

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)  
[www.dialoggestalter.de](http://www.dialoggestalter.de)

Facharbeitskreis | 2. Sitzung

# Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept

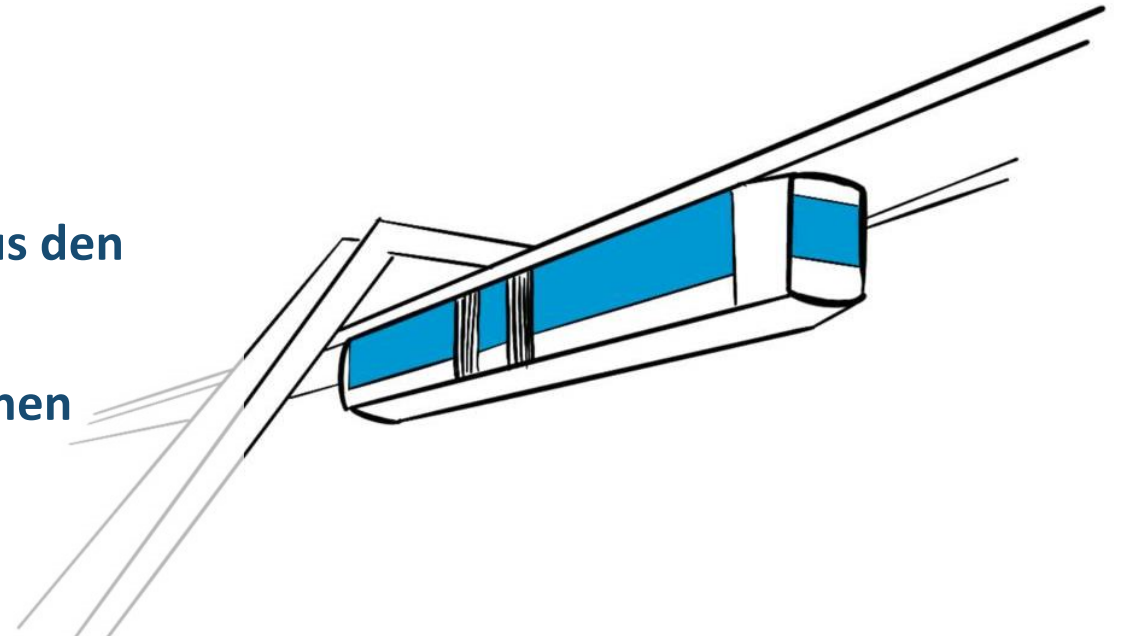
## Wuppertal

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





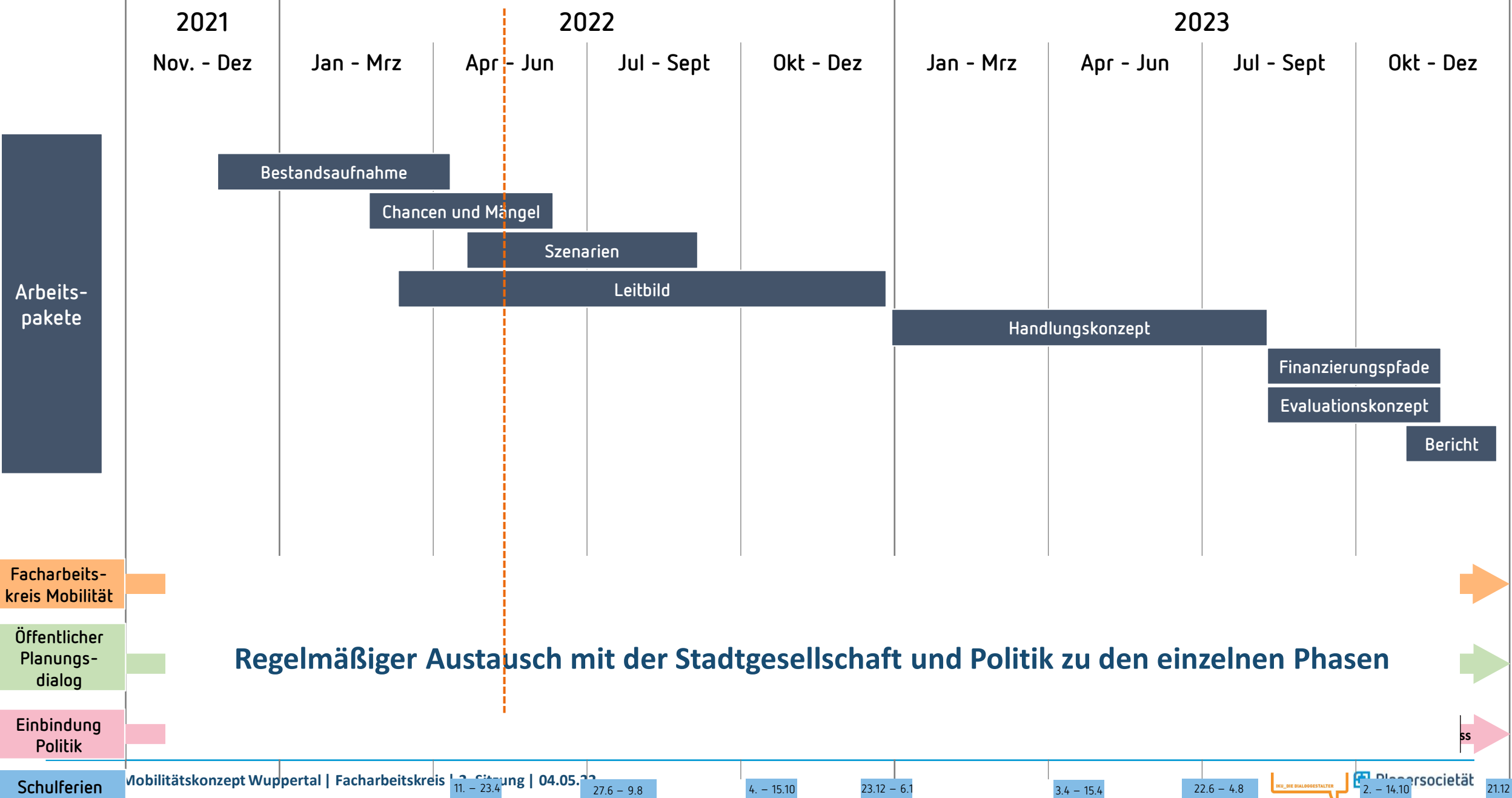
An aerial photograph of a university campus. The image shows a mix of modern, multi-story buildings with large windows and older, classical-style buildings with domes and ornate facades. There are many green trees and landscaped areas. A large white text box is overlaid on the left side of the image, containing the text 'Einführung' and 'Ziele & Ablauf'.

**Einführung**

**Ziele & Ablauf**



# Zeitplan: Gesamtstädtisches integriertes Mobilitätskonzept Wuppertal







**Online-Dialog &**

**Neuigkeiten aus den Netzwerken**







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](http://www.wuppertal.de/mobilitaetskonzept).

Wir freuen uns auf Ihre Ideen!



Ideensammlung zum Mobilitätskonzept

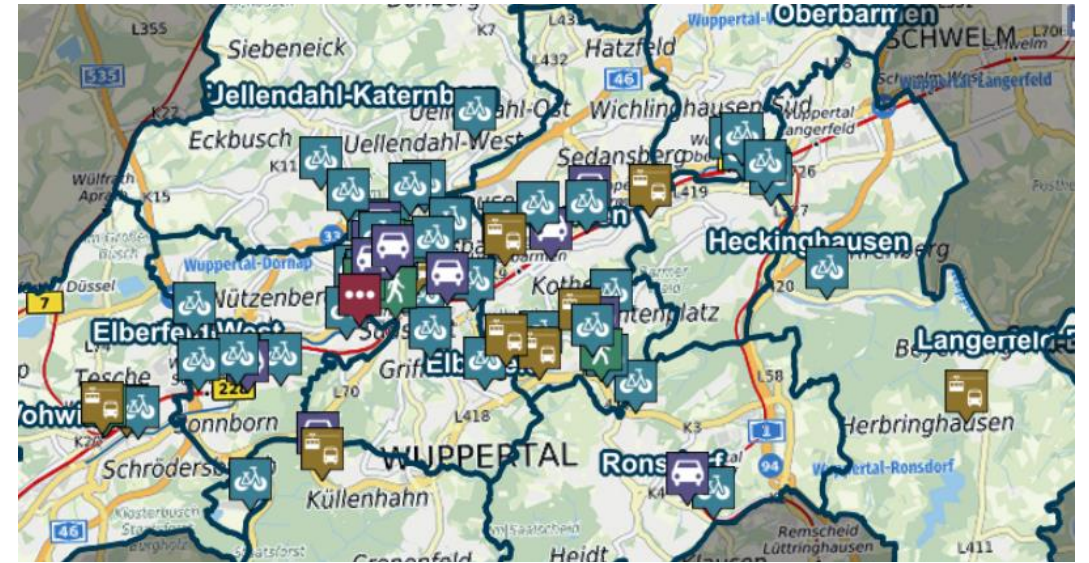


Befragung zum Mobilitätskonzept

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



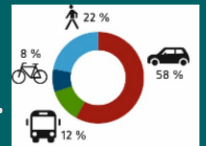
# Talbeteiligung.de



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 in various colors (white, black, red, silver). The scene is set against a backdrop of green trees and a clear sky, suggesting a bright day. The overall composition highlights the integration of public transport and road infrastructure.

# 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

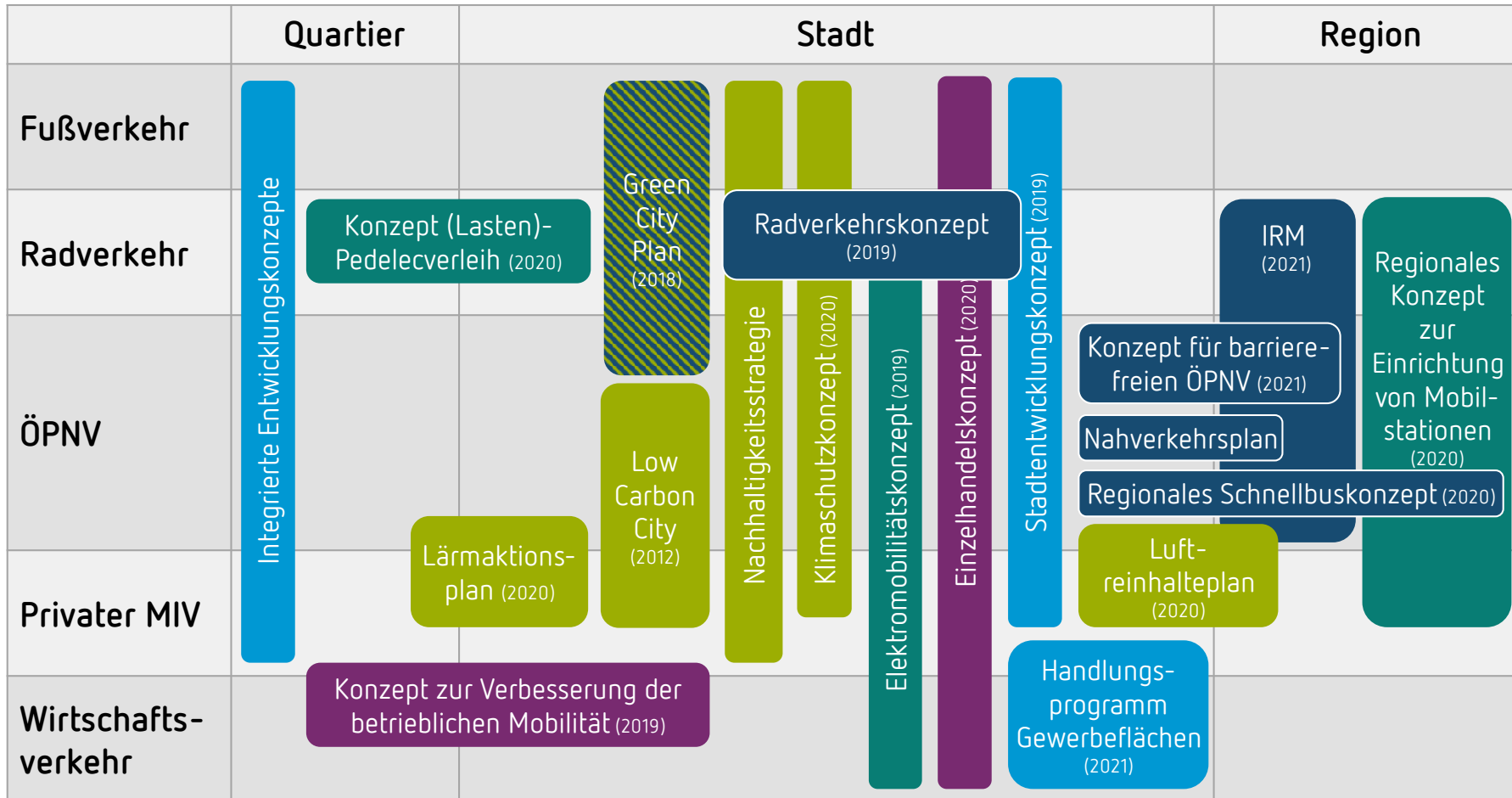
### Vorgehensweise:

- 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

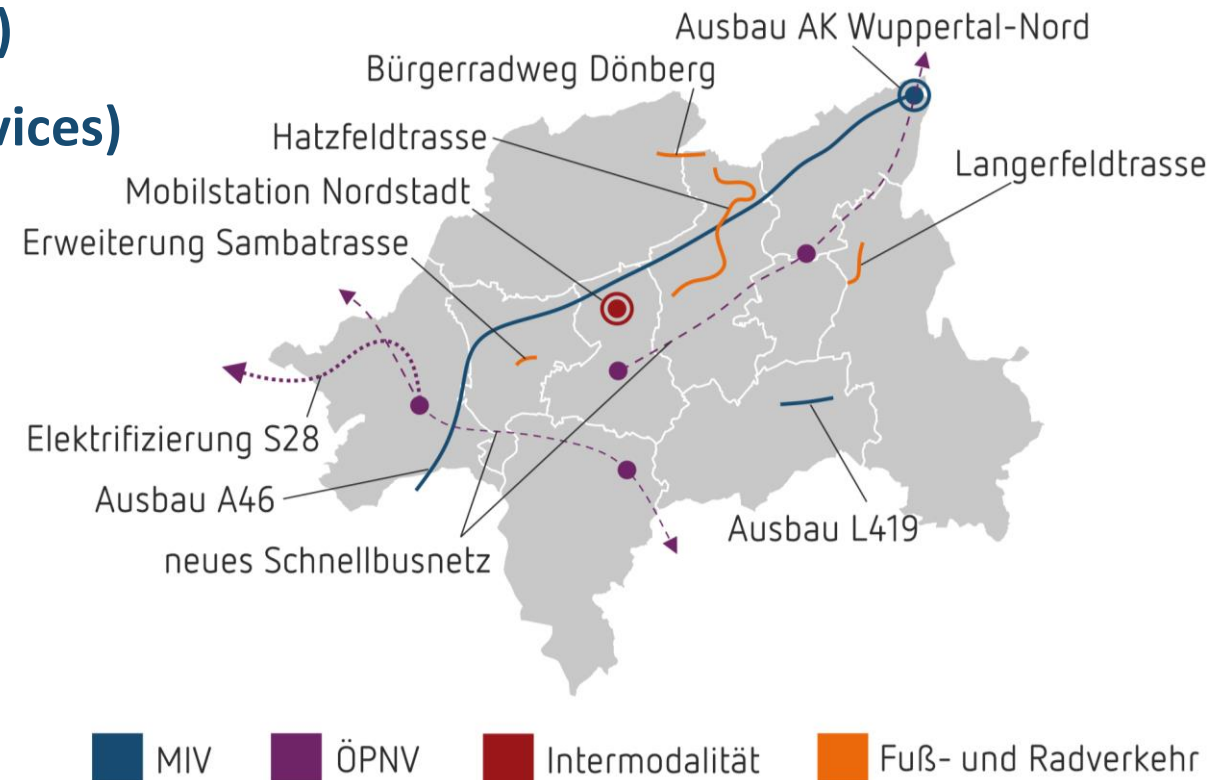


# Aktuelle Planungen in Wuppertal

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**

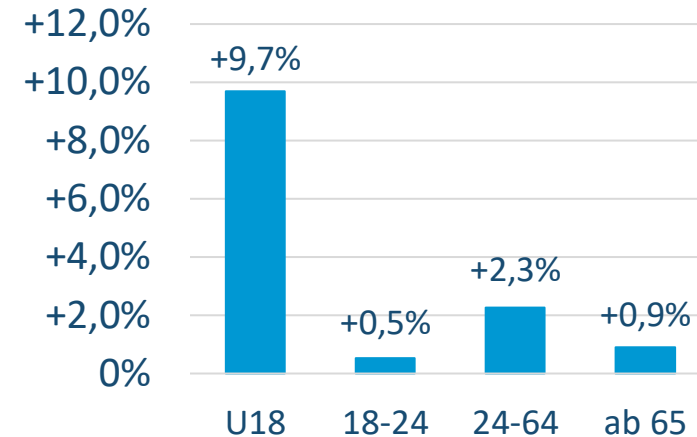




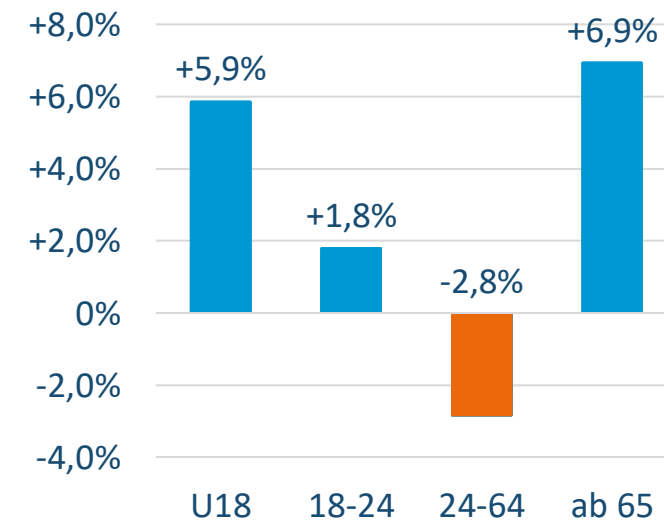
# Rückblick letzte Sitzung - Prognose

- 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



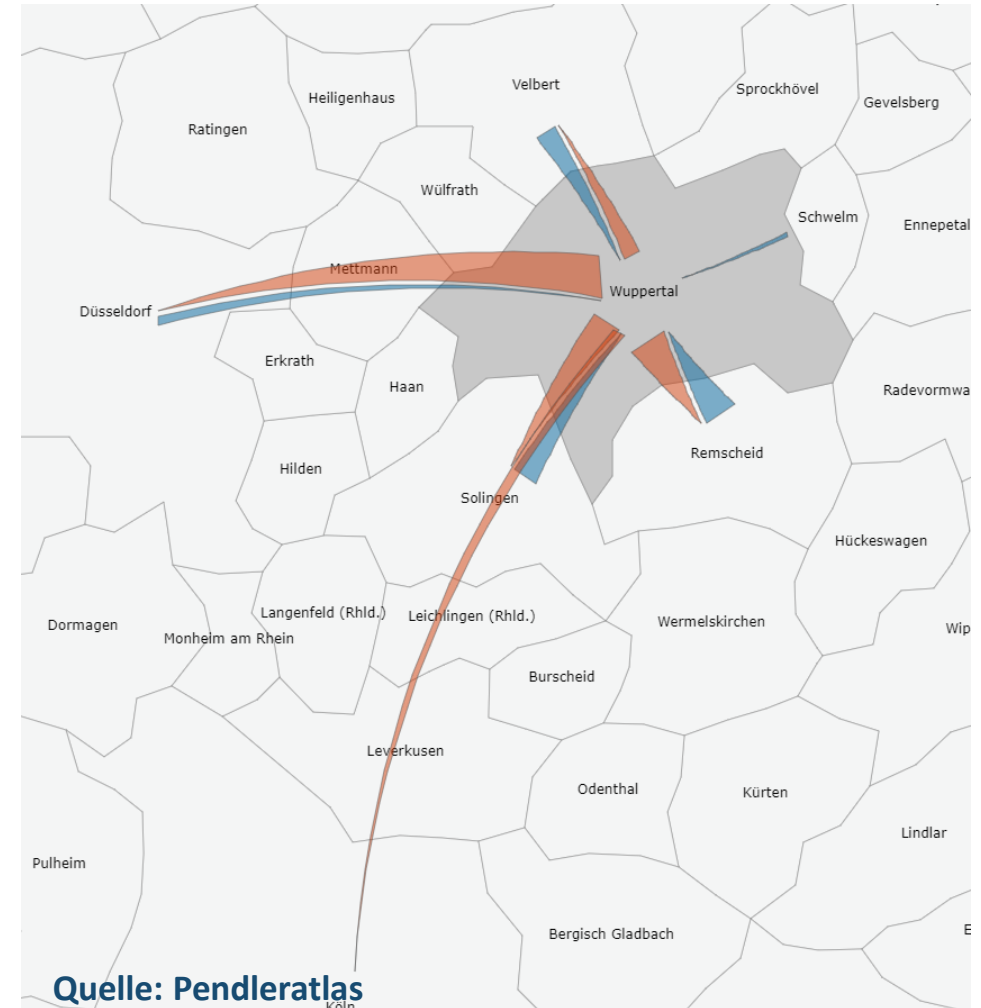
## Prognose 2030





# 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**

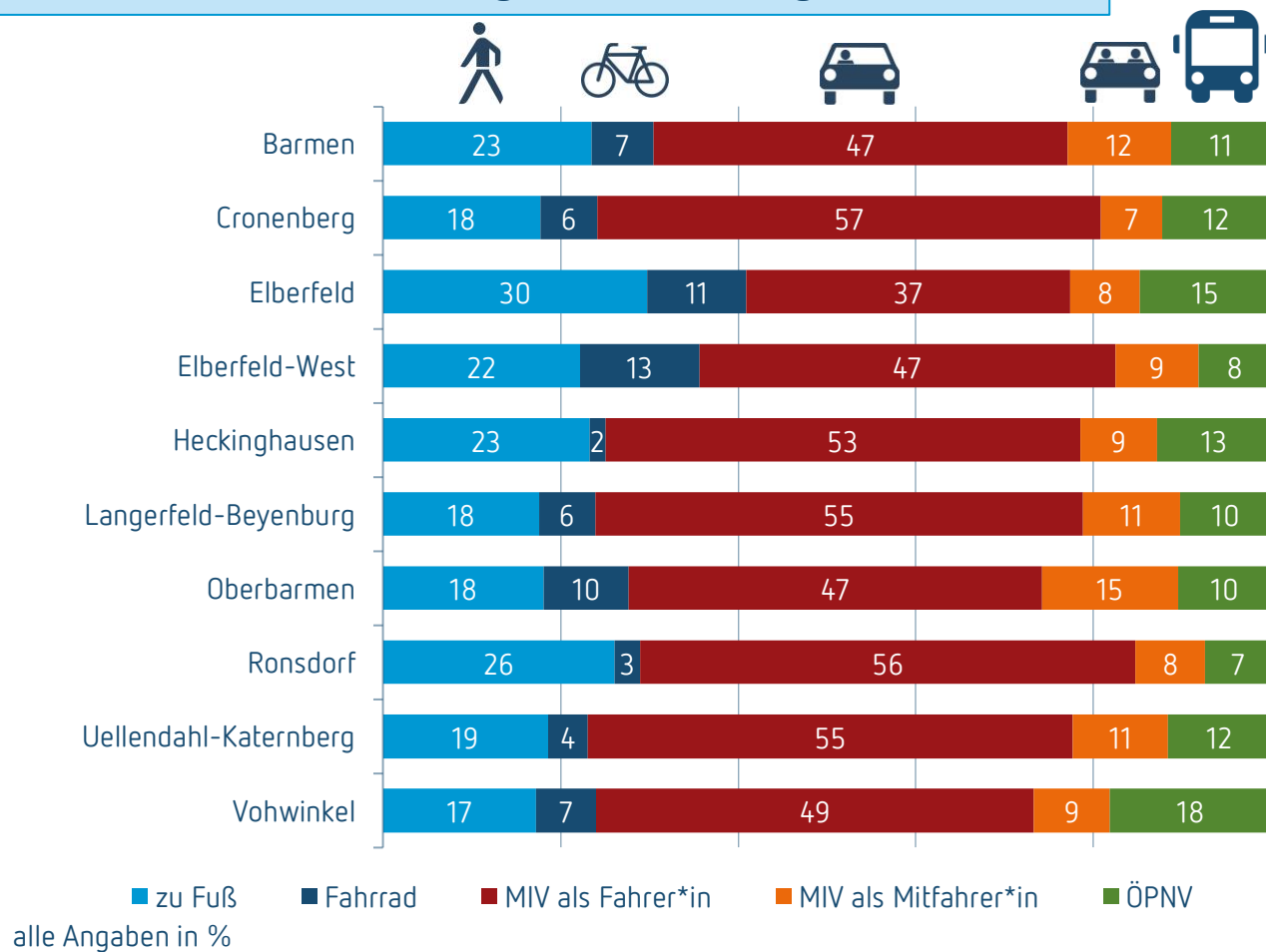




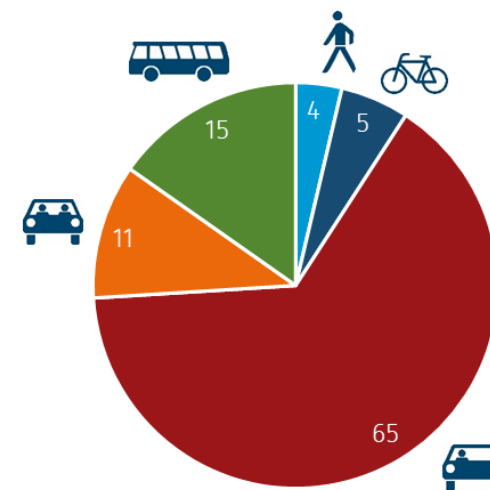
## Bestandsanalyse

# Modal Split

Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen

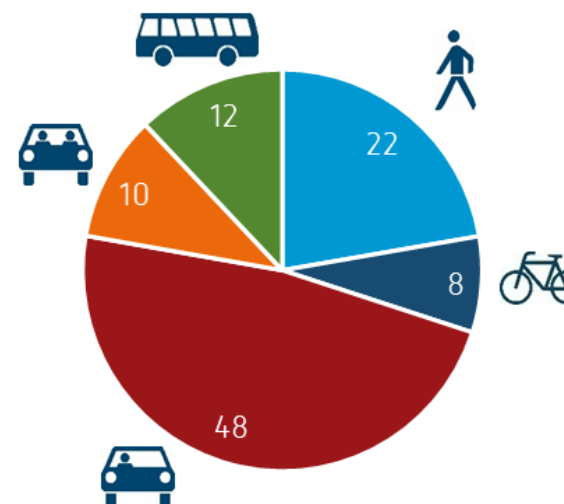


## Personenkilometer bzw. Verkehrsleistung



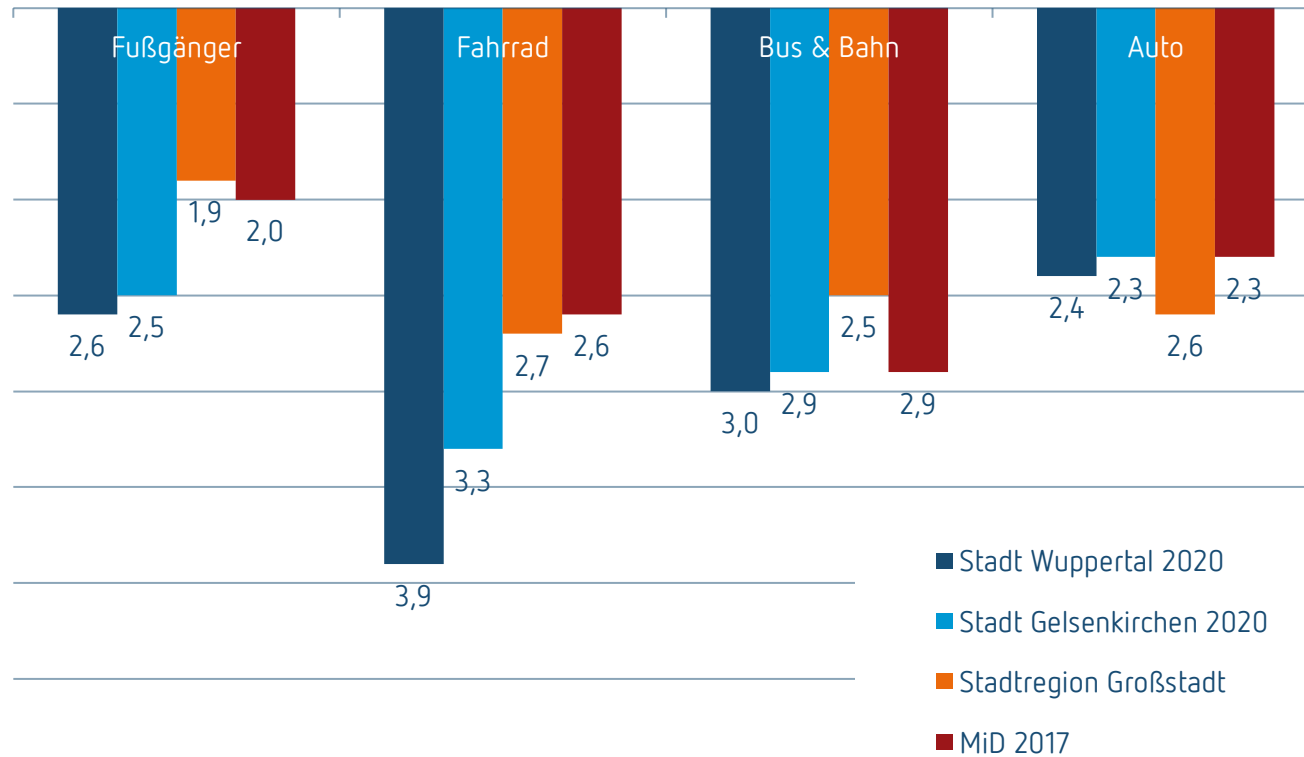
## Modal Split nach Wegen

Stadt Wuppertal 2020



## Gesamtbewertung Verkehrsmittel

Bewertung der Verkehrssysteme nach Schulnoten



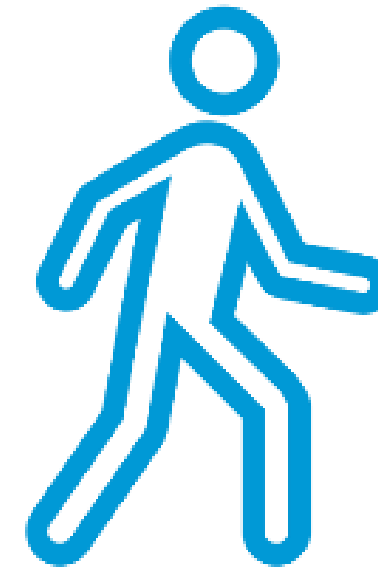
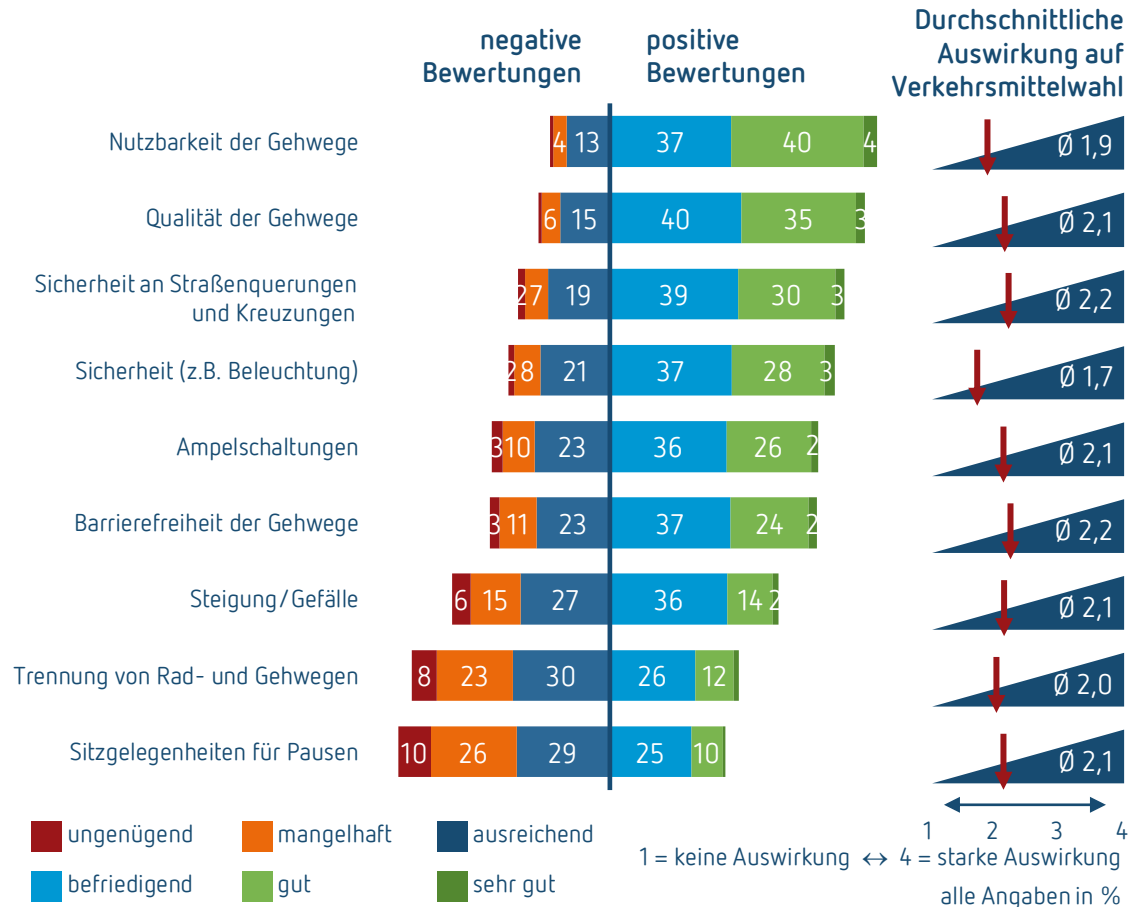




# Mobilität in Wuppertal

## Fußverkehr

## Bewertung Fußverkehr





# Schlüsselorte der Befahrung



Zugeparkte Gehwege



Konfliktpotenzial Radfahrende/Zu Fuß Gehende



# Schlüsselorte der Befahrung



Reallabor Fußgängerzone  
Laurentiusplatz



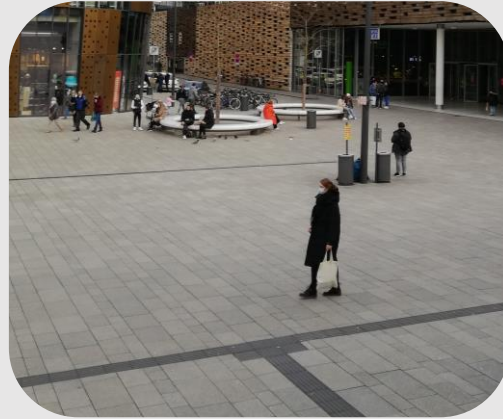
Treppen verdichten das Fußwegenetz



## 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%)



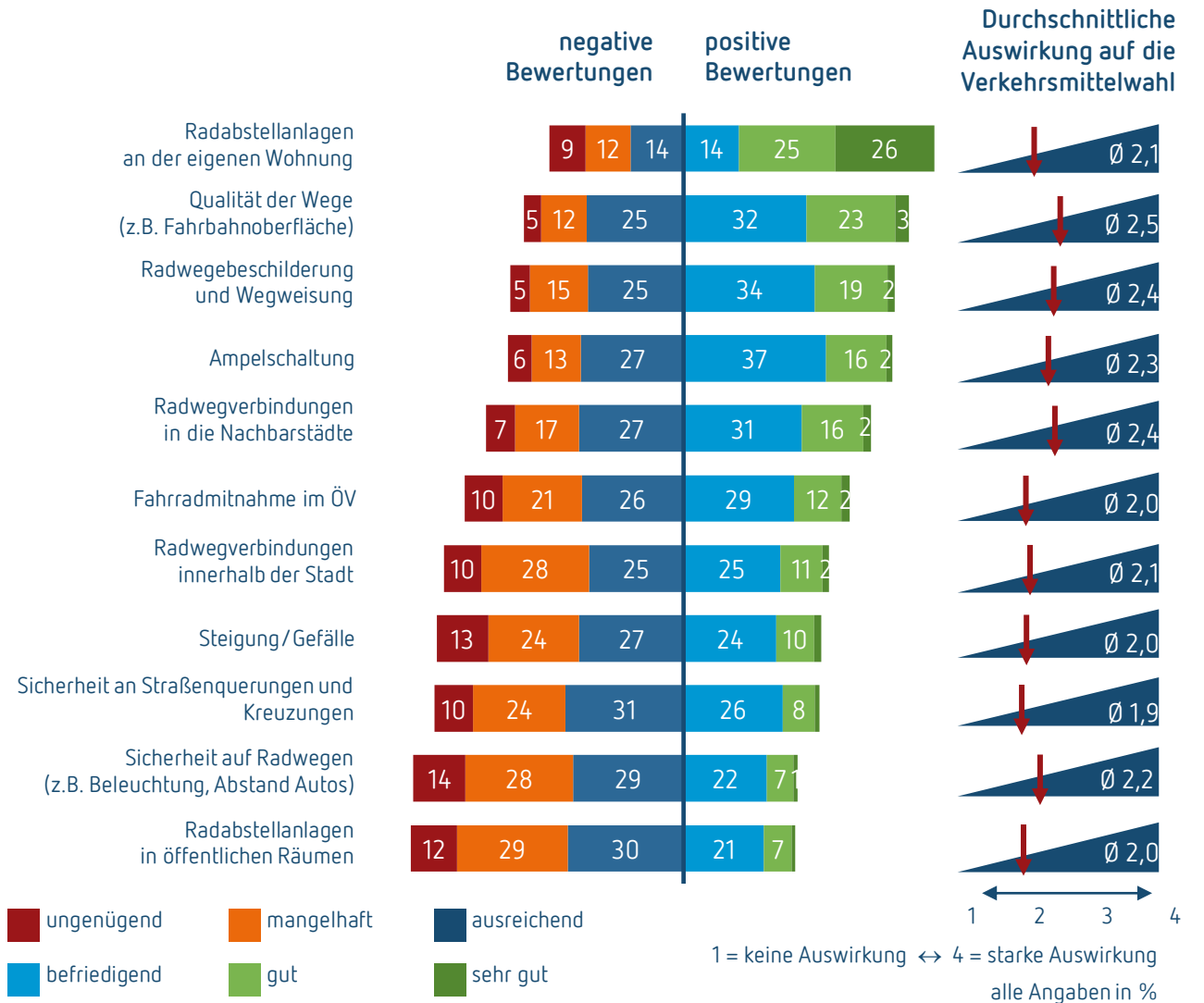


**Mobilität in Wuppertal**

**Radverkehr**



## Bewertung Fahrradverkehr



# Schlüsselorte der Befahrung



Keine sichere Abbiegemöglichkeit für Radfahrende



Konflikte mit überholendem Verkehr



## Schlüsselorte der Befahrung



Sichere Abstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen

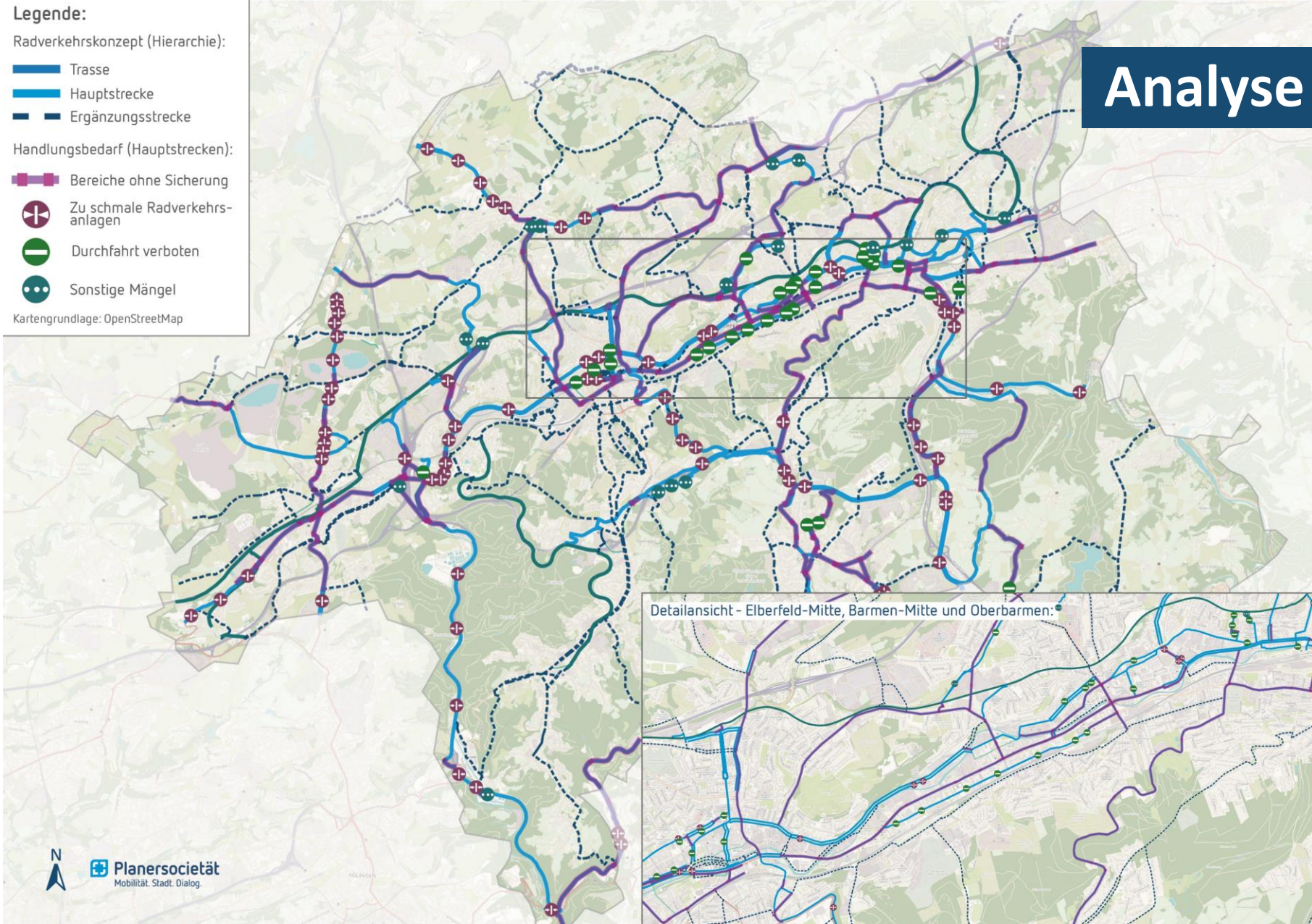


Radverkehr auf Busfahrstreifen



# Analyse des Radnetzes

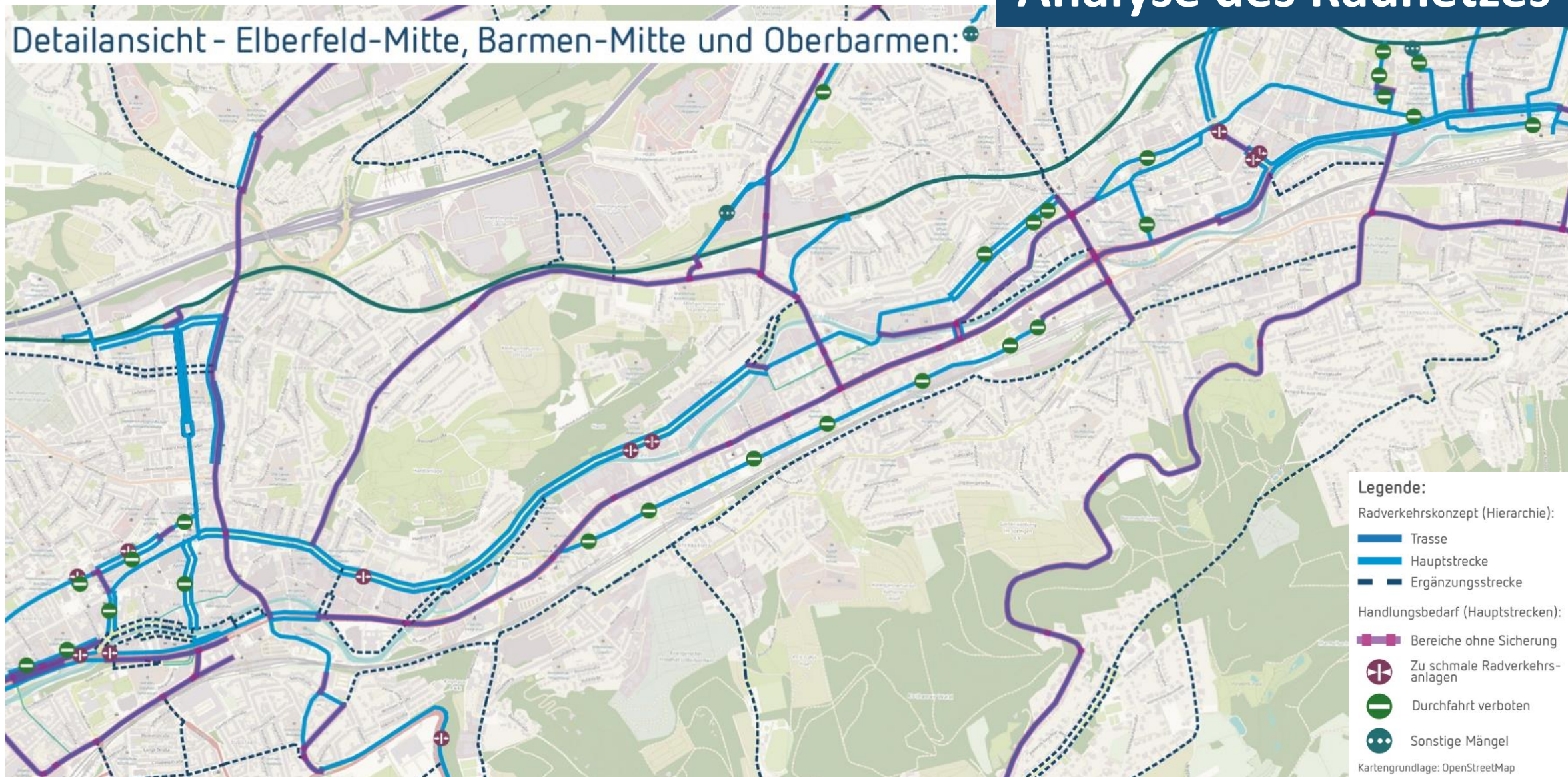
- Legende:**
- Radverkehrskonzept (Hierarchie):
- Trasse
  - Hauptstrecke
  - Ergänzungstrecke
- Handlungsbedarf (Hauptstrecken):
- Bereiche ohne Sicherung
  - Zu schmale Radverkehrsanlagen
  - Durchfahrt verboten
  - Sonstige Mängel
- Kartengrundlage: OpenStreetMap





# Analyse des Radnetzes

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



# 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



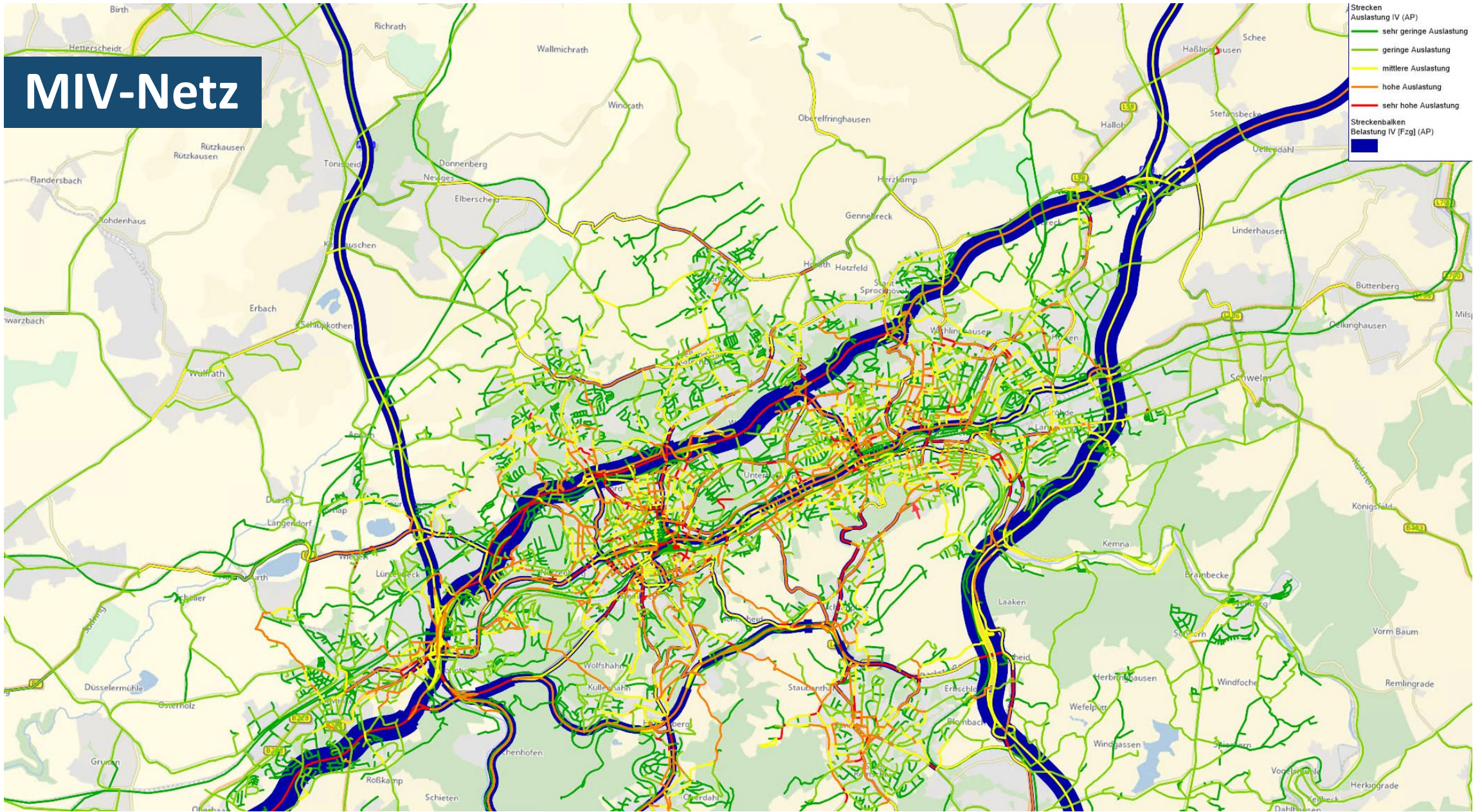
Parken am Langerfelder Markt



Leistungsfähige Schnellstraßen



# MIV-Netz



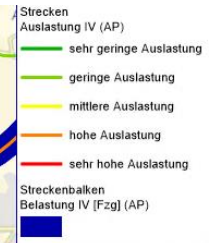


# MIV-Netz

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

## Grundsätzlich:

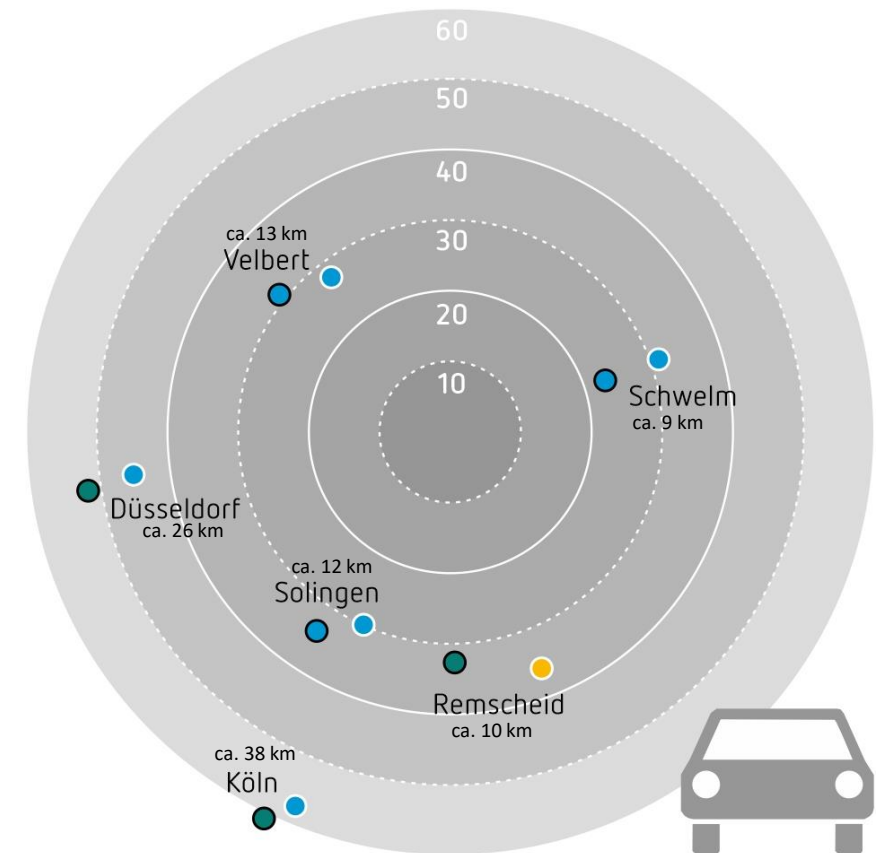
- Im übergeordneten Netz v.a. A46 und punktuell B7 besonders in knotenpunktreichen Abschnitten (Elberfeld Zentrum) belastet
- Nord-Süd Verbindungsachsen z.B.
  - Uellendahler Str.,
  - Steinweg,
  - Tannebergstraße,
  - Obere Lichtenplatzer Str.(hier aber z.B. wenig Knotenwiderstände)
  - Westkotterstraße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

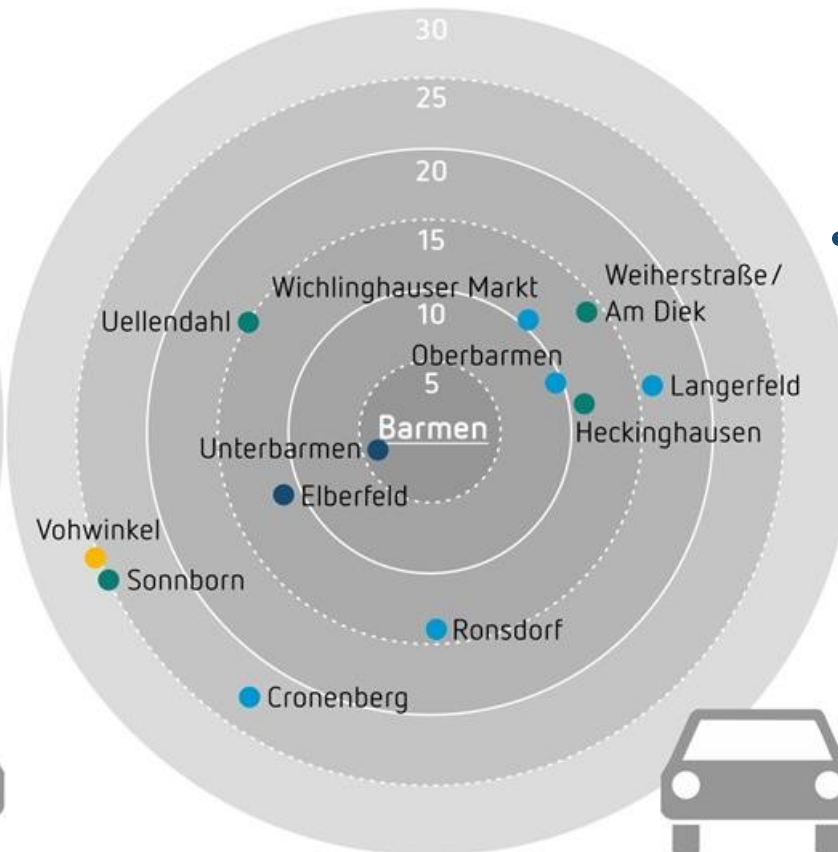
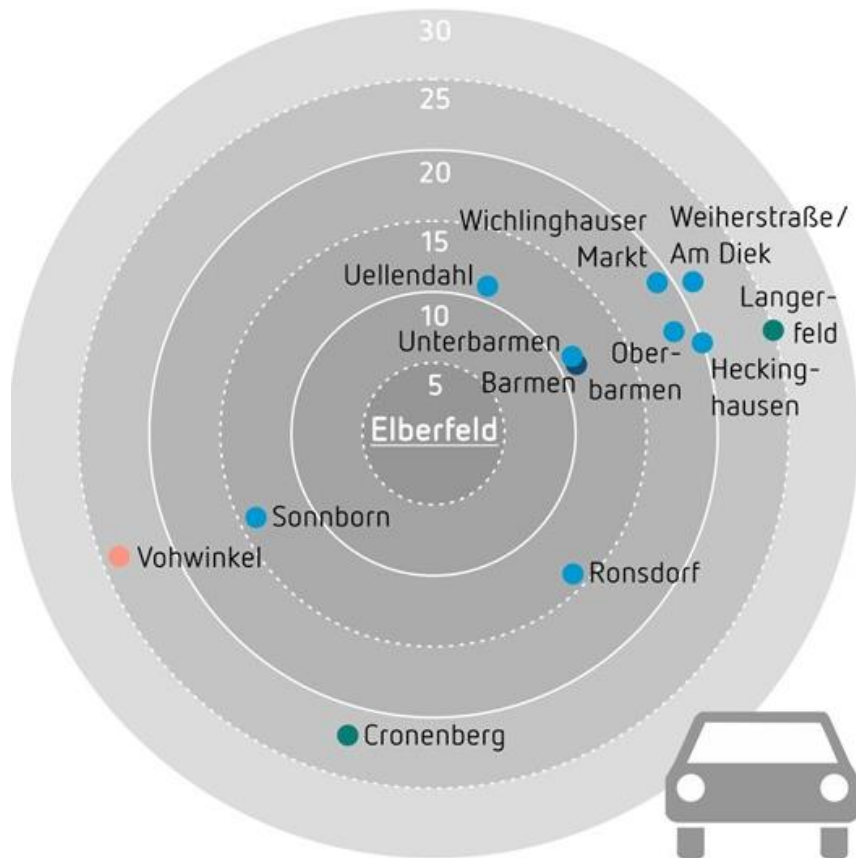
Stufe	Qualität	Handlungsbedarf
A	Sehr gut	Kein Handlungsbedarf
B	Gut	
C	Befriedigend	
D	Ausreichend	Handlungsbedarf
E	Mangelhaft	
F	Unzureichend	





# Angebotsqualität und Fahrzeit im MIV

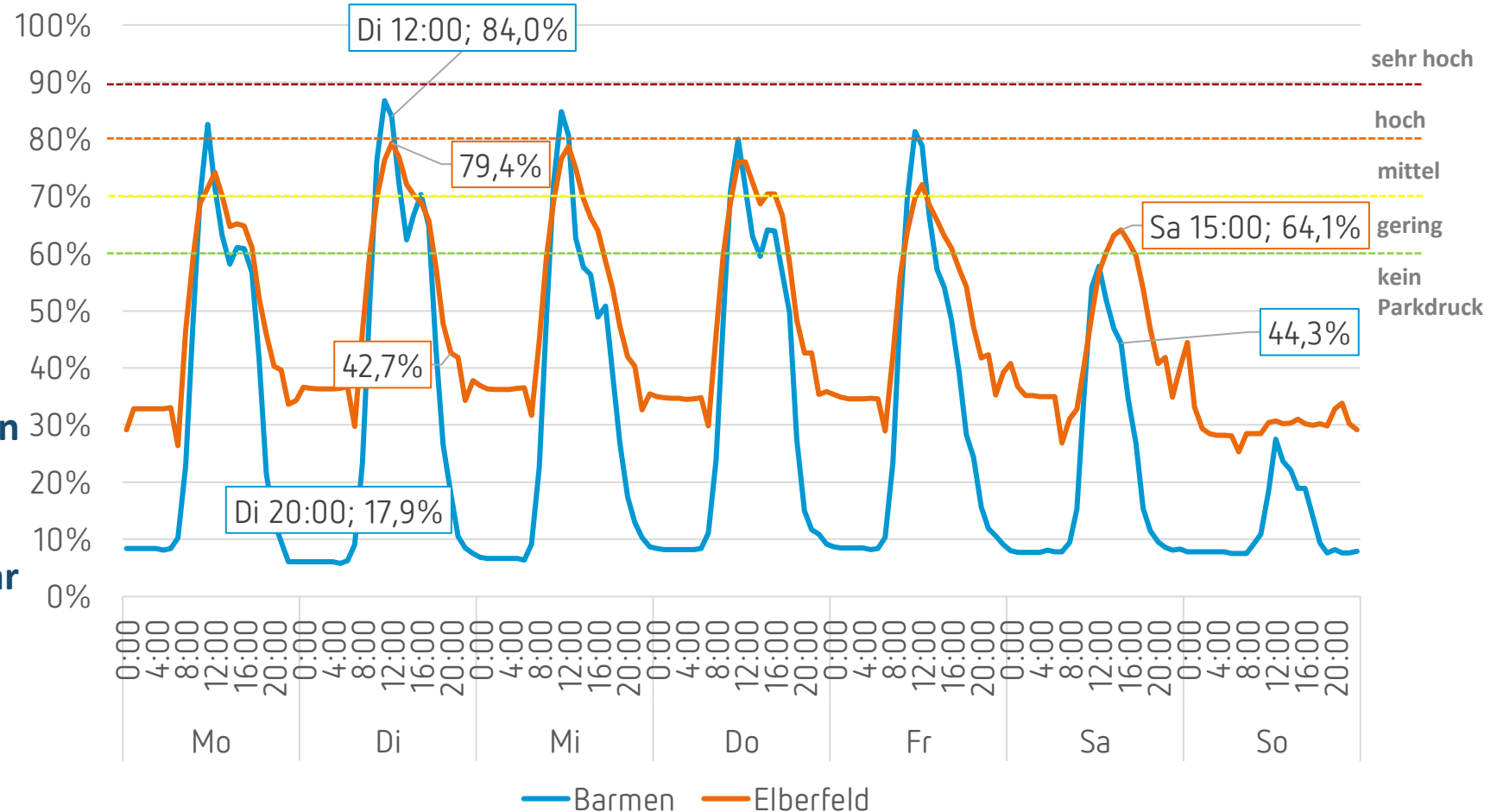
● A ● B ● C ● D ● E ● F



- 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](http://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-Naunhof M 10min  
617 HM Lokbusen  
Kauf die Tickets rechtzeitig. Die Maskenpflicht gilt

4

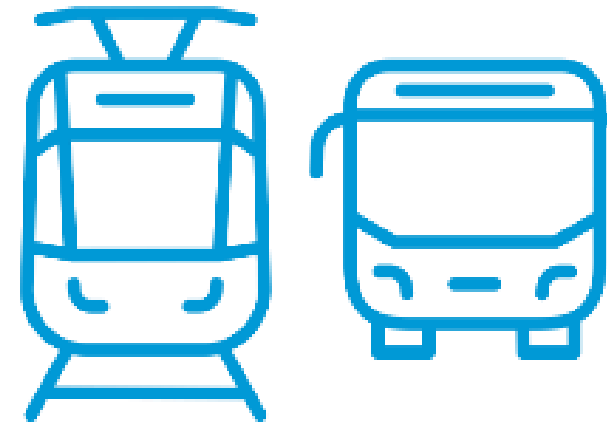
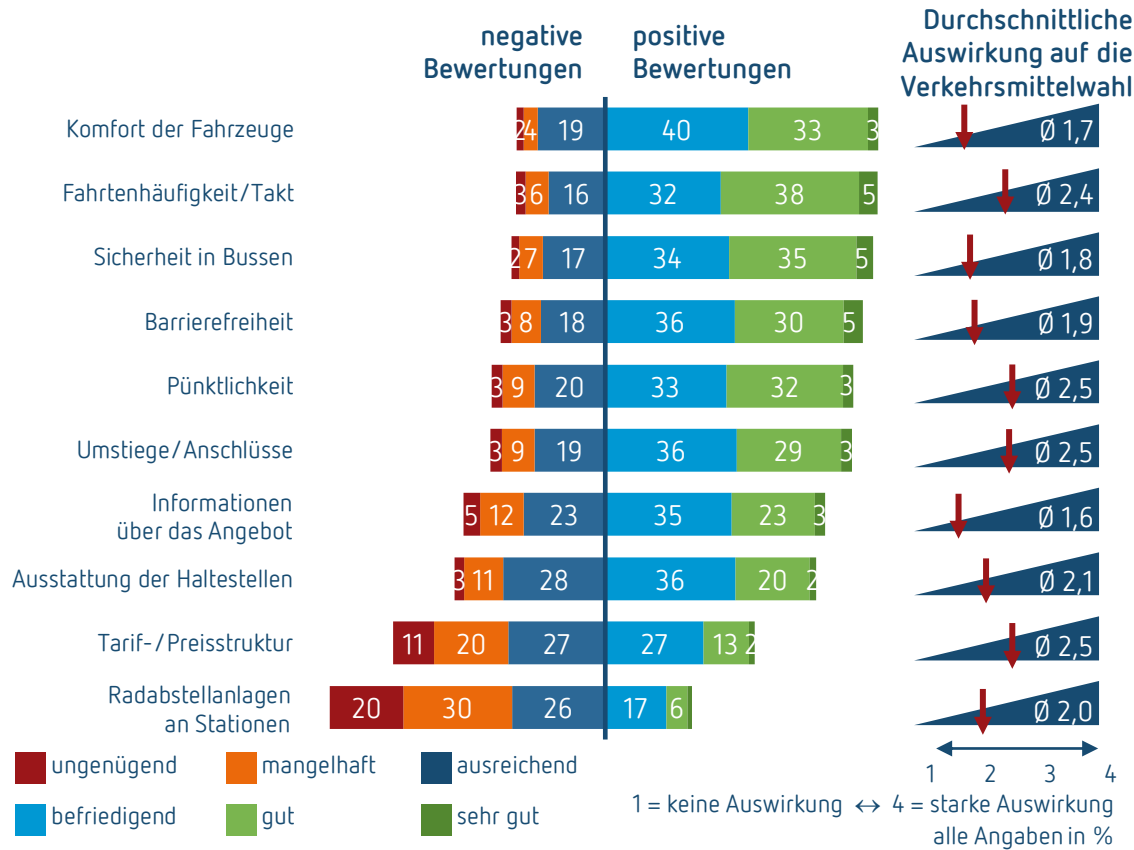


Alter Markt

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



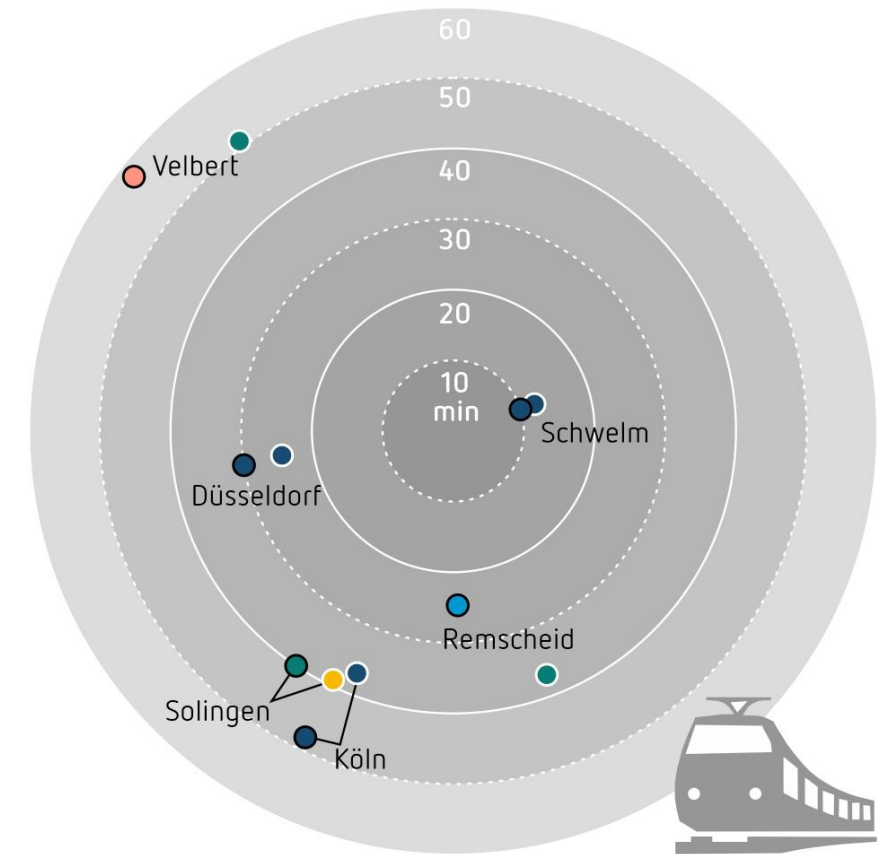
Neue Mobilstation innerhalb des Quartiers



# Angebotsqualität und Fahrzeit im ÖPNV

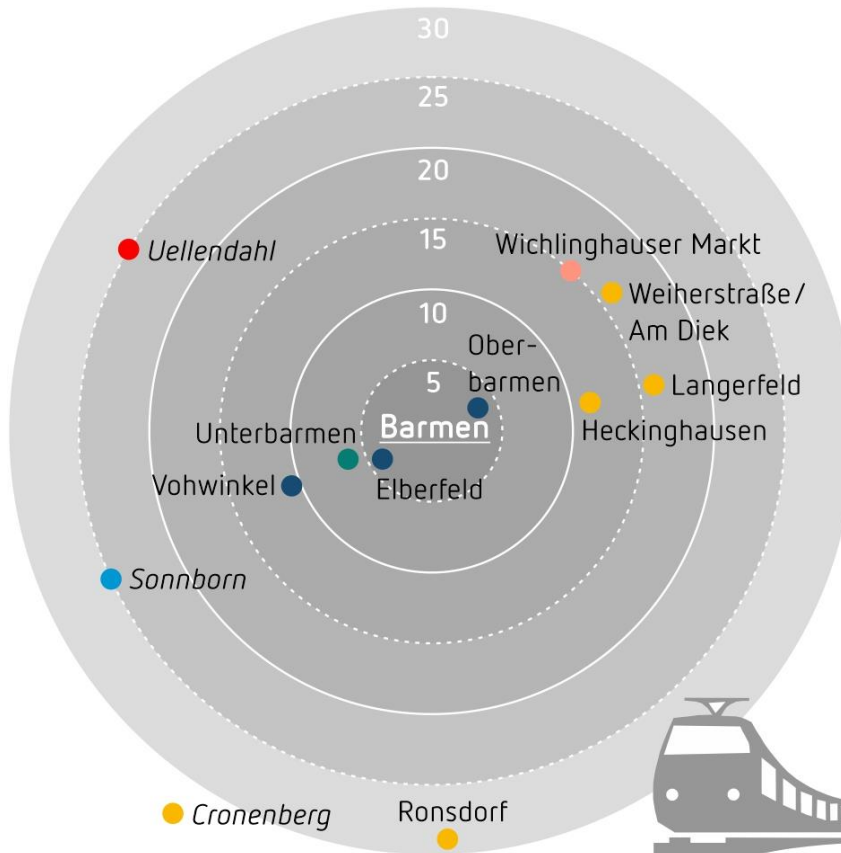
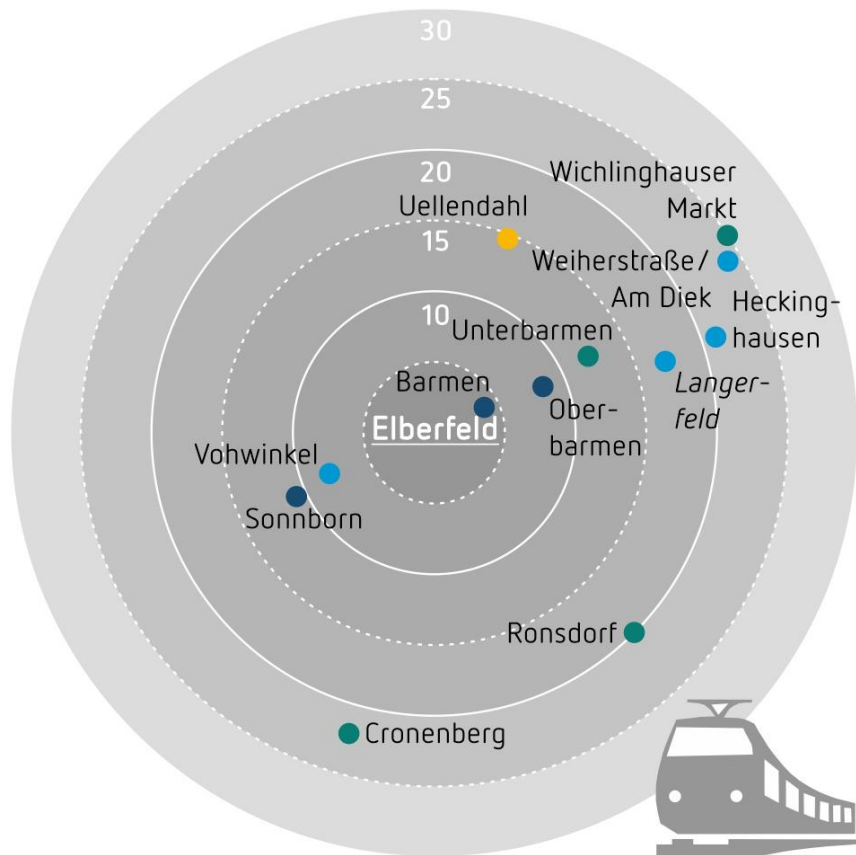
- Köln, Düsseldorf und Schwelm jeweils Angebotsstufe A aufgrund von Direktverbindungen im SPNV bzw. SPNV
- Aufgrund von Verhältnis Reisezeit <-> Reisedstrecke und Umstiegen liegen Nachbarkommunen in Bereichen mit Handlungsbedarf

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

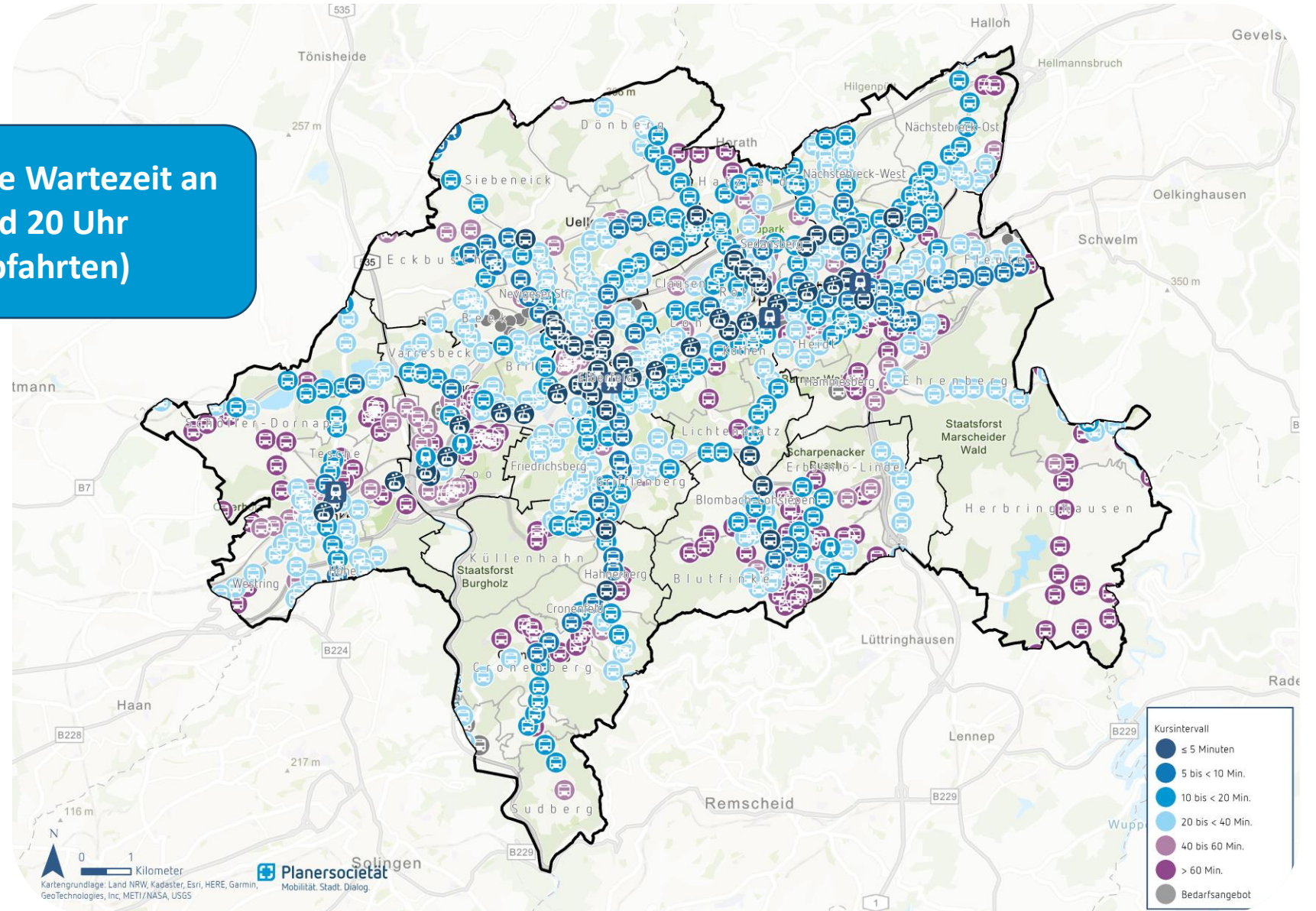


- Qualität im ÖPNV entlang der Talachse besser als im MIV
- Qualität in solitär gelegene Bezirke schlechter



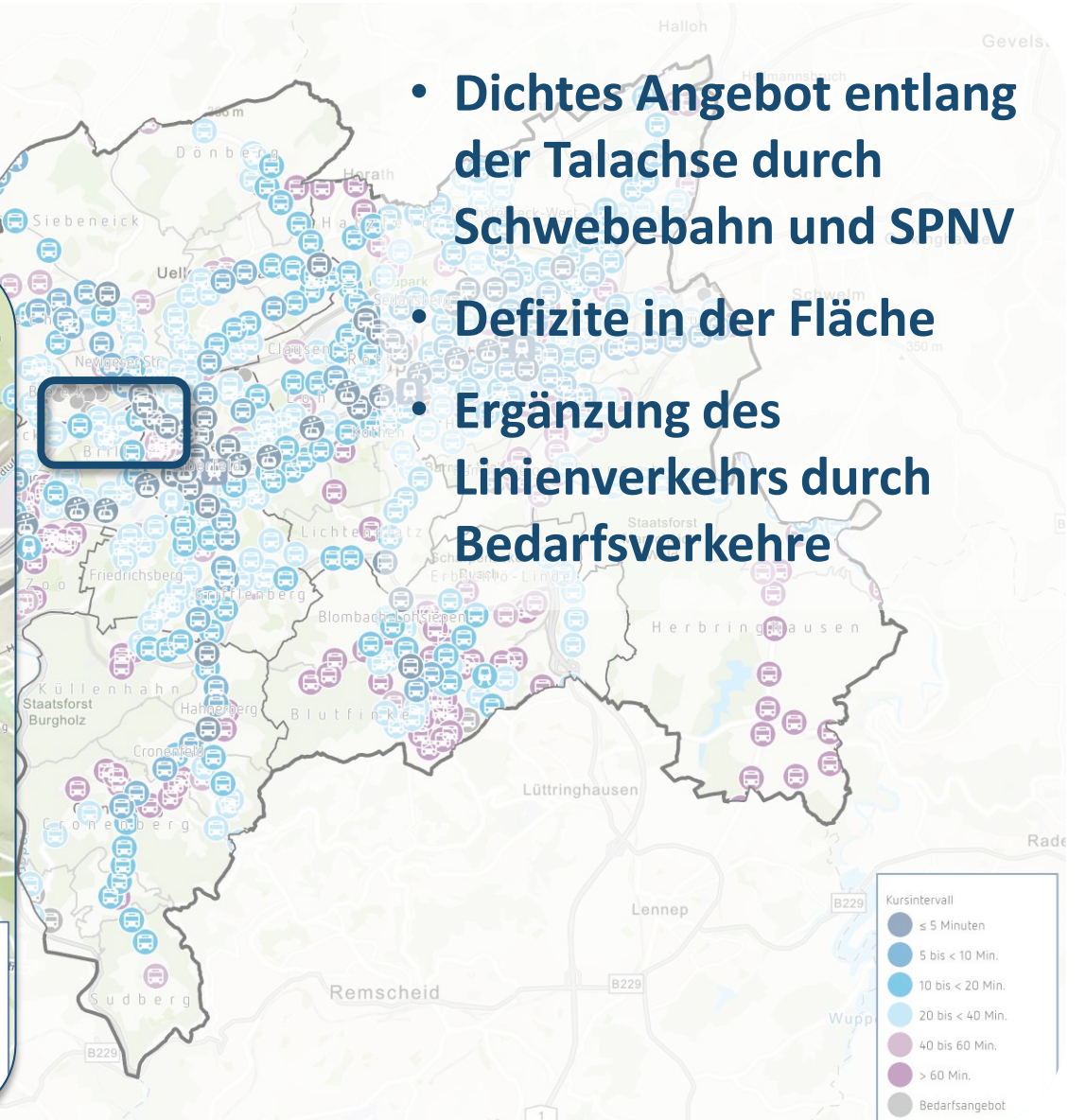
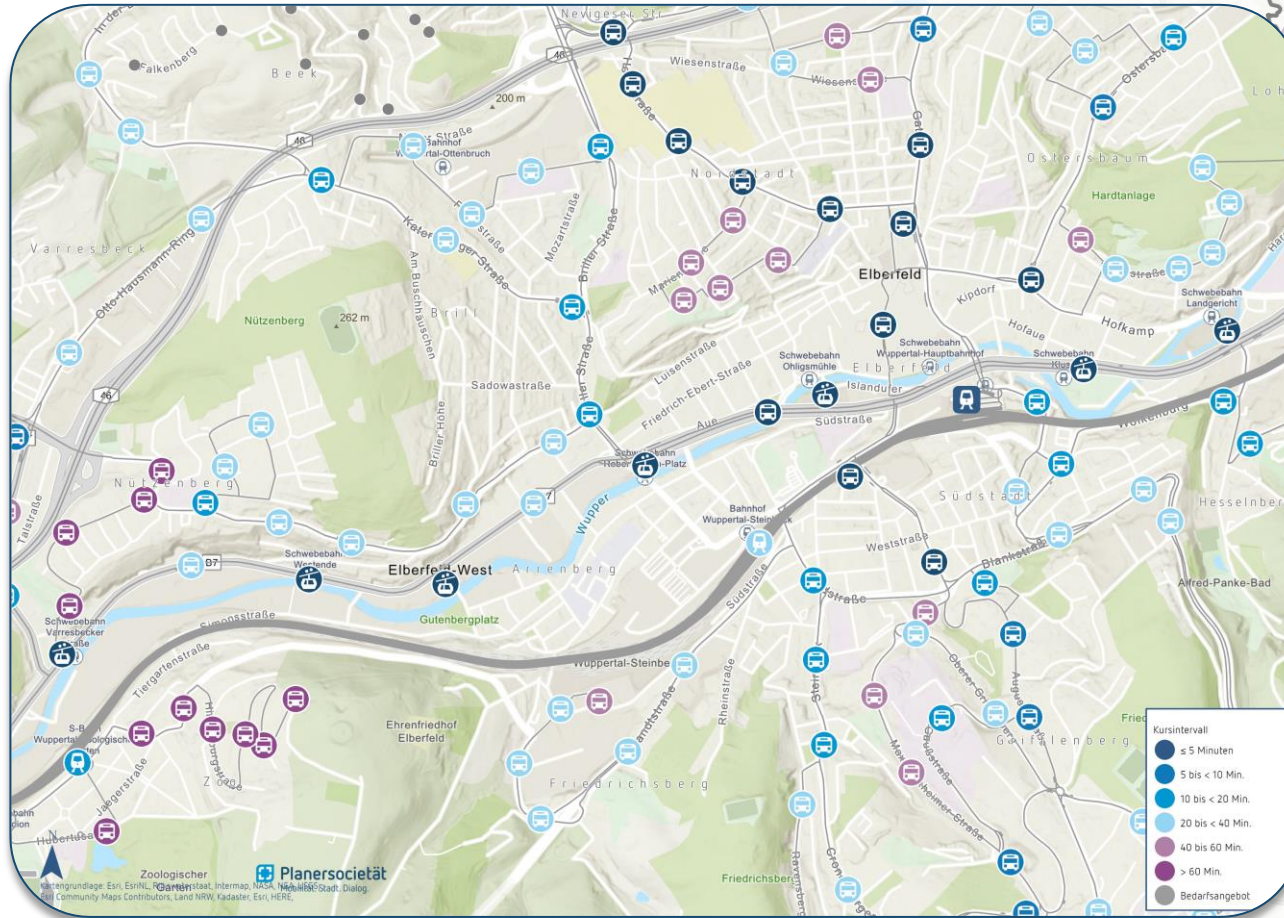
## Kursintervalle

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





## Kursintervalle



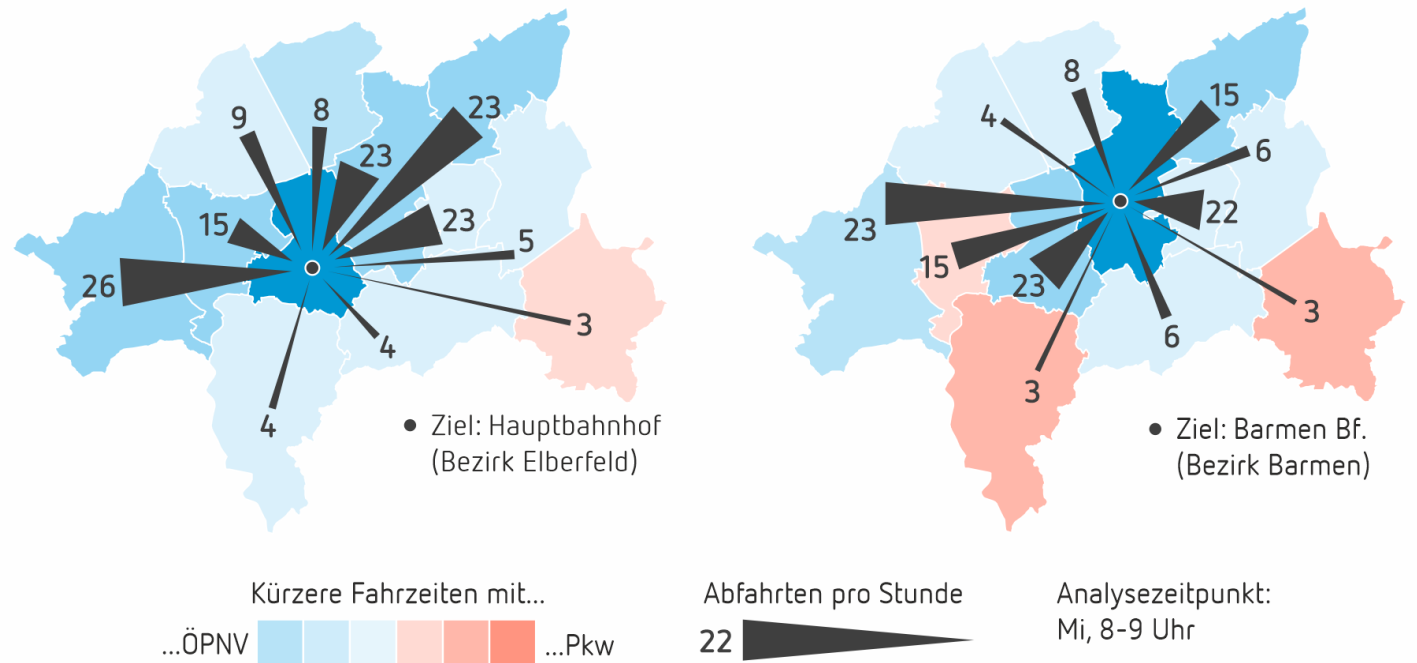
- Dichtes Angebot entlang der Talachse durch Schwebebahn und SPNV
- Defizite in der Fläche
- Ergänzung des Linienverkehrs durch Bedarfsverkehre



# 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 title and subtitle.

# Mobilität in Wuppertal

## Verkehrsunfälle

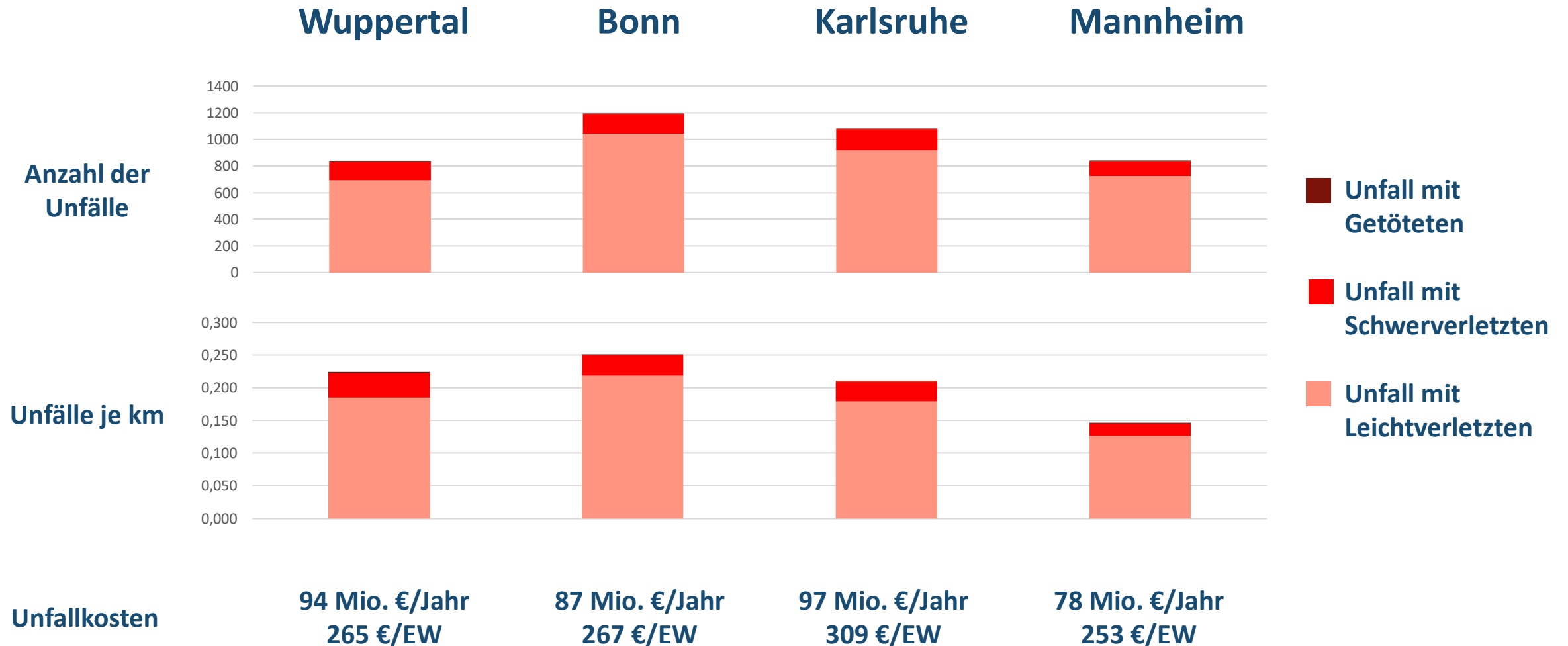
# Unfallanalyse - Kennzahlen

	2019	2020	2021
<b>Unfälle</b>	<b>15052</b>	<b>13655</b>	<b>13840</b>
<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>
<b>Verunglückte</b>	<b>1162</b>	<b>974</b>	<b>971</b>
<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.

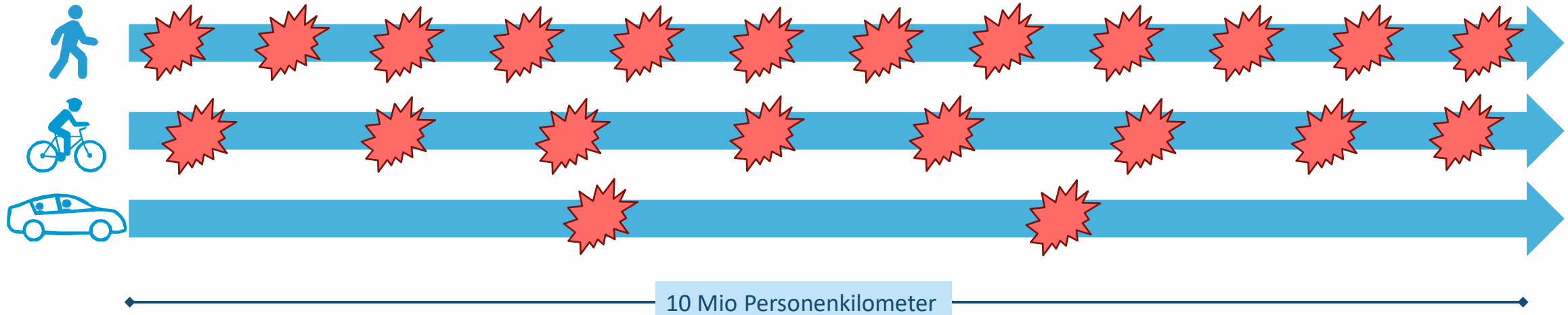


## Unfallanalyse – Kennzahlen im Städtevergleich



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

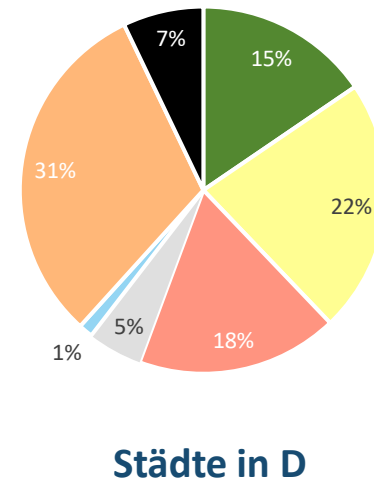
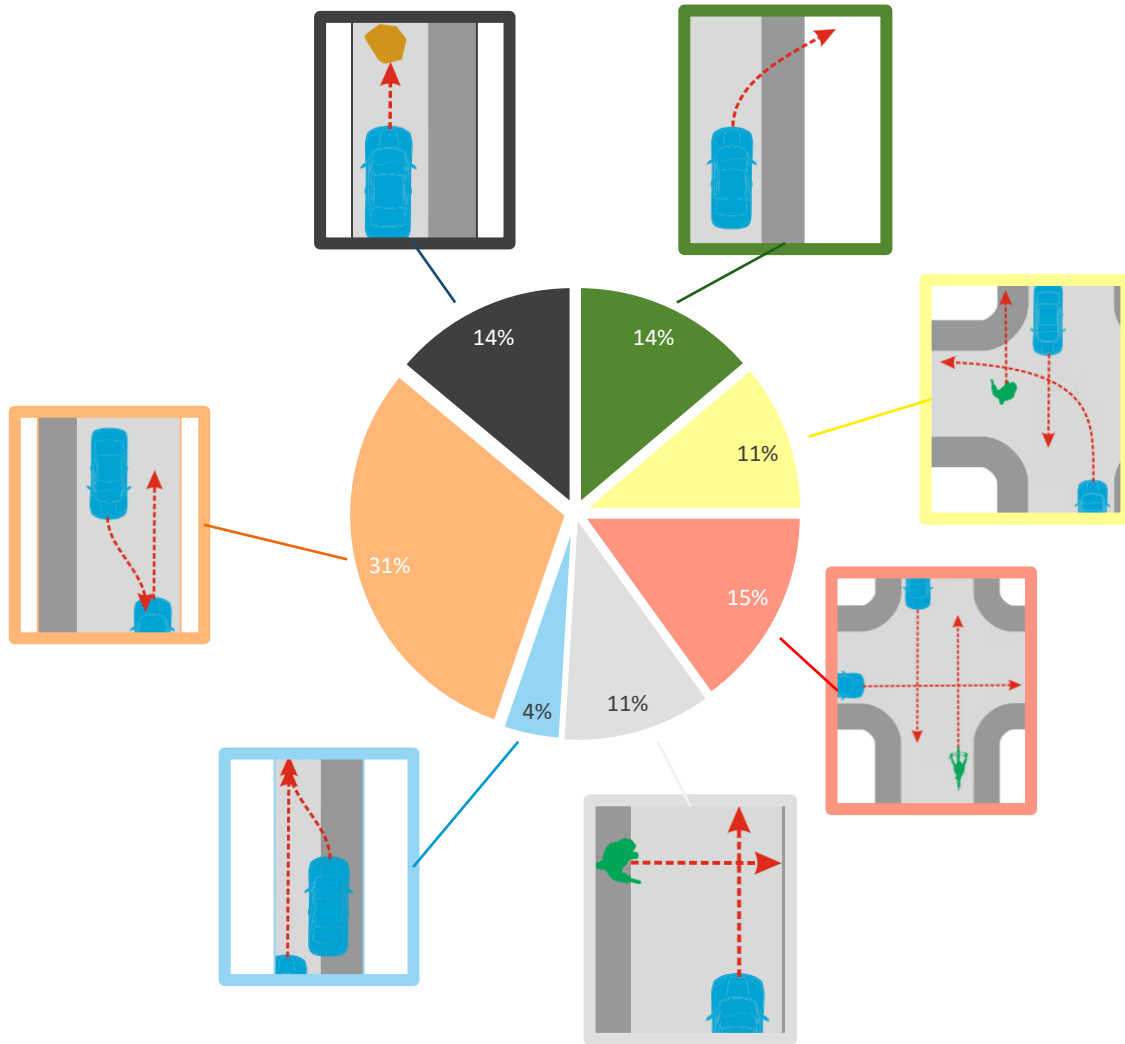
# Unfallanalyse - Unfallrisiko



- 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

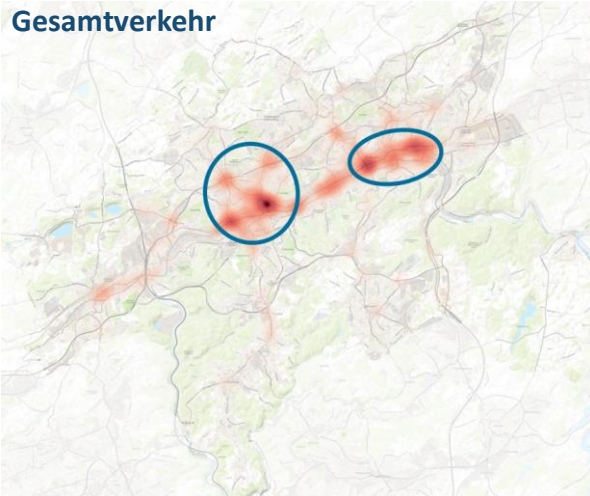


- Im städtevergleich **geringere Anteil** an Unfällen an Kreuzungen (Typ 2 & 3)
- Hingegen **erhöhter Anteil** an Unfällen
  - mit querendem Fußverkehr (Typ 4)
  - mit parkenden Fahrzeugen (Typ 5)
  - Sonstige Unfälle (Typ 7)

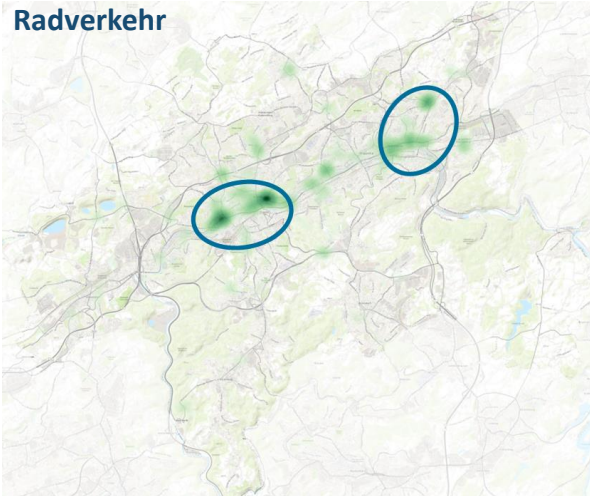
Eigene Darstellung auf Basis der Unfalldaten der statistischen Landesämter 2019 bis 2020

# Unfallanalyse – räumliche Verteilung

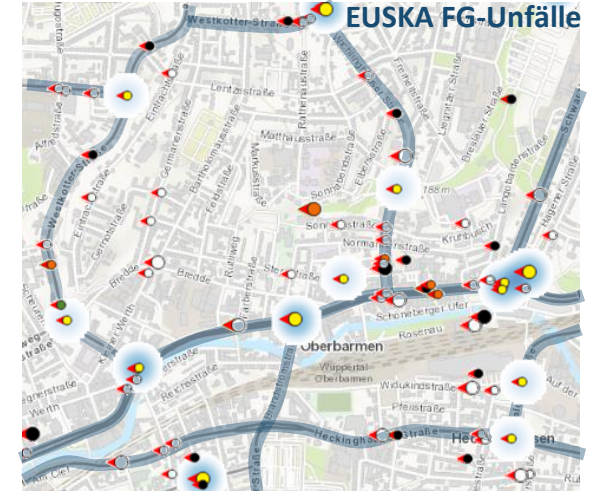
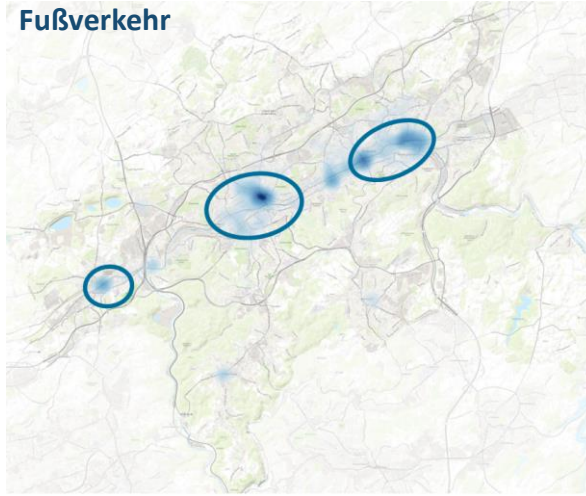
Gesamtverkehr



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. A sign on the left reads "Sie Weiter." with an arrow pointing right and "MediMarkt" below it. The tram has a green advertisement with the word "FLIEGEN." visible. The platform has a green metal railing.

# 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
Activity 8.4: Plan implementation and monitoring .....	137

[https://www.eltis.org/sites/default/files/sump\\_guidelines\\_2019\\_interactive\\_document\\_1.pdf](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 CO<sub>2</sub>-Emissionen in der EU um 55% bis 2030 (ggü. 1990)
- Umsetzung des EU-Klimaschutzgesetzes in den Mitgliedsstaaten steht noch aus

## Deutschland

- bisher: -42% CO<sub>2</sub> 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.

Umwelt-  
strategie

Schutzkonzept (2020)

Konzept (2019)

Indelskonzept (2020)

Entwicklungs-  
konzept (2019)

Luft-  
reinhaltungsplan  
(2020)

Elektron

Handlungs-  
programm  
Gewerbeflächen  
(2021)

Konzept zur Verbesserung der  
betrieblichen Mobilität (2019)

# Bestehende Planungen und Konzepte

	Quartier	Stadt		Region	
Fußverkehr	Integrierte Entwicklungskonzepte				
Radverkehr		Konzept (Lasten)- Pedelecverleih (2020)	Green City Plan (2018)	Radverkehrskonzept (2019)	
ÖPNV			Nachhaltigkeitsstrategie	IRM (2021)	
Privater MIV		Lärmaktions- plan (2020)	Low Carbon City (2012)	Klimaschutzkonzept (2020)	Konzept für barriere- freien ÖPNV (2021)
				Elektromobilitätskonzept (2019)	Nahverkehrsplan
Wirtschafts- verkehr	Konzept zur Verbesserung der betrieblichen Mobilität (2019)		Einzelhandelskonzept (2020)	Regionales Konzept zur Einrichtung von Mobil- stationen (2020)	
			Stadtentwicklungskonzept (2019)	Regionales Schnellbuskonzept (2020)	
				Luft- reinhaltplan (2020)	
				Handlungs- programm Gewerbeflächen (2021)	

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  
[Nahmobilitaet@stadt.wuppertal.de](mailto:Nahmobilitaet@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 / WUPPERTAL 2025

# Green City Plan

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

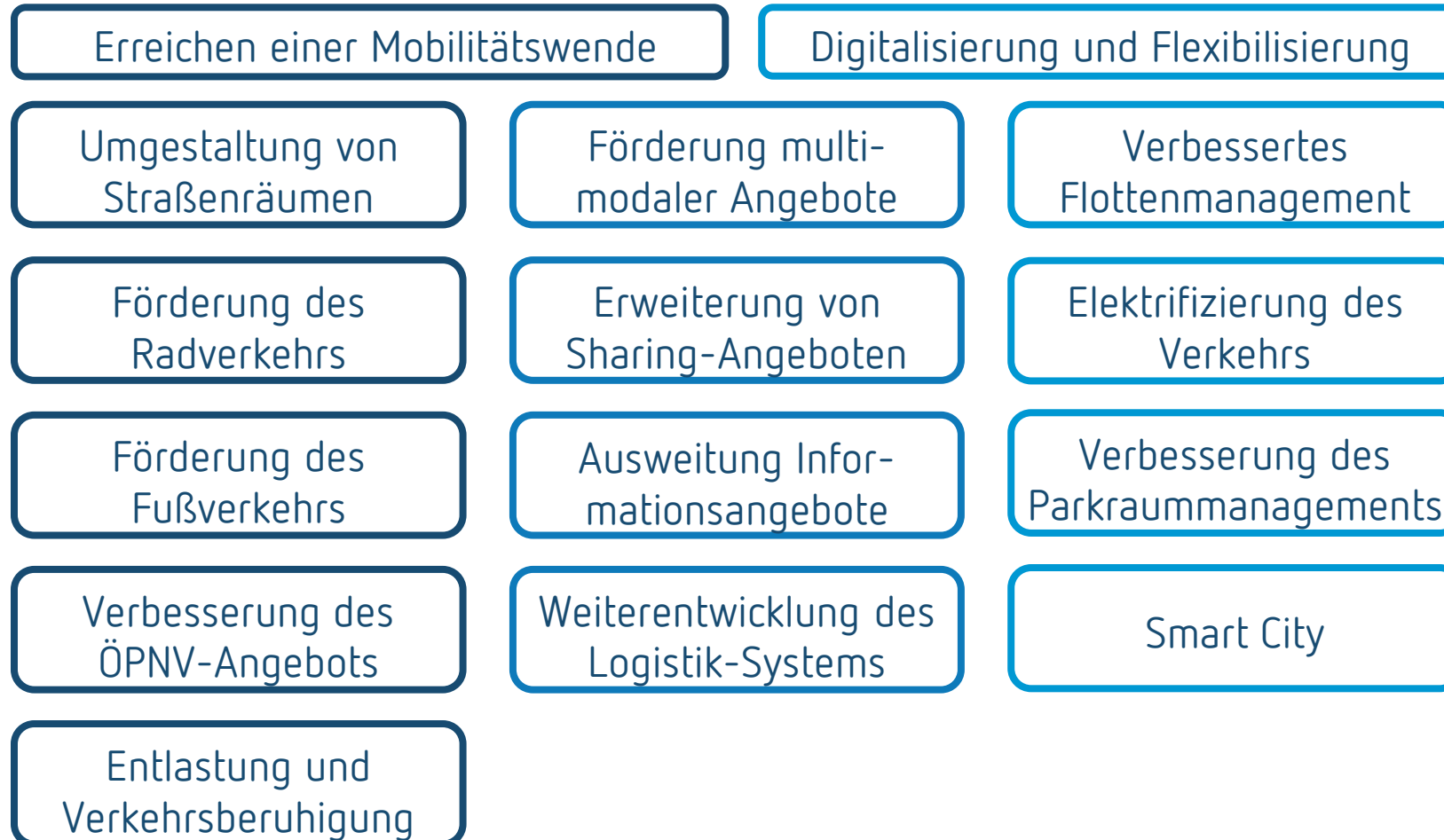
→ Jahresmittelgrenzwert von Stickstoffdioxid an verkehrsexponierten Orten im Wuppertaler Stadtgebiet einzuhalten

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



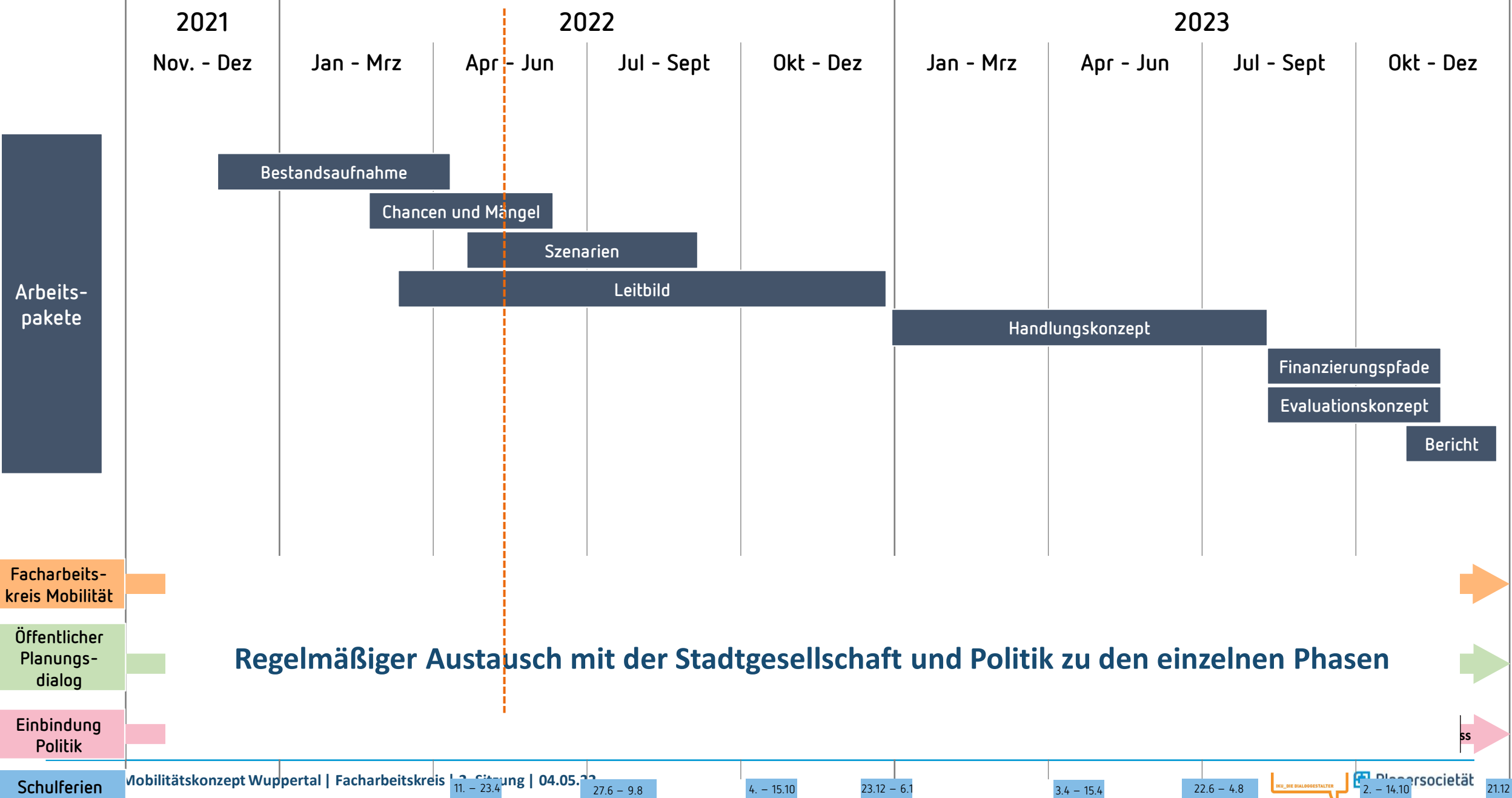
A photograph of a construction site. In the foreground, a large yellow crane arm is visible, extending from the left side towards the center. The background features several multi-story buildings under construction, with visible window frames and structural elements. The sky is clear and blue. The overall scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

**Resümee**

**und Ausblick**



# Zeitplan: Gesamtstädtisches integriertes Mobilitätskonzept Wuppertal





[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

[www.dialoggestalter.de](http://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](mailto:info@planersocietaet.de)

**IKU GmbH**

Olpe 39, 44135 Dortmund

Tel.: +49 231\_931103-0

Fax: +49 231\_931103-50

[info@dialoggestalter.de](mailto: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](mailto:martina.kuerten@stadt.wuppertal.de)