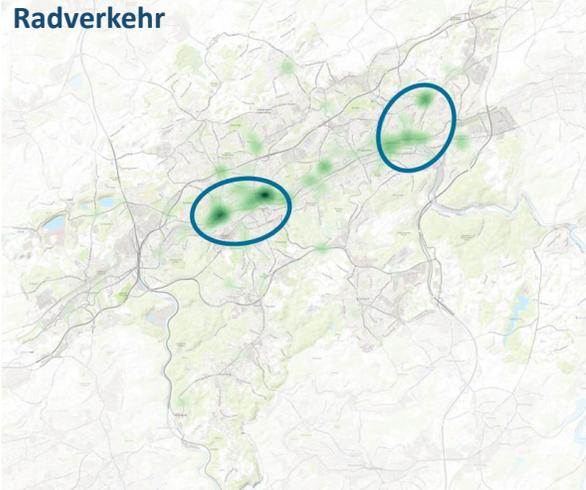
Eigene Darstellung auf Basis der Unfalldaten der statistischen Landesämter 2019 bis 2020

Unfallanalyse – räumliche Verteilung

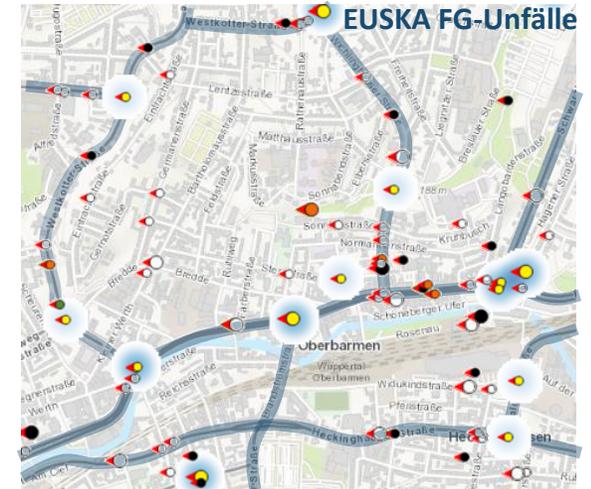
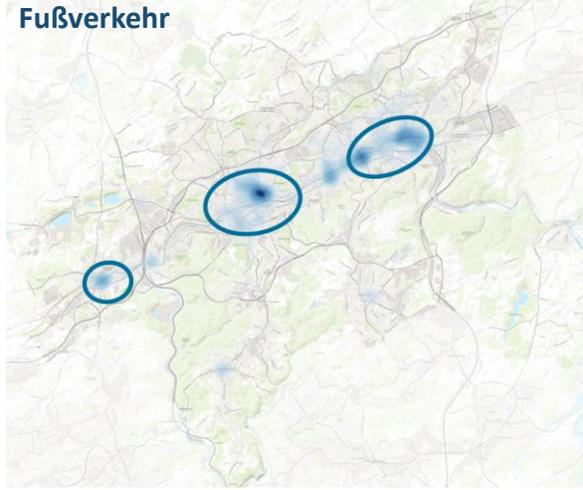
Gesamtverkehr



Radverkehr



Fußverkehr



- Räumliche Konzentration auf die Zentren, Hauptverkehrsstraßen und Autobahnzufahrten
 - Effekt noch stärker im Fuß- und Radverkehr
- Hoher Anteil an Querungsunfällen (weiß mit roter Fahne) im Fußverkehr, besonders an den Hauptstraßen in Vohwinkel, Elberfeld und Barmen

Quintessenzen

- **Hohe Handlungsbedarfe im Fuß- und Radverkehr v.a. entlang der Hauptachsen in Bezug auf**
 - Barrierewirkung & Querbarkeit
 - Straßenraumaufteilung & Knotenpunktgestaltung
 - Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden (inkl. Parken)
- **Handlungsbedarfe im ÖPNV vor allem abseits der Talsohle**
 - Erreichbarkeitsqualitäten
 - Vernetzung & Intermodalität
 - „ländliche Räume“
- **Hohe Pkw-Dominanz, Fokus auf verträgliche Abwicklung des fließenden (Pendler- und Freizeitverkehre) und ruhenden Verkehrs**

A photograph of a tram station platform. A tram is stopped at the platform on the right. On the left, there is a green metal railing and a red sign with white text. The sign says "Sie Weiter." and "MediMarkt". The tram has a green advertisement on its side with the word "FLIEGEN." visible. The background shows a city street with buildings.

Mobilität in Wuppertal

Erste Leitbilder und Ziele 2030

Mobilitätsleitbild und Zielkonzept - was ist das?

- Abgestimmte **Entwicklungsrichtung und Grundlage für alle Planungen und Aktivitäten der Stadt Wuppertal im Bereich Verkehr und Mobilität für die kommenden 10-15 Jahre (Zielhorizont 2030+)**
- **Inhaltliche Ausarbeitung in ein Zielsystem** (mit ggf. Oberzielen und Unterzielen)
- Zielsystem als Grundlage für die weiteren Inhalte des Mobilitätskonzepts: **Maßnahmenentwicklung**
- **Evaluation notwendig:** Umsetzung, Erfolg und Entwicklungsrichtung regelmäßig überprüfen

VISION



LEITBILD



ZIELE

In was für einer Stadt wollen wir leben?

Und wie kann die Mobilität dazu und zu einer positiven Zukunft beitragen?

Wozu Ziele?

- Ansprüche an das Zielkonzept
- Beispiel Zielkonzept

Oberziele

Unterziele

Oberziel 1 (z.B. KFZ)	Oberziel 2 (z.B. ÖPNV)	Oberziel 3 (z.B. Rad)	Oberziel 4 (z.B. Fuß)	Oberziel 5 (z.B. Management)	Oberziel 6 (z.B. Klimaschutz)	Oberziel 7 (z.B. Straßenräume)
Unterziel 1	Unterziel 1	Unterziel 1	Unterziel 1	Unterziel 1	Unterziel 1	Unterziel 1
Unterziel 2	Unterziel 2	Unterziel 2	Unterziel 2	Unterziel 2	Unterziel 2	Unterziel 2
Unterziel 3	Unterziel 3	Unterziel 3	Unterziel 3	Unterziel 3	Unterziel 3	Unterziel 3

SMART-Formel:

- S** spezifisch
- M** messbar
- A** akzeptiert
- R** realistisch
- T** terminiert

Annäherung an Leitbild und Zielsystem für das Mobilitätskonzept

Woraus leiten sich Leitbild und Ziele ab?

- Gutachterliche Einschätzungen auf Basis der Bestandsanalyse
- Rückmeldungen aus bisheriger Beteiligung (Befragung, Onlinedialog)
- Vorgaben und Zielmarken bestehender Planwerke und Konzepte
- Allgemeine Trends und Entwicklungen
- Gesetzliche Vorgaben und Regelungen



Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)

Empfehlung: Orientierung an den Guidelines für SUMP

Strategieentwicklung:

- Gemeinsam mit Bürgern und Interessensgruppen eine gemeinsame Vision erstellen
- Ziele vereinbaren, die Schlüsselprobleme und alle Modi ansprechen
- Indikatoren und Ziele setzen
- Messbare Ziele vereinbaren

SECTION 2 - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan 30

Phase 1: Preparation and analysis 32

Starting point: Decision to prepare a SUMP	32
Step 1: Set up working structures	34
Activity 1.1: Evaluate capacities and resources	34
Activity 1.2: Create inter-departmental core team	38
Activity 1.3: Ensure political and institutional ownership	40
Activity 1.4: Plan stakeholder and citizen involvement	44
Step 2: Determine planning framework	51
Activity 2.1: Assess planning requirements and define geographic scope	51
Activity 2.2: Link with other planning processes	56
Activity 2.3: Agree timeline and work plan	61
Activity 2.4: Consider getting external support	64
Step 3: Analyse mobility situation	67
Activity 3.1: Identify information sources and cooperate with data owners	67
Activity 3.2: Analyse problems and opportunities (all modes)	74
Milestone: Analysis of problems and opportunities concluded	78

Phase 2: Strategy development 79

Step 4: Build and jointly assess scenarios	81
Activity 4.1: Develop scenarios of potential futures	81
Activity 4.2: Discuss scenarios with citizens and stakeholders	84
Step 5: Develop vision and objectives with stakeholders	87
Activity 5.1: Co-create common vision with citizens and stakeholders	87
Activity 5.2: Agree objectives addressing key problems and all modes	92
Step 6: Set indicators and targets	95
Activity 6.1: Identify indicators for all objectives	95
Activity 6.2: Agree measurable targets	99
Milestone: Vision, objectives and targets agreed	102

Phase 3: Measure planning 103

Step 7: Select measure packages with stakeholders	105
Activity 7.1: Create and assess long list of measures with stakeholders	105
Activity 7.2: Define integrated measure packages	113
Activity 7.3: Plan measure monitoring and evaluation	121
Step 8: Agree actions and responsibilities	125
Activity 8.1: Describe all actions	125
Activity 8.2: Identify funding sources and assess financial capacities	129
Activity 8.3: Agree priorities, responsibilities and timeline	133

https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf

Übergeordnete Zielstellungen

EU-weite Zielstellungen

- Pariser Klimaschutzabkommen
- European Green Deal: Klimaneutrale EU bis 2050
- Reduktion der CO₂-Emissionen in der EU um 55% bis 2030 (ggü. 1990)
- Umsetzung des EU-Klimaschutzgesetzes in den Mitgliedsstaaten steht noch aus

Deutschland

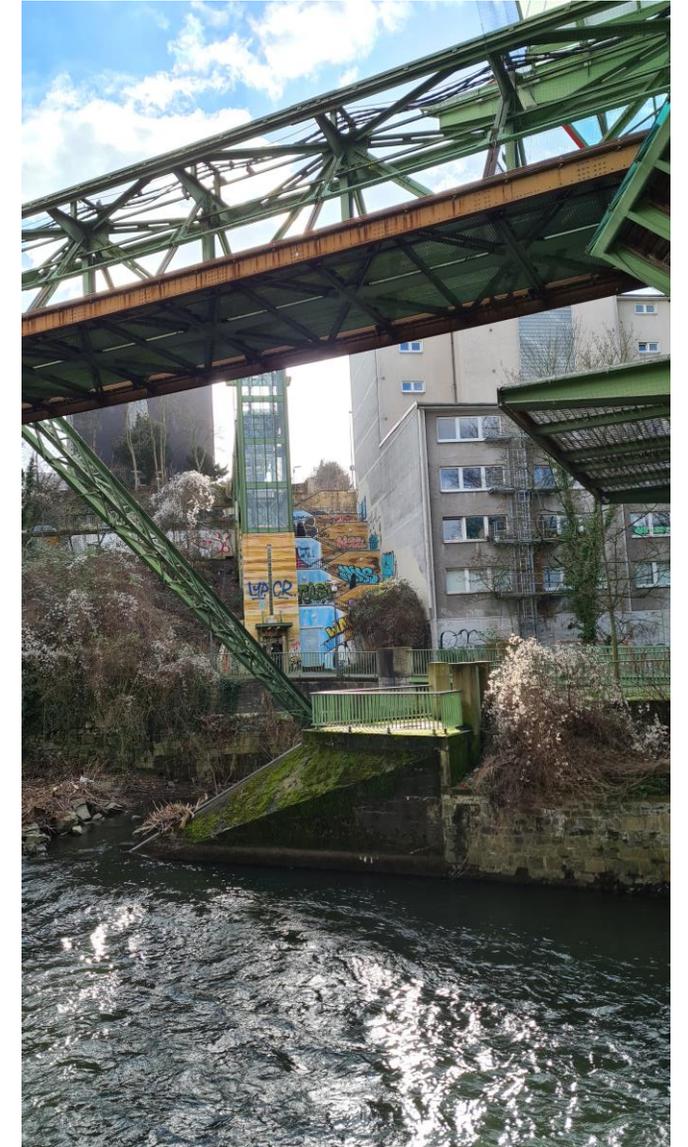
- bisher: -42% CO₂ bis 2030 im Verkehrsbereich
- u.a. mit: E-Mobilität, Ladeinfrastruktur, mehr ÖPNV und Radverkehr
- voraussichtlich weitere Anstrengungen durch EU-Ziele notwendig



Richtlinien, Empfehlungen, Vorgaben

- StVO, StVG
- BGB (Verantwortung Verkehrssicherheit)
- FGSV (EFA, RASSt, ...)
- Barrierefreiheit (z.B. Personenbeförderungsgesetz, bis 2022)

- Feinstaub z.B. EU-Richtlinie 1999/30/EG
- Stickoxide z.B. §39: BImSchV



Radverkehr

Radverkehr

ÖPNV

Privater MIV

Wirtschafts-
verkehr

Entwicklungs-
konzepte

Konzept für den
(Lasten-)Pedelecverleih
(2020)

Green
City
Plan
(2018)

Radverkehrskonzept (2019)

Entwicklungs-
konzept (2019)

Konzept für barriere-
freien ÖPNV (2021)

Nahverkehrsplan

Regionales Schnellbuskonzept (2020)

Regionales
Konzept
zur
Einrichtung
von Mobil-
stationen
(2020)

Wo setzen wir auf?

Planwerke, Konzepte und co.

Konzept zur Verbesserung der
betrieblichen Mobilität (2019)

Umwelt-
strategie

Schutzkonzept (2020)

Konzept (2019)

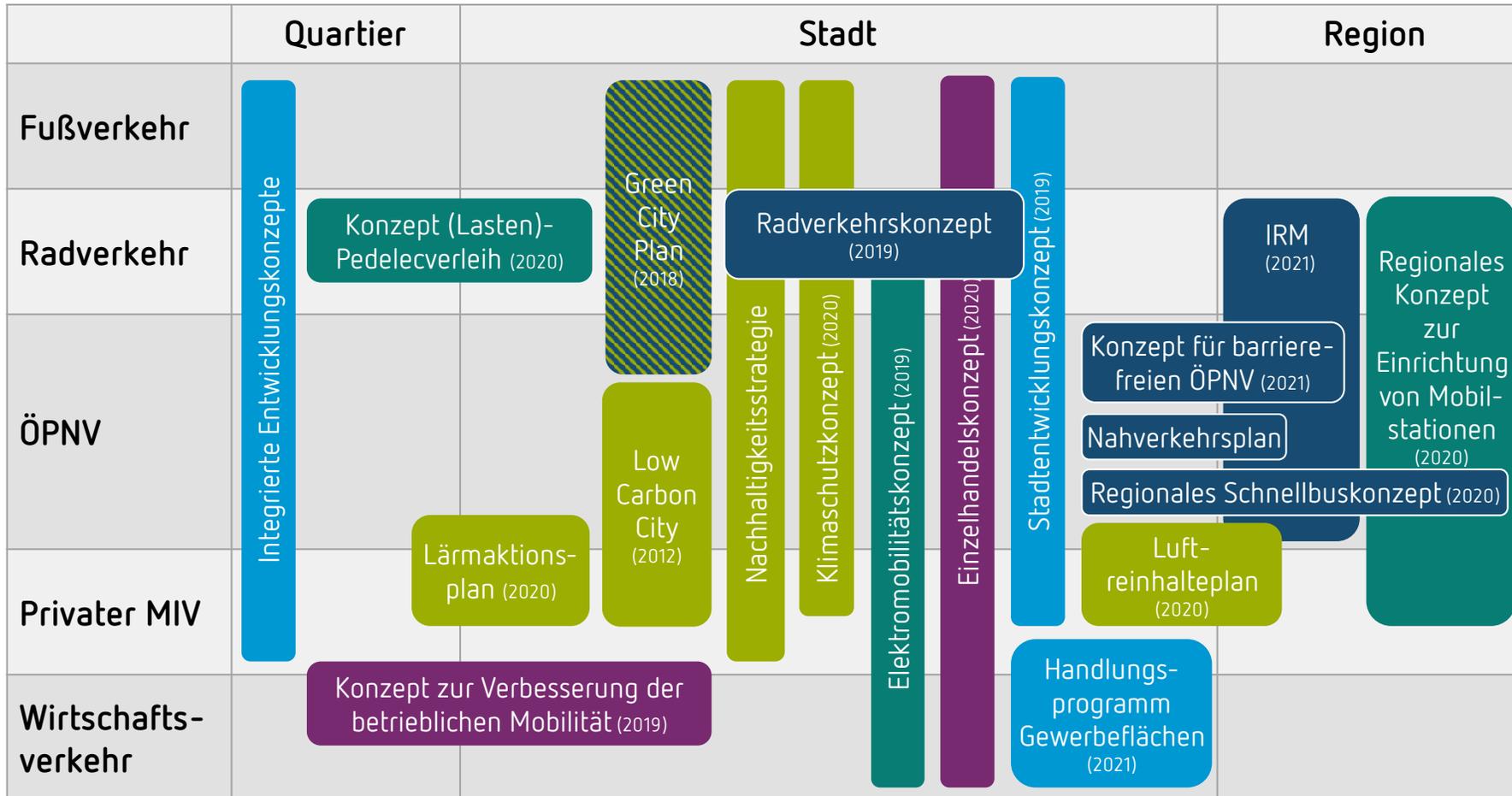
Indelskonzept (2020)

Luft-
reinhaltungsplan
(2020)

Handlungs-
programm
Gewerbeflächen
(2021)

Elektron

Bestehende Planungen und Konzepte



Verkehrsplanung

Umwelt & Klima

Stadtentwicklung

Vernetzung & Elektrifizierung

Wirtschaft & Soziales

Stadtentwicklungskonzept

Lebenswertes Wuppertal

Ankommen und leben in einer offenen, internationalen Stadt

WACHSENDE STADT
International und integriert

WOHNEN FÜR ALLE
Nachhaltig und vielfältig

FREIRAUM
Die grünste Großstadt

KLIMAWANDEL UND -ANPASSUNG
Wuppertal denkt voraus

GESUNDES LEBEN
Innovation und Prävention

MOBILITÄT
Gleichberechtigt ans Ziel

Lernendes und innovatives Wuppertal

Beschäftigung und Innovation in einer digitalen Welt

WIRTSCHAFT
Wachstum und Diversifizierung

BESCHÄFTIGUNG
Arbeitswelten 4.0

SMART CITY
Digitale Zukunftsstadt

BILDUNG UND TEILHABE
Lernen überall, ein Leben lang

FORSCHUNG UND INNOVATION
Die Stadt als Labor

Vielfältiges Wuppertal

Identitäten stärken und Unterschiede leben in einer engagierten Gemeinschaft

IMAGE UND IDENTITÄT
Eine Stadt, viele Herzen

QUARTIERE
Attraktive Lebensmittelpunkte

KULTUR UND SPORT
Kreative Freiräume

BÜRGERSCHAFTLICHES ENGAGEMENT
Die Selbstmachstadt

NETZWERKE
Das Bergische - und mehr

Zielformulierung im STEK

Die verschiedenen Verkehrsmittel müssen **gleichberechtigt berücksichtigt** und miteinander **verknüpft** werden, damit sichere, schnelle und komfortable Mobilität gewährleistet ist. Dem Ausbau des **Fuß- und Radverkehrs kommt dabei eine besondere Bedeutung** zu. Er steht gleichberechtigt neben dem motorisierten Individualverkehr, wenn es um **Flächenansprüche** im öffentlichen und privaten Raum geht.

Wuppertal als Fahrradstadt bis 2025

- Eins von 13 Schlüsselprojekten

WUPPERTAL ALS FAHRRADSTADT



Kontakt
Stadt Wuppertal
Nahmobil@stadt.wuppertal.de

Mit Rad und Tat

Vor Jahren noch galten Radfahrer in unserer Stadt als mutige Exoten. nur im Alltagsverkehr zwischen Osten und Westen der Stadt pen- native zu privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln zu etablieren.



WUPPERTAL 2025
STRATEGIE FÜR WUPPERTAL
STADT WUPPERTAL

STADT WUPPERTAL / WUPPERTAL 2025

Green City Plan

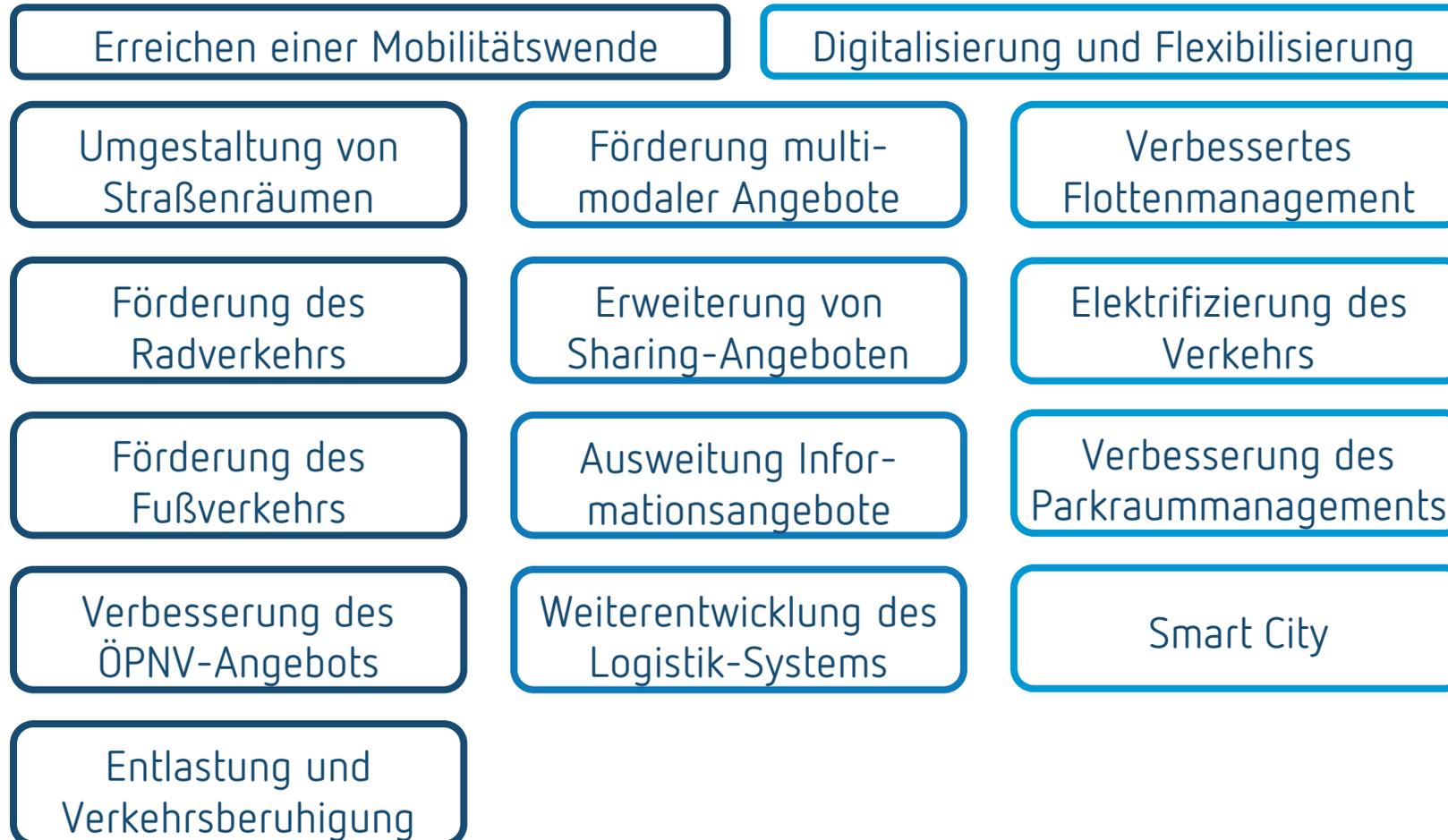
- Digitalisierung des Verkehrs
- Vernetzung & Attraktivierung des Umweltverbundes
- Elektrifizierung & Umrüstung des MIVs
- Urbane Logistik

→ Jahresmittelgrenzwert von Stickstoffdioxid an verkehrsexponierten Orten im Wuppertaler Stadtgebiet einzuhalten

Tabelle 1: Maßnahmenübersicht

Maßnahmen-schwerpunkt	Maßnahmenbündel
Digitalisierung des Verkehrs	A 1 Verkehrsmanagement mit erweitertem Parkleitsystem
	A 2 Parkraummanagement
	A 3 Digitalisierung der Routenplanung (AWG / ESW)
	A 4 Fahrerassistenzsystem (WSW)
	A 5 Fahrerassistenzsystem (AWG / ESW)
	A 6 Telematiksystem zum Fahrzeugpooling im städtischen Fuhrpark
	A 7 Digitales Betriebshofmanagementsystem (WSW)
	A 8 On-Demand Verkehr (WSW)
Attraktivitätssteigerung und Vernetzung des Umweltverbundes	B 1 Mobilstationen
	B 2 Attraktivierung des ÖPNV
	B 3 Seilbahn Wuppertaler Südhöhen
	B 4 Stärkung des Radverkehrs
	B 5 Stärkung des Fußverkehrs
	B 6 Betriebliches Mobilitätsmanagement / Mobilitätsberatung
Elektrifizierung und Umrüstung des motorisierten Verkehrs	C 1 Elektromobilität im Fuhrpark der WSW
	C 2 Elektromobilität im Fuhrpark AWG / ESW / Stadt
	C 3 Nachrüstung von Filtersystemen konventionell betriebener Fahrzeuge (WSW)
	C 4 Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
Urbane Logistik	D 1 Anpassung der Citylogistik

Zusammenfassung der Zielaussagen der betrachteten Konzepte

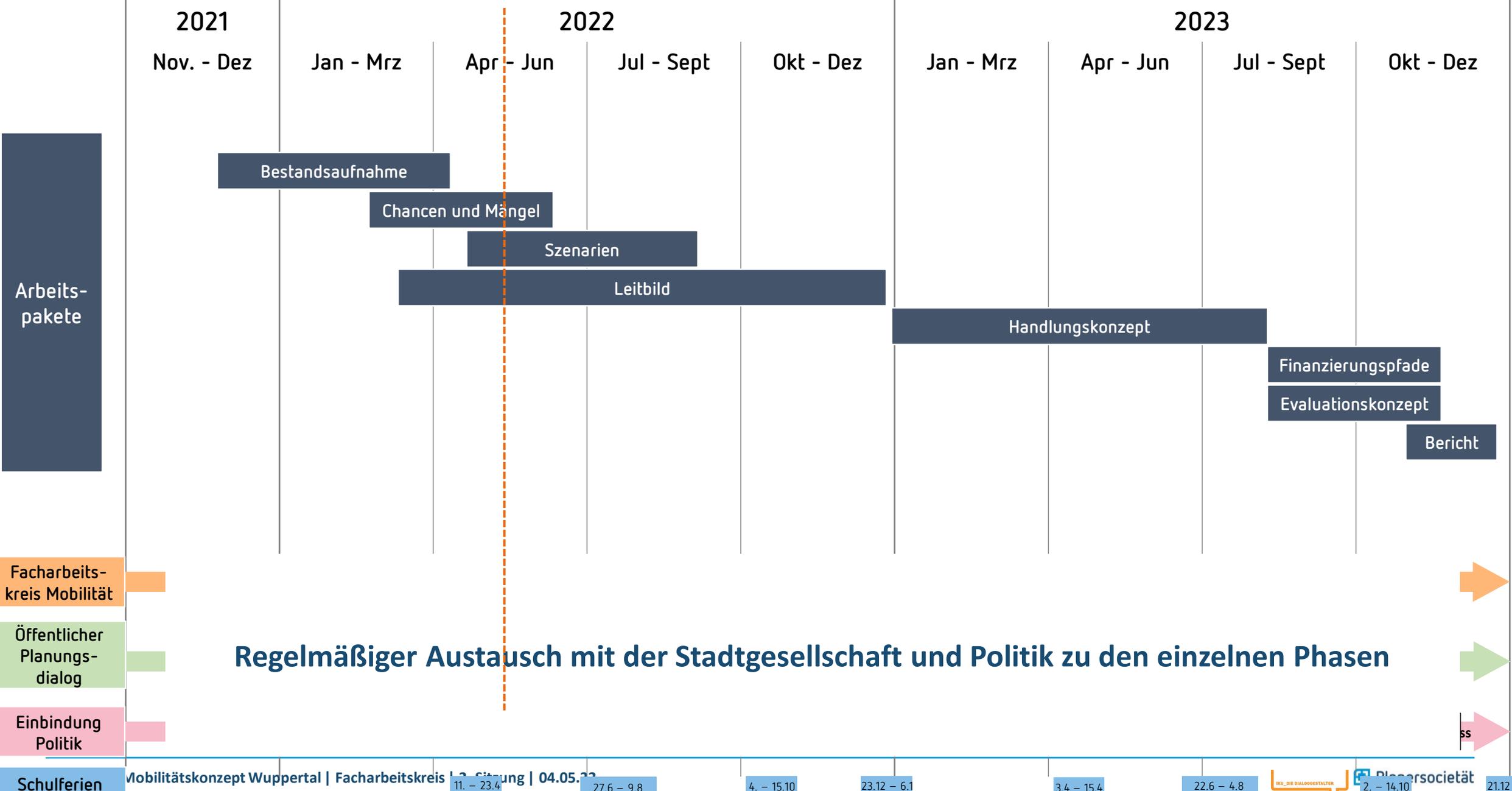


A photograph of a construction site. In the foreground, a large yellow crane arm is visible, extending from the left side towards the center. The background features several multi-story buildings, some with balconies, under a clear blue sky. There are also some trees and a street with a few cars visible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

Resümee

und Ausblick

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