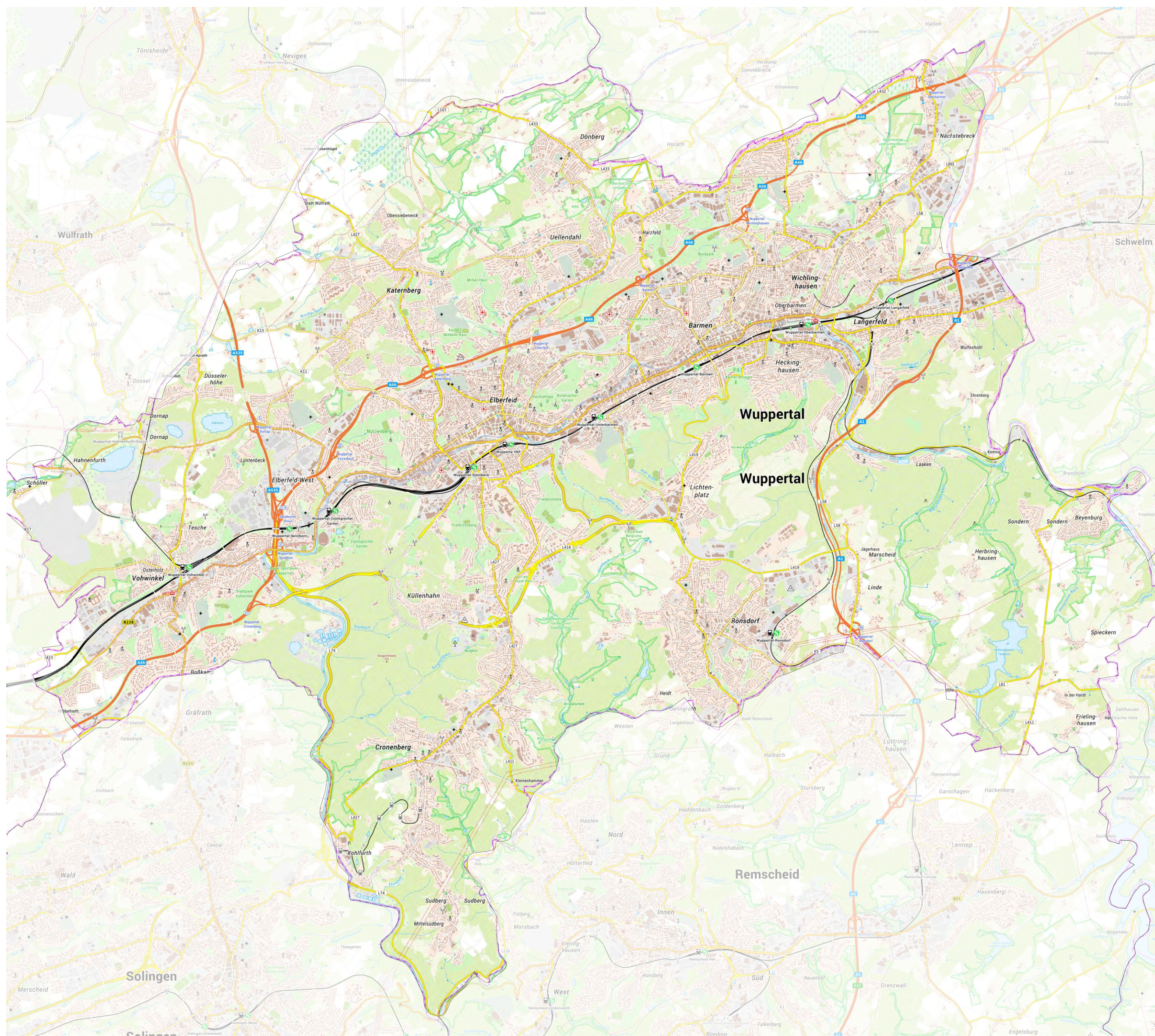


Mobilitätskonzept Wuppertal

Eingangsbefragung

Wir möchten Sie besser kennenlernen. Bitte kleben Sie Ihre Punkte an die für Sie zutreffenden Stellen:

Wo wohnen Sie in Wuppertal?



Mit welchem(n) Verkehrsmittel(n) sind Sie in der Regel unterwegs?

Sie können eine Kombination auswählen, indem Sie überlappende Bereiche bekleben.

Welcher Altersgruppe ordnen Sie sich zu?

Weiblich	Divers	Männlich
	< 18	
	18 - 25	
	26 - 39	
	40 - 64	
	> 64	

Wo sehen Sie für das Mobilitätskonzept den größten Handlungsbedarf?

- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV
- Autoverkehr (MIV)
- Wirtschaftsverkehr
- Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel
- Barrierefreiheit
- Verkehrssicherheit
- Kommunikation

Mobilitätskonzept Wuppertal

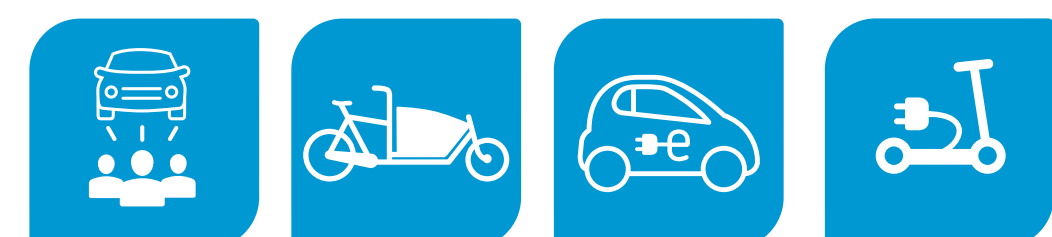
Was ist das Mobilitätskonzept der Stadt Wuppertal?

Was ist ein Mobilitätskonzept?

Das gesamtstädtische und integrierte Mobilitätskonzept soll eine qualifizierte Analyse und Bewertung der aktuellen verkehrlichen Situation beinhalten und die Weichen für eine zukunftsfähige strategische Ausrichtung der Wuppertaler Mobilitätsentwicklung stellen. Dabei sollen Aspekte der nachhaltigen Mobilität unter Berücksichtigung der besonderen topografischen Lage Wuppertals besonders im Fokus stehen. Mit der Erarbeitung eines integrierten Mobilitätskonzepts für die Stadt Wuppertal soll eine Mobilitätsstrategie für die nächsten 10 Jahre entwickelt werden, die sinnvolle Maßnahmen und Handlungsfelder für die Stadt aufzeigt.

Welche Inhalte wird das Mobilitätskonzept haben?

- Verkehrsmittelübergreifende und integrative Analysen
- Darstellung der Potenziale und Möglichkeiten zur Stärkung der nicht-motorisierten Verkehre sowie des ÖPNVs mit dem Alleinstellungsmerkmal Schwebbahn
- Umwelt-, Kosten- und Erreichbarkeitsaspekte
- Aktuelle und potenziell zukünftig relevanten Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und Akteure
- Querschnittsthemen wie zum Beispiel Verkehrssicherheit, Verkehrsschnittstellen, Mobilitätsmanagement, Auswirkungen auf Mensch, Umwelt und Verkehr
- Verringerung der Umweltbelastungen sowie einer Förderung der Gesundheit und der Verkehrssicherheit.



Neue Möglichkeiten der Fortbewegung (z.B. Carsharing, Lastenfahrräder, E-Mobilität, E-Scooter, etc.)



Fußverkehr



Radverkehr



Digitalisierung



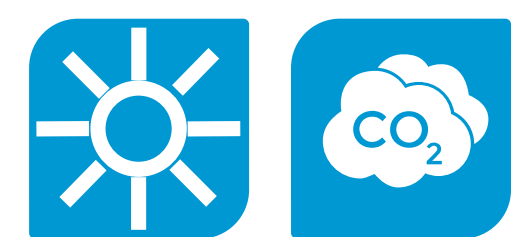
Einkaufs- und Freizeitwege



Wege zur Arbeit & zur Schule/Uni



Wegweisung und Verkehrslenkung



Einfluss auf die Umwelt und das Klima



Aufenthaltsqualität



Verringerung der Lärmemission



Kfz-Verkehr



Öffentlicher Verkehr



Mobilität für alle



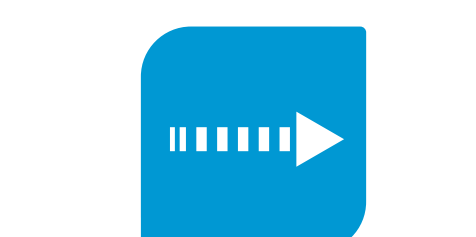
Verkehrssicherheit



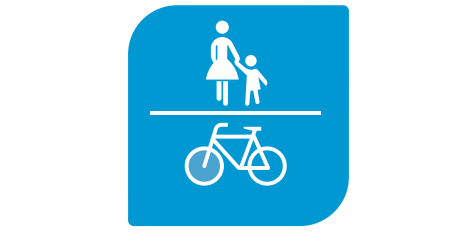
Bewältigung der Topographie



Wirtschafts- und Lieferverkehr



Reallabore



Aufteilung der Straßenräume zugunsten vom Rad-/Fußverkehr

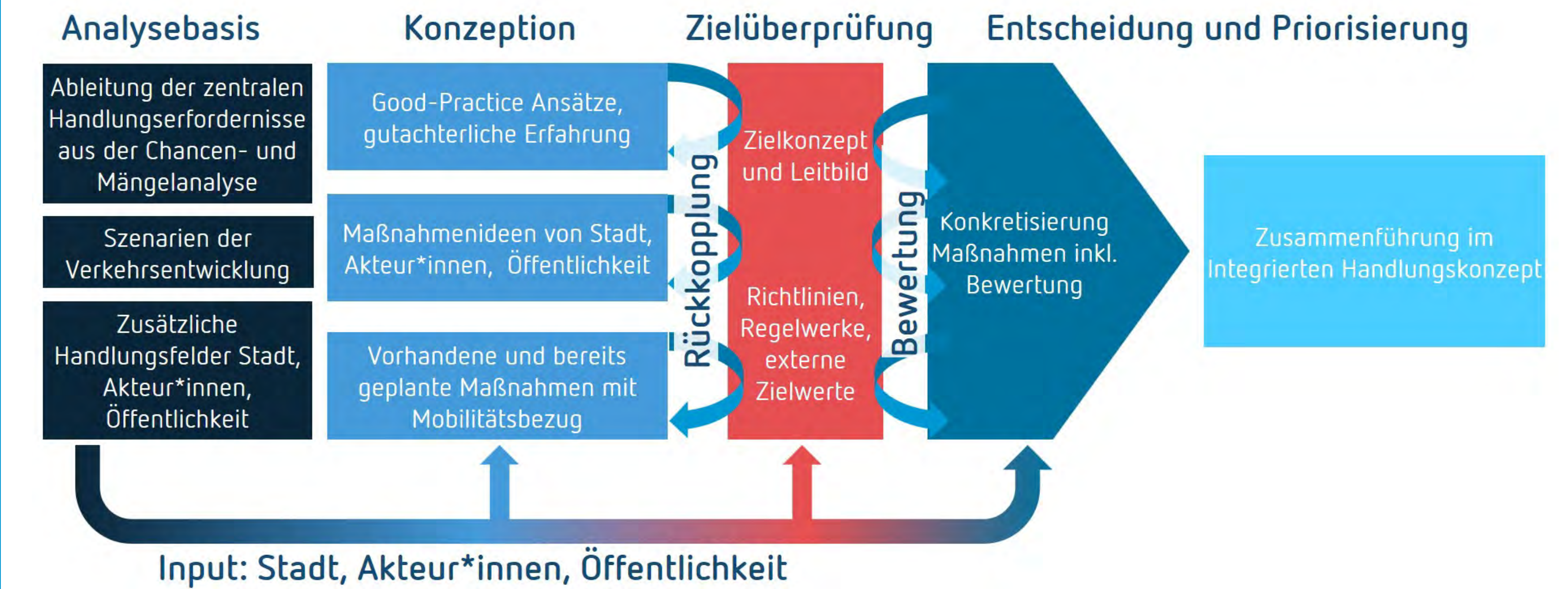
Welche ZIELE werden verfolgt?

- Erarbeitung einer 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+)
- Erarbeitung eines integrierten und verkehrsmittelübergreifenden Konzepts mit Maßnahmen und Handlungsfelder für eine zukunftsfähige Verkehrsentwicklung
- Erarbeitung eines Umsetzungs konzepts, was einen langfristigen Umsetzungsprozess koordiniert und strukturiert
- Die Mobilität für „alle“ zu verbessern und Belastungen durch den Verkehr zu reduzieren



- SMART-Formel:
- S spezifisch
 - M messbar
 - A akzeptiert
 - R realistisch
 - T terminiert

Bausteine im Aufstellungsprozess



Zeitplan

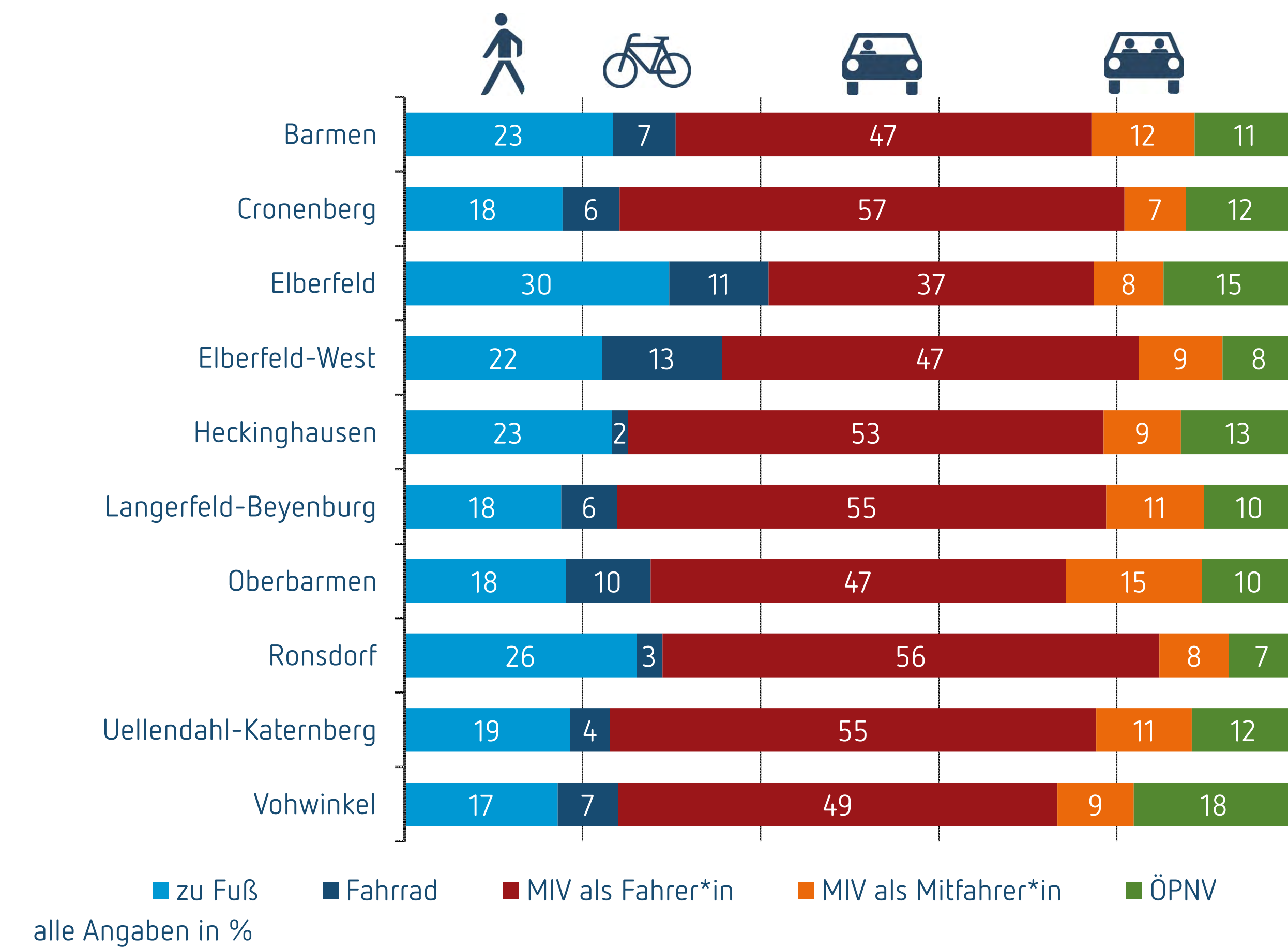


Mobilitätskonzept Wuppertal

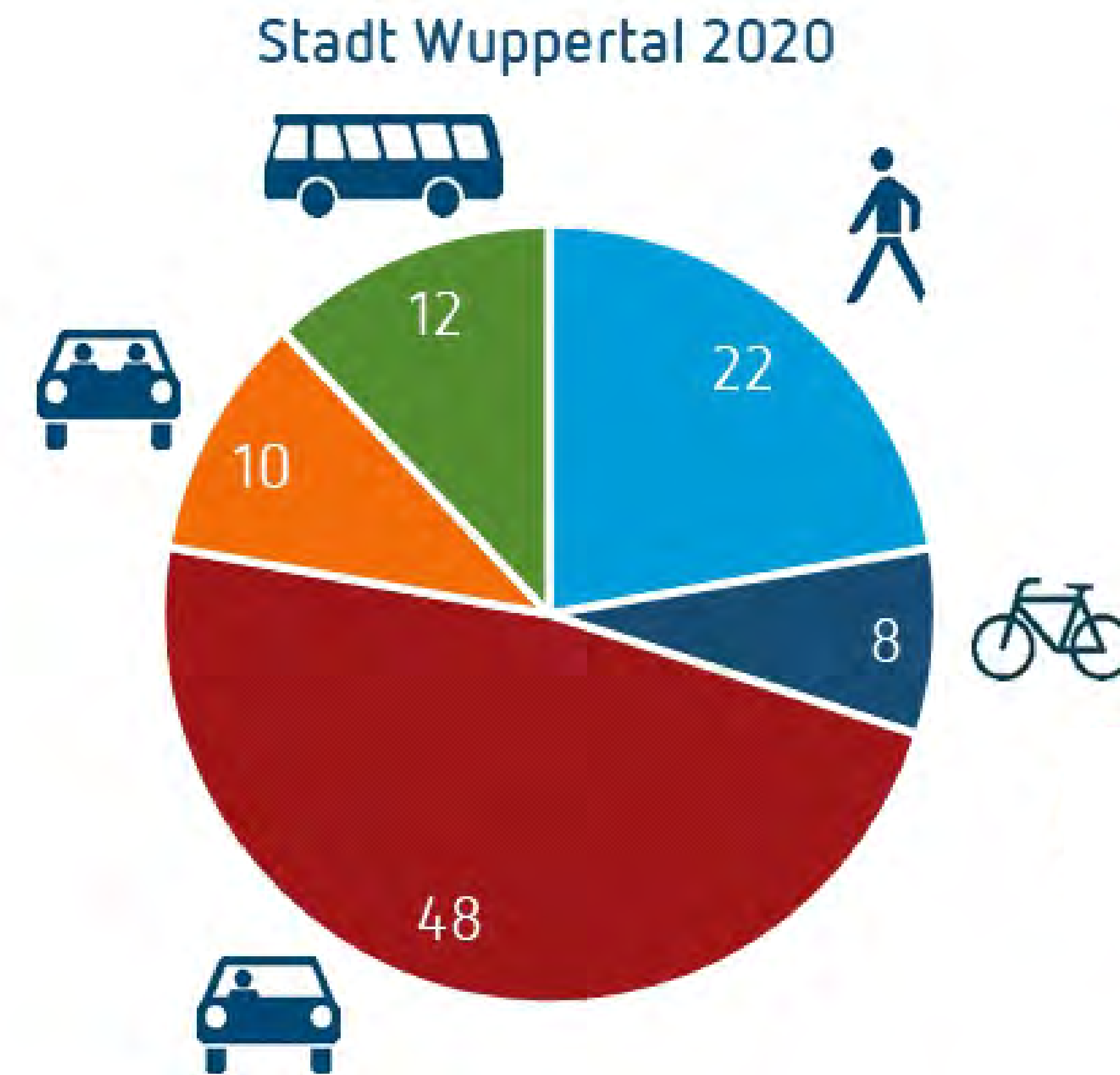
Wie bewegt sich Wuppertal fort?

Der Modal Split als Vergleichswert

Der Modal Split beschreibt die Zusammensetzung des Verkehrs einer Stadt. Dabei werden anteilmäßig die Wege je Verkehrsmittel dargestellt, die in einer Stadt unternommen werden. Die Länge der Wege spielt dabei keine Rolle. In Wuppertal wird also mehr als jeder zweite Weg mit dem Pkw zurückgelegt.



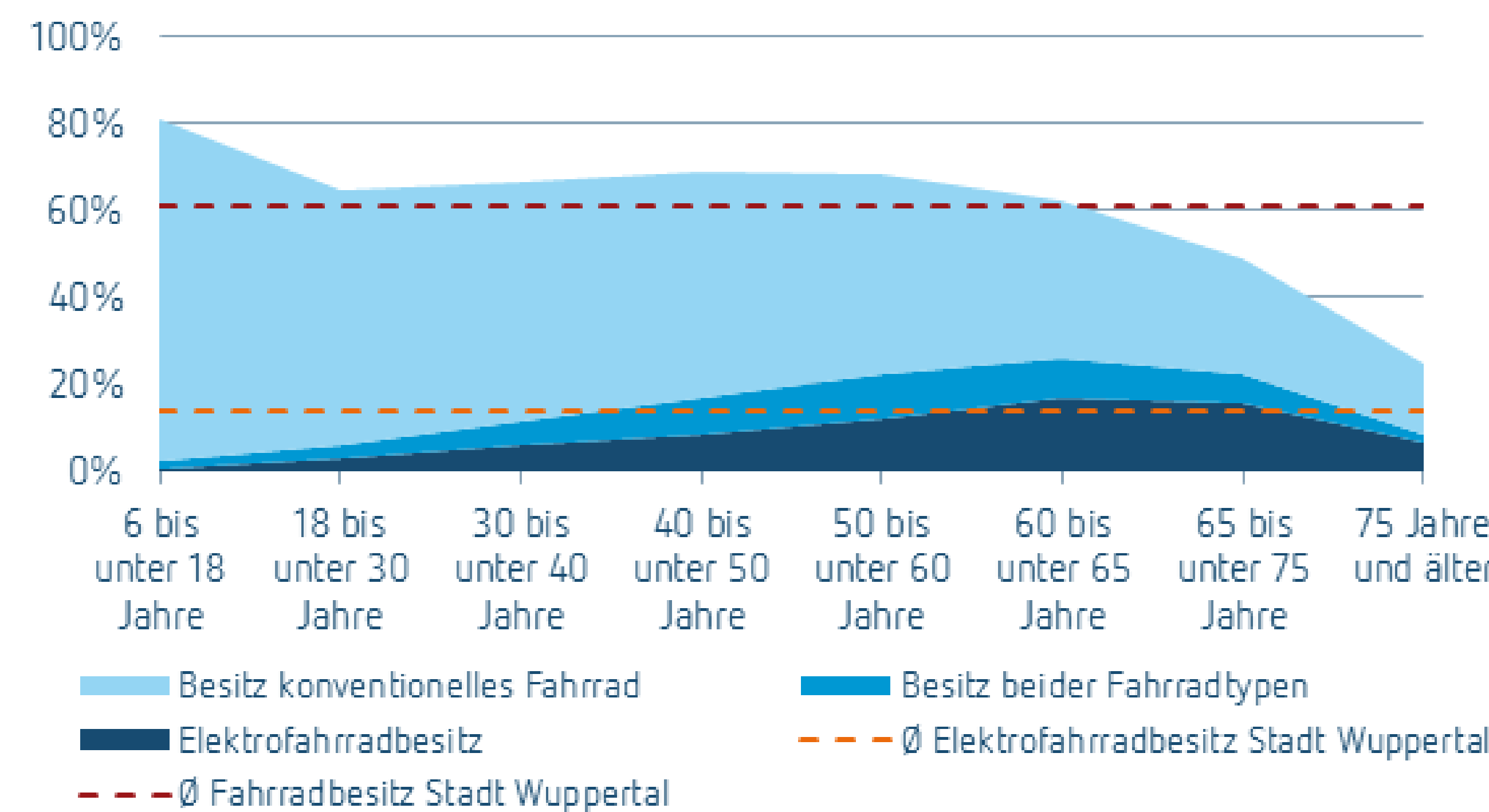
Die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel schwanken je nach Stadtteil stark. Neben dem Mobilitätsangebot spielt hier natürlich auch die Stadtstruktur mit ihren vielen Höhenunterschieden eine wichtige Rolle. Auf der Talsohle wird z.B. mehr Rad gefahren und auch mehr mit Busse und Bahnen. In den ländlicheren Teilen Wuppertals wird dafür mehr Auto gefahren.



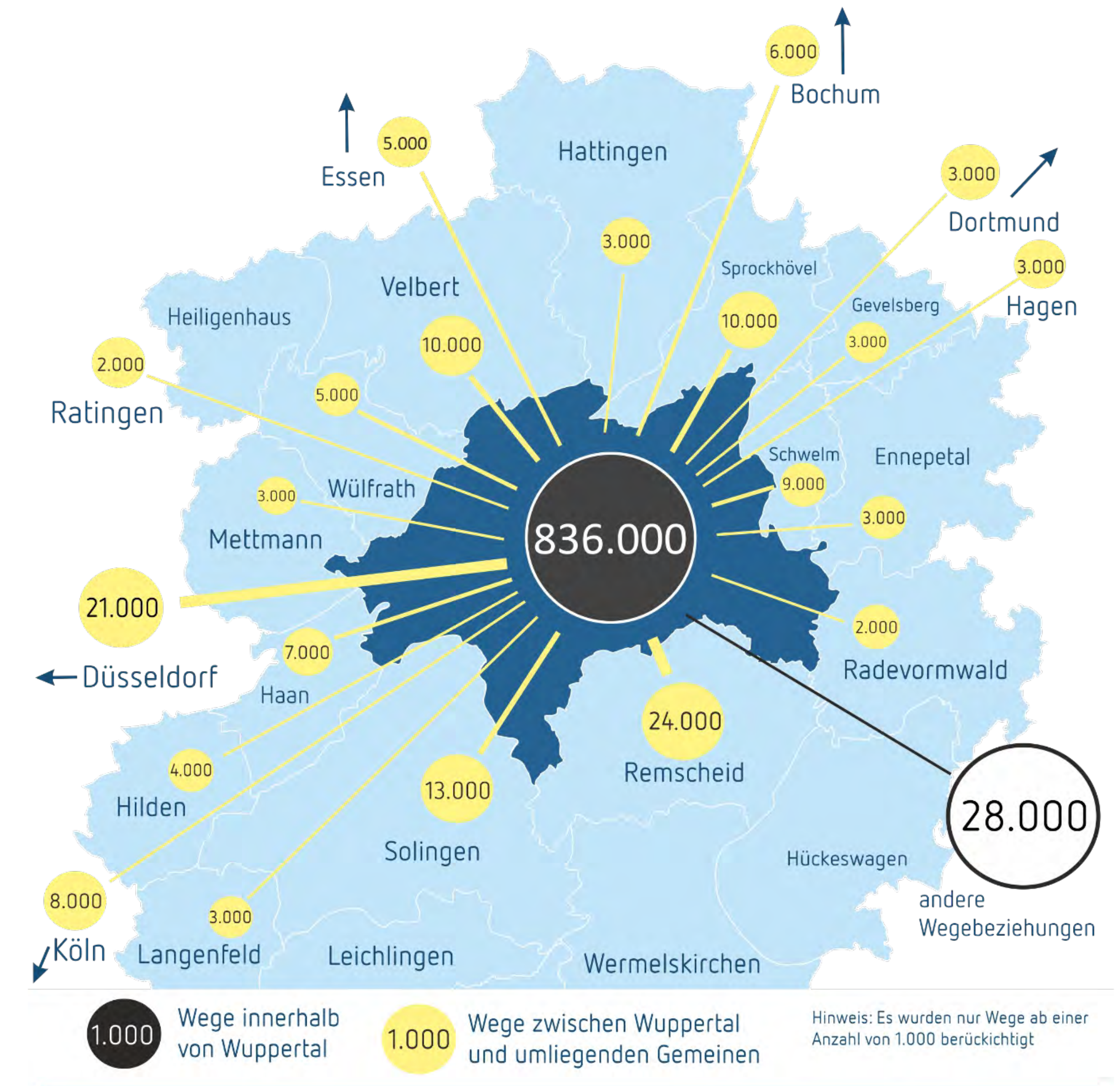
Im Vergleich mit anderen Städten hat Wuppertal einen hohen Auto-Anteil vergleichbar z.B. mit dem Ruhrgebiet oder auch den anderen Städten im Bergischen Städtedreieck.

Zu betonen ist, dass vor der Corona-Pandemie deutlich mehr Wege mit Bussen und Bahnen zurückgelegt wurden (2011: 26 %).

Dafür zeigt sich eine positive Entwicklung bei der Fahrradnutzung, der sich nahezu vervierfacht hat (von 2011: 2 % auf 2020: 8 %).



Wuppertal hat starke Verknüpfungen in das Rheinland und in die anderen Städte des Bergische Städtedreieck. Als Einpendler:innenstadt für Arbeit, Ausbildung oder Einkauf hat sie zudem eine wichtige Bedeutung für die umliegenden Kommunen.



Die Betrachtung Verkehrsmittelverfügbarkeit und die Verkehrsmittelnutzung verdeutlichen

- a) eine hohe Pkw-Verfügbarkeit (72 % aller Personen können immer auf einen Pkw zurückgreifen),
- b) einen hohen Zeitkartenbesitz (rund 36 % aller Personen besitzen eine Zeitkarte für Busse und Bahnen (z.B. Schokoticket, Monatsticket)
- c) eine sehr schnelle Entwicklung bei den Elektrofahrrädern (rund 17 % der Haushalte hat bereits ein Elektrofahrrad, bei den über 60 Jährigen hat jeder 5. bereits ein Elektrofahrrad)

Mobilitätskonzept Wuppertal

Trends & Entwicklungen

Mobilität ist kein Selbstzweck. Vielmehr ist realisierte Mobilität ein Ergebnis von durchgeführten Aktivitäten. Daher haben gesellschaftliche Trends (in grün dargestellt) einen erheblichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten.

Der Megatrend der Individualisierung trägt beispielsweise dazu bei, dass Mobilität zB. in Form von Reisen, Besitz eines Pkws oder Fahrrads ein Statussymbol ist. Zusammen mit anderen Megatrends wie dem wachsenden Umweltbewusstsein ist die Individualisierung ein Auslöser des Mobilitätstrends der Rad-Renaissance, die auch in Wuppertal zu beobachten ist. Andere Megatrends wie die Wanderbewegungen in die Metropolen und Großstädte sowie der Gegentrend ("Leben im Grünen") haben maßgeblichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. So haben die Distanzen zwischen Arbeitsplätzen und Wohnorten über die Jahre immer mehr zugenommen. Das Resultat sind längere Wege, die teilweise nur mit dem Pkw schnell zu bewältigen sind

Auch die Demographie hat einen erheblichen Einfluss. Je nach Altersgruppe und Lebensphasen ist das Mobilitätsverhalten sehr unterschiedlich. In Wuppertal werden es 2030 übrigens deutlich mehr junge und alte Menschen geben, dafür nimmt die Anzahl der Personen im Erwerbsalter eher ab.

Das Auto im Generationenvergleich - kein eindeutiger Trend erkennbar

Ohne Auto ist das gesellschaftliche Leben vorbei!



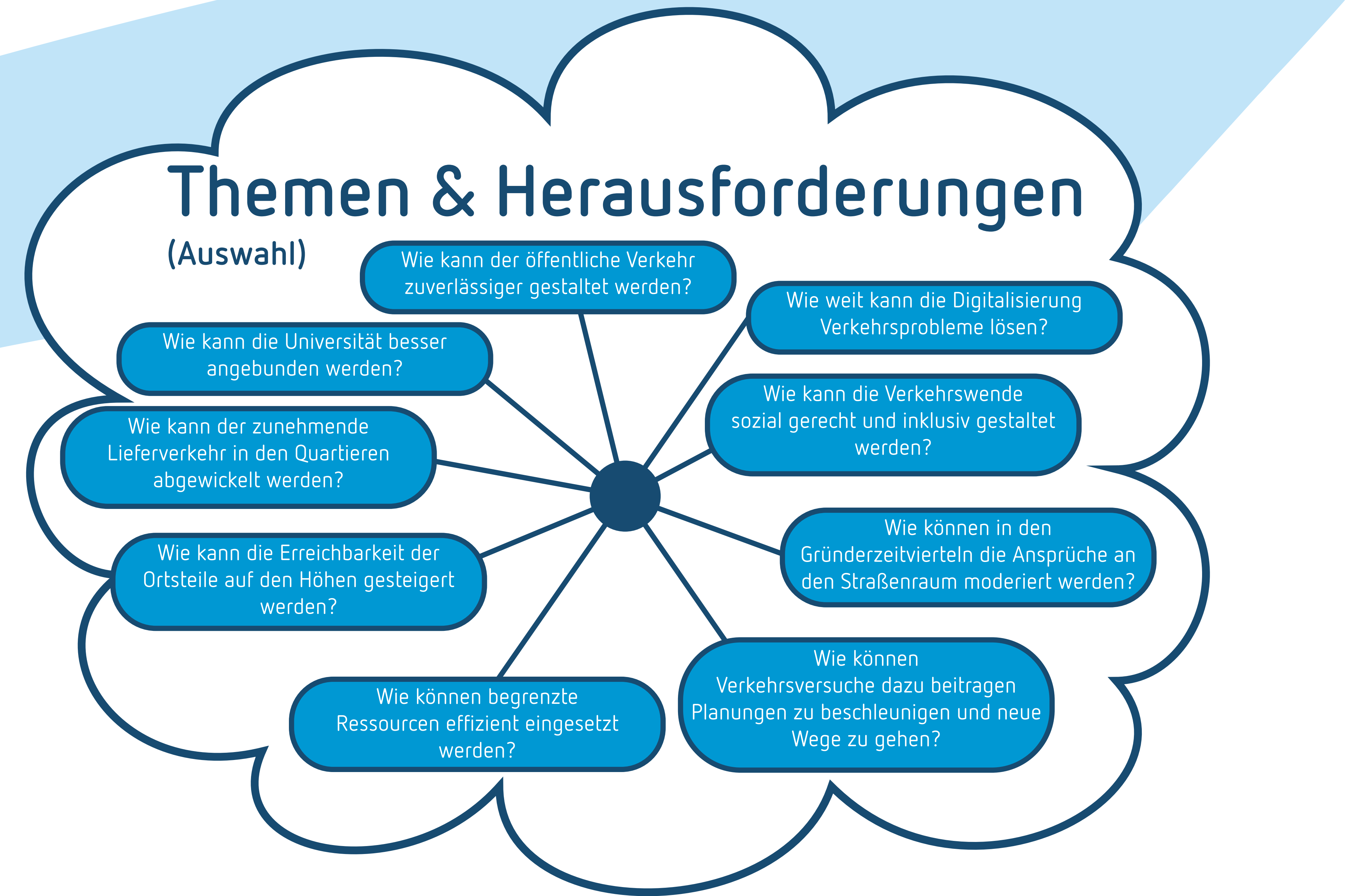
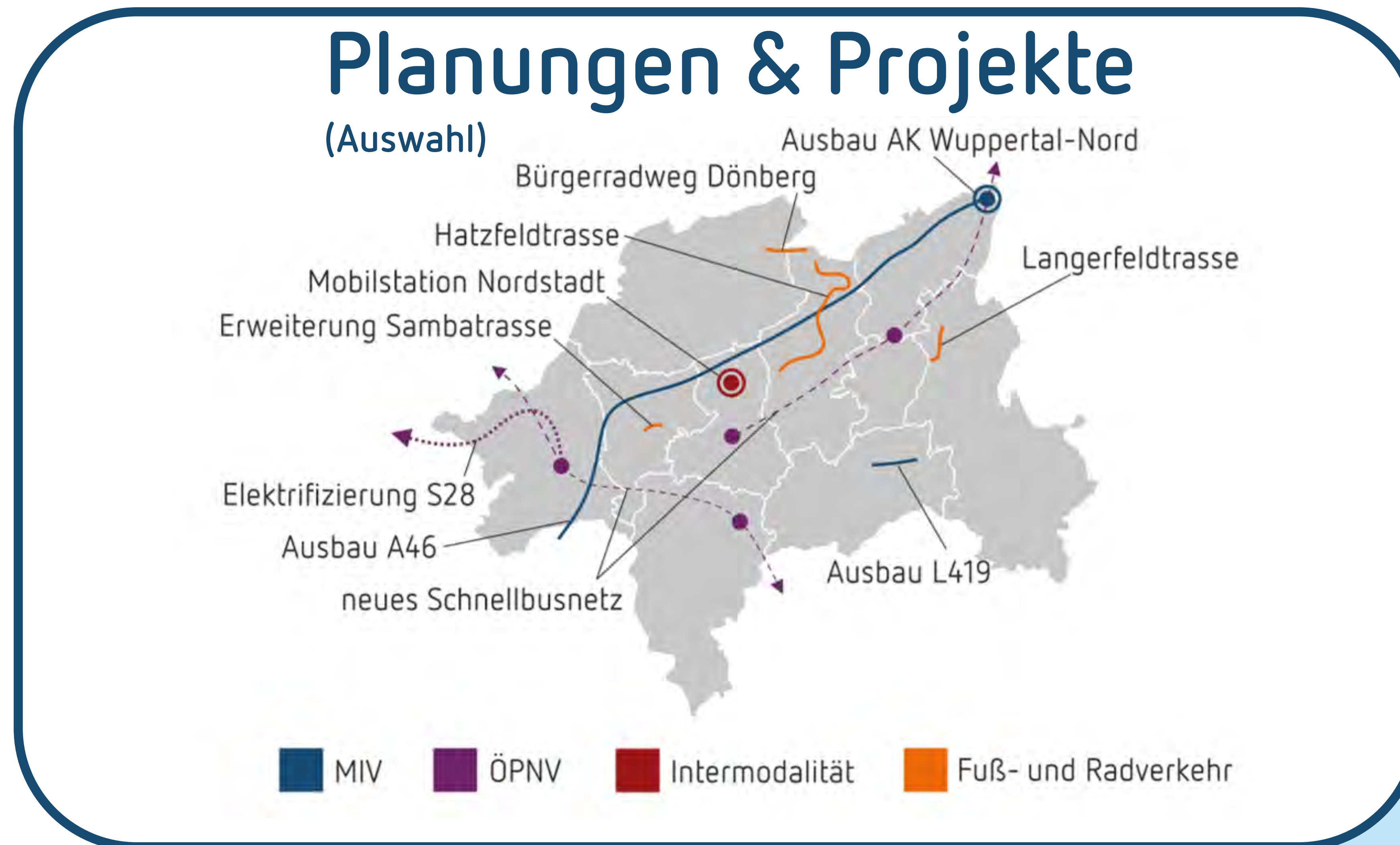
- Sharing
- Automatisierung
- Rad-Renaissance
- Nahtlose Mobilität
- Mikromobilität
- Lieferlogistik
- Mobilitätsexpansion (Wir legen immer längere Distanzen zurück)
- Digitalisierung der Mobilität
- Individualisierung
- Urbanisierung & Gegenbewegungen
- Demographie
- Flexibilisierung & Spezialisierung des Arbeitsmarktes
- Umweltbewusstsein
- Corona-Pandemie
- Globalisierung & offene Grenzen
- Steigende Treibstoffpreise & Energieunabhängigkeit

Ein Ausdruck gesellschaftlicher Trends und technologischer Entwicklung sind Mobilitätstrends (in blau dargestellt). Mobilitätstrends entwickeln sich häufig schnell und sind unvorhersehbar. Wer ist vor 5 Jahren schon mit einem E-Scooter gefahren?

Neben diesen Innovations-getriebenen Trends gibt es jedoch ein paar Trends, die seit dem 2. Weltkrieg anhalten. So steigt z.B. die Anzahl der Pkws, die Größe der Pkws und die gefahrenen Distanzen stetig an. Eine Trendumkehr ist bezogen auf den Pkw derzeit nur beim Führerscheinbesitz festzustellen, der in den jungen Altersgruppen zurückgeht.

Mobilitätskonzept Wuppertal

Konzepte & Pläne



Strategien & Konzepte

	Quartier	Stadt	Region
Fußverkehr			
Radverkehr	Konzept (Lasten)-Pedelecverleih (2020)	Green City Plan (2018) Nachhaltigkeitsstrategie Klimaschutzkonzept (2020)	Regionales Konzept zur Einrichtung von Mobilstationen (2020)
ÖPNV		Radverkehrskonzept (2019) Nachhaltigkeitsstrategie Klimaschutzkonzept (2020) Elektromobilitätskonzept (2019) Einzelhandelskonzept (2020) Stadtentwicklungskonzept (2019)	Konzept für barrierefreien ÖPNV (2021) Nahverkehrsplan Regionales Schnellbuskonzept (2020) Luftreinhalteplan (2020)
Privater MIV	Lärmaktionsplan (2020)	Low Carbon City (2012)	
Wirtschaftsverkehr	Konzept zur Verbesserung der betrieblichen Mobilität (2019)		Handlungsprogramm Gewerbeflächen (2021)

■ Verkehrsplanung ■ Umwelt & Klima ■ Stadtentwicklung ■ Vernetzung & Elektrifizierung ■ Wirtschaft & Soziales

Mobilitätskonzept Wuppertal

Der Nahverkehrsplan - Grundlage für Bus und Schwebebahn

Was ist ein Nahverkehrsplan?

Im Nahverkehrsplan wird das **Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Stadtgebiet Wuppertal** geregelt. Die Zuständigkeit erstreckt sich dabei auf den ÖPNV im Stadtgebiet, d.h. im Falle der Stadt Wuppertal auf **Bus und Schwebebahn**. Für die Planung des regionalen Schienennahverkehrs (S-Bahn, Regionalexpress) ist hingegen der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) zuständig.

Im Nahverkehrsplan als zentrales Planungsinstrument der Stadt Wuppertal wird definiert, **wie der ÖPNV im Stadtgebiet gestaltet sein soll**. Dabei geht es sowohl um die Quantität des Angebotes (z.B. die Takte oder die Zeiten, in denen Busse verkehren sollen), als auch die Qualität (z.B. die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge oder die Haltestellen). Darüber spielt der Nahverkehrsplan auch eine wichtige Rolle bei der Vergabe und Finanzierung von Verkehren des ÖPNV.

Warum wird der Wuppertaler Nahverkehrsplans neu aufgestellt?

Es sprechen verschiedene Gründe dafür, nach 1997 einen neuen Nahverkehrsplan zu erarbeiten:

- Stadtruktur, Verkehrsverhalten und Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung haben sich verändert. Der bestehende Nahverkehrsplan ist nicht mehr „passgenau“ und muss unter **Berücksichtigung der aktuellen Gegebenheiten** angepasst werden.
- Die rechtlichen Rahmenbedingungen haben sich in den letzten Jahren geändert. Der Nahverkehrsplan ist somit um neue Inhalte zu ergänzen, um den rechtlichen Anforderungen zu genügen und seinen Funktionen (wieder) gerecht werden zu können.

Was sind die Ziele der Neuaufstellung und des Nahverkehrsplans?

- ein ÖPNV-Konzept als aktiven Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele,
- die Entwicklung von geeigneten Rahmenbedingungen und Infrastrukturen für einen schnellen, effizienten und attraktiven ÖPNV,
- die Sicherung der nachhaltigen Finanzierbarkeit des ÖPNV-Angebotes und
- die Schaffung einer rechtsicheren Grundlage für eine Vergabe der ÖPNV-Leistungen.



Im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans wird es eine umfangreiche **Bürgerbeteiligung** geben. Der ÖPNV ist für viele Bürgerinnen und Bürger ein wichtiges Thema. Aktuelle Informationen finden Sie unter: <https://www.wuppertal.de/nahverkehrsplan>

Ihre Expertise ist gefragt: Sie nutzen den ÖPNV in Wuppertal regelmäßig, kennen die Schwachstellen und haben Interesse, **aktiv an der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans mitzuwirken?** Für ein fachliches Gremium suchen wir zwei **interessierte Bürger*innen. Das Los entscheidet!**



- Bestandsaufnahme der Raum-, Angebots- und ÖPNV-Infrastruktur sowie rechtlichen Rahmenbedingungen
- Betrachtung von bspw. Netzstruktur, Taktsystematik, Verknüpfungspunkten, Anschlussbeziehungen
- Zustandsbewertung des aktuellen ÖPNV-Angebots in Form eines Stärken-Schwächen-Profiles

- Grobe Ausarbeitung von Szenarien mit verschiedenen Schwerpunkten, wie sich ÖPNV in Wuppertal entwickeln soll
- Entscheidung durch Verwaltung und Politik
- Bewertung z.B. anhand von CO2-Ausstoß und Wirtschaftlichkeit

- Ausarbeitung des ausgewählten Szenarios zu einem konkreten ÖPNV-Konzept für die zukünftige Entwicklung des Nahverkehrs in Wuppertal
- Planungshorizont Zeitraum von etwa fünf Jahren
- Konzept soll bis spätestens Ende 2023 als Beschlussvorlage den politischen Gremien vorliegen

- Inhalte des ÖPNV-Konzepts**
- Angebot
 - Infrastruktur
 - Fahrzeuge
 - Tarif
 - Organisation
 - Vernetzung

Noch Fragen?

Online unter ... <https://www.wuppertal.de/nahverkehrsplan>

Stadt Wuppertal - Ressort Straßen und Verkehr
 Robert Heuke | +49 202 563 4770 | Robert.Heuke@stadt.wuppertal.de
 Julia Klever | +49 202 563 6653 | julia.klever@stadt.wuppertal.de

Planersocietät

Lisa Klopff | 0231/99 99 70 - 0 | klopff@planersocietaet.de



Mobilitätskonzept Wuppertal

Radverkehr

Als Bewohner*in von Wuppertal sind Sie täglich in der Stadt mobil. Wo sehen Sie die größten Stärken, Schwächen und Potenziale? Nutzen Sie die Stecknadeln um markante Orte zu markieren.

Legende:

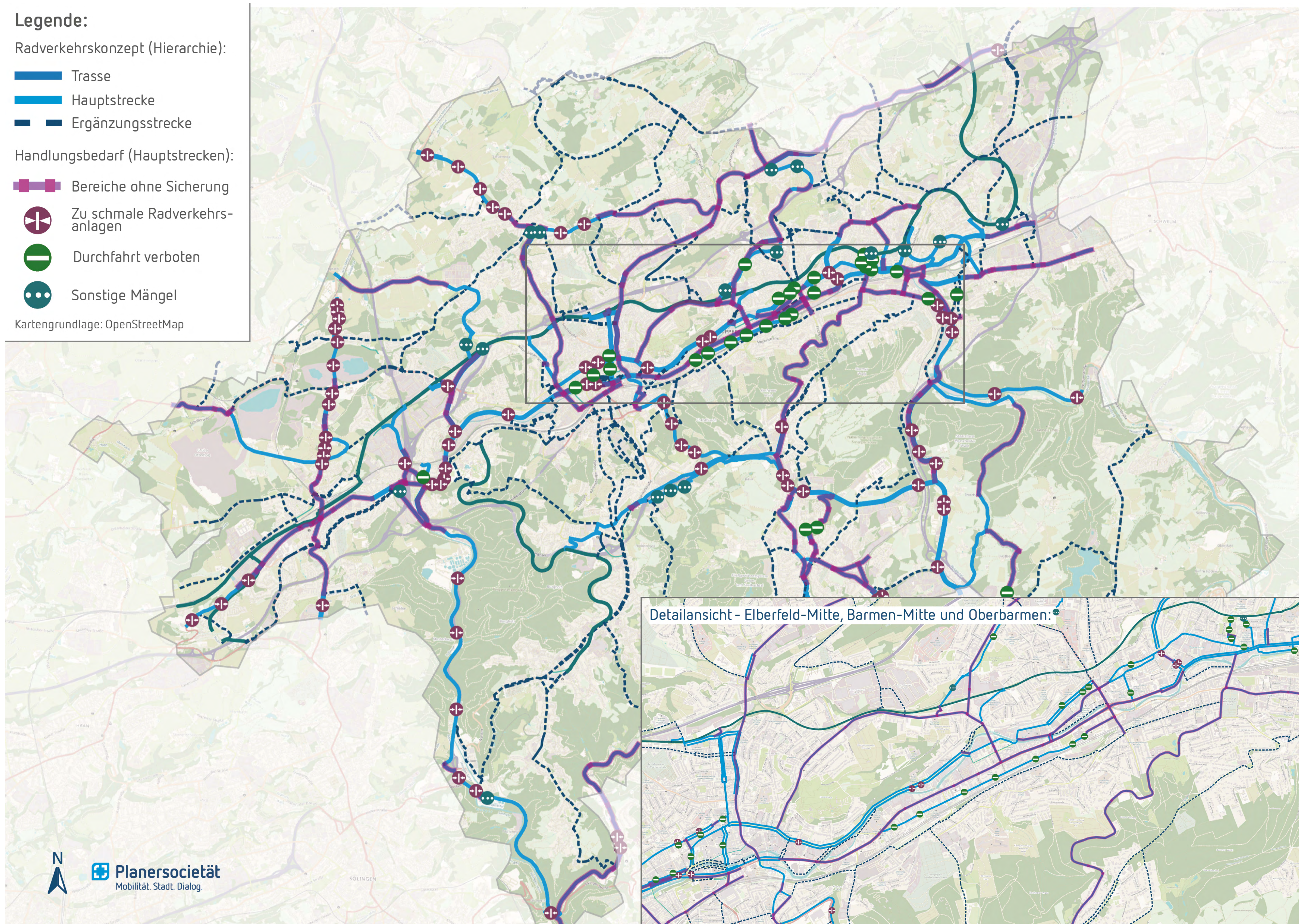
Radverkehrskonzept (Hierarchie):

- Trasse
- Hauptstrecke
- Ergänzungsstrecke

Handlungsbedarf (Hauptstrecken):

- Bereiche ohne Sicherung
- ⊕ Zu schmale Radverkehrsanlagen
- ⊖ Durchfahrt verboten
- Sonstige Mängel

Kartengrundlage: OpenStreetMap



Mobilitätskonzept Wuppertal

Radverkehr

Quiz

Ein Autostellplatz ist 12,5 Quadratmeter groß. Wie viele Fahrradstellplätze passen auf 12,5 Quadratmeter?



Quiz

Radfahren und Autofahren verbraucht beides Energie. Wenn man den Energiebedarf eines Radfahrers auf 100 km vergleicht mit dem eines Autos, was für einen „Benzinverbrauch“ hat der Radfahrer?



Umsetzung des Radverkehrskonzeptes

Auf einigen Achsen des 2019 beschlossenen Radverkehrskonzeptes wurden bereits erste Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt, zum Beispiel Radwege gebaut und Busspuren freigegeben. Mit dem Radverkehrskonzept besitzt die Stadt Wuppertal einen Fahrplan für den Aufbau eines zusammenhängenden Netzes für Radfahrende in Wuppertal. Dabei wurde durch verschiedene Kategorien bereits eine Priorisierung der Abschnitte vorgenommen und Ansprüche an die Gestaltung von Radverkehrsanlagen definiert.



Lenneper Straße



Bundesallee (B7)

Fehlende Infrastruktur

Es gibt nur sehr wenige sichere Radverkehrsanlagen in Wuppertal, sodass häufig gemeinsam mit dem Autoverkehr die Fahrbahn genutzt werden muss, auch auf Hauptverkehrsstraßen, wo 50 km/h gefahren werden und viele LKWs fahren. Dies wird vom Großteil der Radfahrenden als unsicher und gefährlich empfunden und hat daher starke Auswirkung auf die Nutzung des Fahrrads. Besonders kritisch sind dabei auch die Kreuzungen, da sich an großen Kreuzungen die Radfahrenden ohne Sicherung über mehrere Spuren hinweg einordnen müssen. Auch auf den Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften fehlen oft Radwege.



Friedrich-Engels-Allee (B7)



Bleicherstraße

Durchlässigkeit des Radnetzes

Viele Einbahnstraßen in den Wohngebieten sind für Radfahrende in Gegenrichtung freigegeben. Auch gibt es viele Sperrn und Sackgassen, die für den Radverkehr durchlässig sind. Dies verdichtet das Netz für den Radverkehr und bietet einen exklusiven Vorteil für das Verkehrsmittel Fahrrad. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der steilen Straßen, die in den Einbahnstraßensystemen ohne Freigabe zu steigungsintensiven Umwegen führen. Gleichzeitig steigt durch die Freigaben die Sicherheit, da Radfahrende nicht verleitet werden den Gehweg zu nutzen.



Luisenstraße

Konflikte mit dem Kfz-Verkehr

Radfahrende müssen sich häufig enge Verkehrsräume mit dem Autoverkehr teilen, was zu unsicheren Situationen in diesen Bereichen führt. Oft werden die notwendigen Überholabstände nicht eingehalten, sodass Radfahrende sich durch den Autoverkehr bedrängt fühlen oder sogar gefährdet werden. Problematisch ist in diesem Zusammenhang auch eine daraus resultierende Fahrlinie, die sehr nah an den parkenden Fahrzeugen entlangführt und somit die Gefahr von Unfällen durch öffnende Autofüren („Dooring-Unfälle“) entsteht. Ursächlich sind hierfür unter anderem eine Kombination von engen Verkehrsräumen, eine fehlende Sicherung des Radverkehrs sowie eine fehlende Sensibilisierung der Autofahrer:innen.



Bahnhofstraße



Hardtufer

Abstellmöglichkeiten

Neben der Infrastruktur für das Fahren sind auch die Abstellmöglichkeiten für ein fahrradfreundliches Verkehrsnetz wichtig. Dies gilt insbesondere an den Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Verkehr. An einigen Bahnhöfen gibt es bereits abschließbare Boxen (DeinRadschloss), am Hauptbahnhof eine Sammelabstellanlage. Die frei zugänglichen Abstellmöglichkeiten sind teilweise jedoch unterdimensioniert und in einem schlechten Zustand. In den Zentren und an wichtigen Zielen existieren bereits Anlehnbügel, diese Abstellmöglichkeiten müssen noch in der Fläche ausgebaut werden.



Bhf. Unterbarmen



Bhf. Oberbarmen

Befahrbarkeit & Winterdienst

Die Nutzbarkeit der Radinfrastruktur zu allen Tages- und Jahreszeiten ist eine grundlegende Bedingung dafür, dass das Fahrrad eine konkurrenzfähige Alternative im Alltagsverkehr, zum Beispiel auf dem Weg zur Arbeit, darstellt. Grundlegend ist hierfür eine Beleuchtung sowie die Reinigung und der Winterdienst auf allen Hauptachsen des Radverkehrs



Theishaner Straße

Bahntrassenradwege

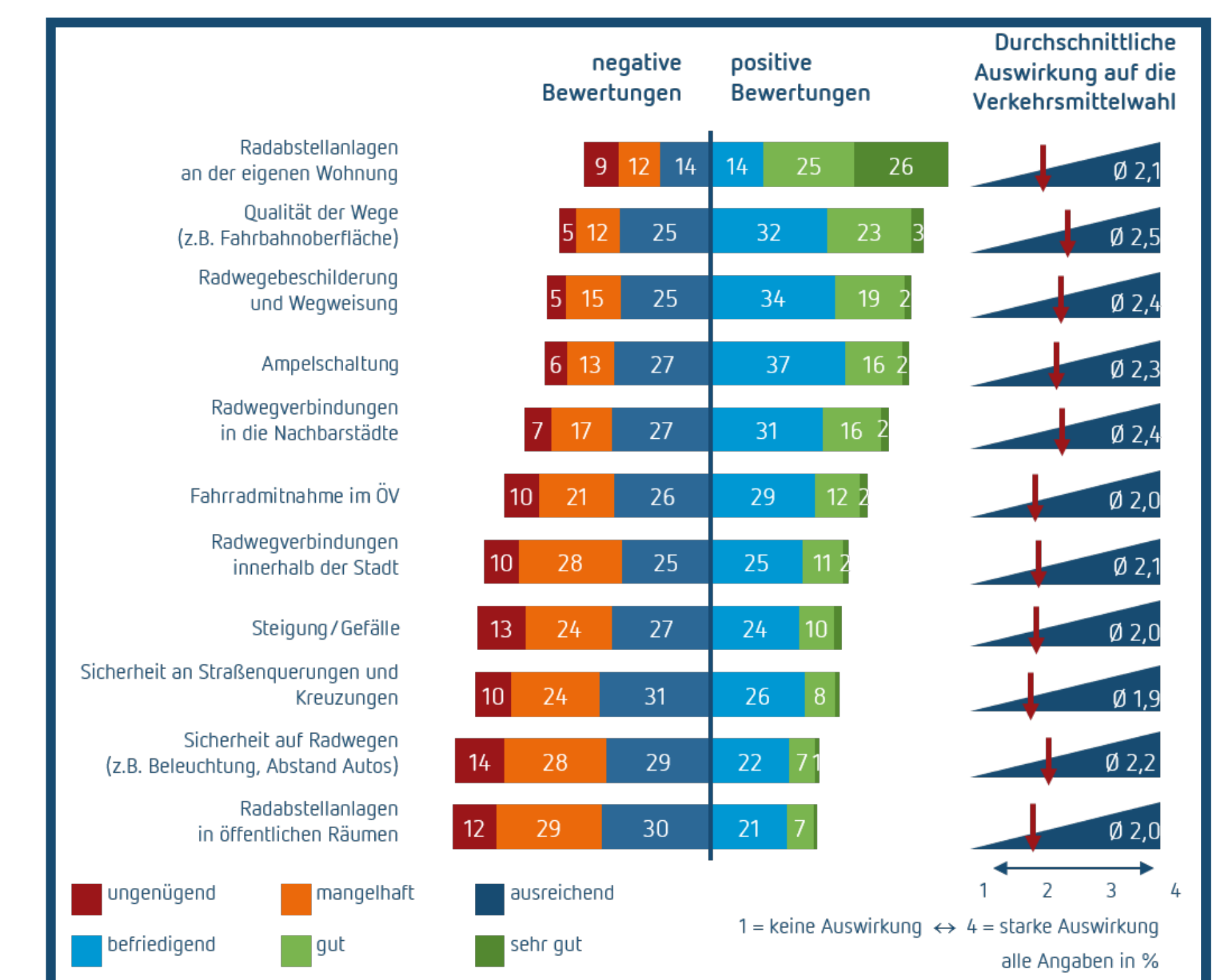
Die Nordbahntrasse stellt das Rückgrat des Radverkehrs in Wuppertal dar, da durch diesen Geh- und Radweg die Ortsteile steigungsfrei sowie unabhängig des Autoverkehrs und somit sehr attraktiv miteinander verbunden werden. Seit 2021 gibt es durch die Schwarzbachtrasse eine Verlängerung an den Stadtteil Langerfeld. Die Sambatrasse verbindet das Zooviertel im Tal mit Cronenberg auf den Südhöhen. Weitere Trassen, wie z.B. die Hatzfeldtrasse, sind geplant.



Sambatrasse



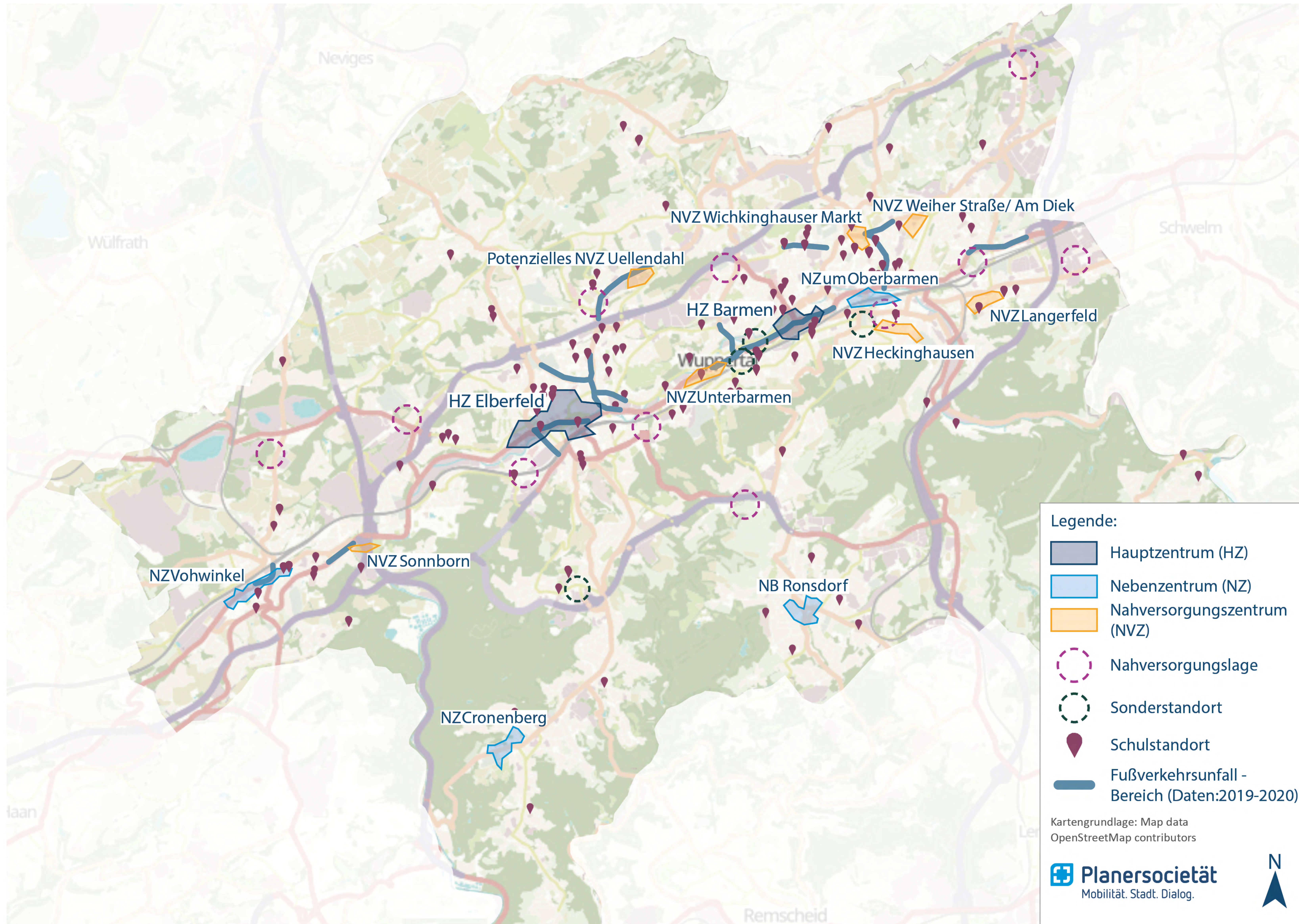
Nordbahntrasse



Mobilitätskonzept Wuppertal

Fußverkehr

Als Bewohner*in von Wuppertal sind Sie täglich in der Stadt mobil. Wo sehen Sie die größten Stärken, Schwächen und Potenziale? Nutzen Sie die Stecknadeln um markante Orte zu markieren.



Mobilitätskonzept Wuppertal

Fußverkehr

Quiz

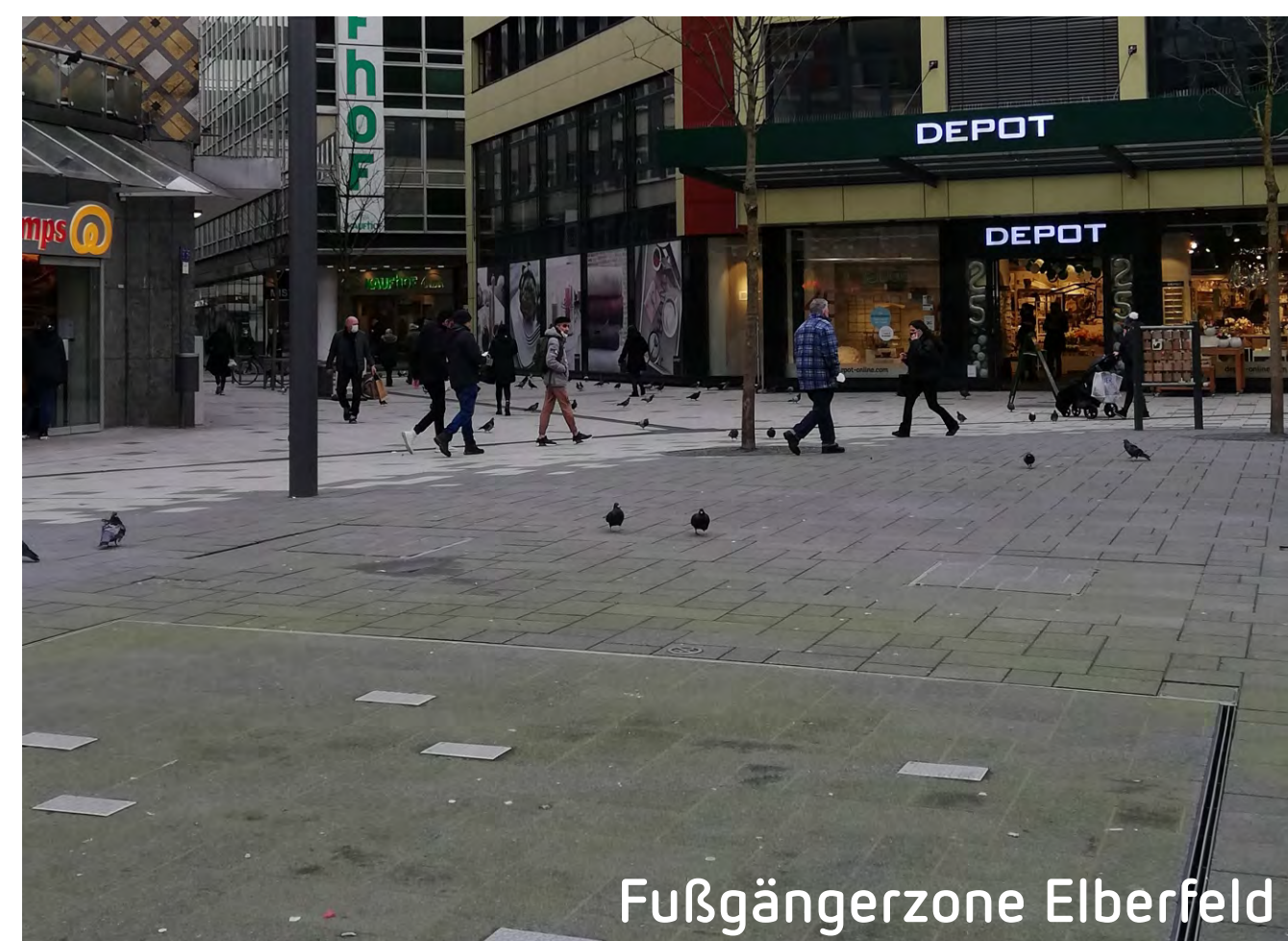
Ein Autofahrer fährt 30 Km/h und eine Person läuft auf die Straße. Er hat einen Anhalteweg (Reaktionszeit + Bremsweg) von 13,3 m. Wie viel Geschwindigkeit hat ein Autofahrer der 50 Km/h fährt nach 13,3 m?

Scanne den QR-Code für die Antwort!



Fußgängerstadt Wuppertal

Mit 22% Anteil an den zurückgelegten Wegen wird in Wuppertal besonders oft zu Fuß gegangen. Dies macht sich auch im Straßenbild bemerkbar, sodass Zu Fuß Gehende bereits sehr präsent sind. Besonders oft werden Wege in Elberfeld (30%) und Ronsdorf (26%) zu Fuß zurückgelegt, während im Wuppertaler Vergleich in Vohwinkel (17%), Cronenberg (18%) und Oberbarmen (18%) seltener gegangen wird.



Stadt der kurzen Wege

Wuppertal besitzt viele Stadtteilzentren, in denen viele Dinge des täglichen Bedarfs gedeckt werden können, sodass weniger oft aus den Randbereichen bis in die Innenstadt gefahren werden muss. Dies stellt ein großes Potenzial für die Nahmobilität und den Fußverkehr im Besonderen dar, da so die alltäglichen Wege kürzer als in zentral organisierten Großstädten sind. Und gerade kurze Wege bieten ein großes Potenzial diese zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen.



Konflikte mit dem Radverkehr

Teilweise wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr auf engen Wegen geführt (z.B. Hofkamp, Berliner Straße). Auch wenn es größtenteils keine Pflicht mehr zur Benutzung dieser Radwege für Radfahrende gibt, nutzen viele weiter den Seitenraum, da das Fahren mit den Autos auf den Hauptverkehrsstraßen unattraktiv ist. Einige Radfahrende fahren auch auf Gehwegen, wo dies nicht erlaubt ist. Aufgrund der neuen Technologien im Radverkehr werden die Radfahrenden immer schneller, sodass Fußgänger:innen sich durch diese eingeschränkt und gefährdet fühlen. Insbesondere für sehingeschränkte und ältere Wuppertaler:innen stellen Radfahrende auf Gehwegen ein Problem dar.



Querungsunfälle

Bei der Unfallanalyse fiel die Anzahl der Unfälle, bei denen Zu Fuß Gehende beim Queren der Straße von einem Auto erfasst werden, besonders auf. Im Vergleich mit anderen Städten entfallen doppelt soviele Unfälle auf diese Konstellation. Bei der Betrachtung der räumlichen Verteilung fallen hierbei vor allem die Hauptverkehrsstraßen in Vohwinkel, Elberfeld, Barmen und Oberbarmen auf. Gleichzeitig sind viele Straßen für Fußgänger:innen besonders schwer zu überqueren. Es fehlen sichere Möglichkeiten zum Überqueren, wie z.B. Mittelinseln, Zebrastreifen oder Ampeln. An großen Kreuzungen müssen Fußgänger:innen oft viele Ampeln überqueren, sodass die Überquerung sehr lange dauert.



Treppen und Brücken

Durch die Eisenbahn, die Wupper und die Autobahn besitzt Wuppertal viele räumliche Barrieren, die gerade für Zu Fuß Gehende schwer zu überqueren sind. Hierdurch entstehen Umwege, die zu Fuß besonders unattraktiv sind. Auch die Steigungen und die Hauptverkehrsstraßen bilden Barrieren. Doch in Wuppertal gibt es viele Treppen und Brücken, die diese Barrieren durchlässig gestalten. Oft sind diese auch exklusiv für Fußgänger:innen und Radfahrende, sodass es Abkürzungen gegenüber dem Autoverkehr gibt. Dieses Potenzial gilt es weiter auszubauen, denn teilweise sind diese Bauwerke in einem schlechtem Zustand oder sogar gesperrt.



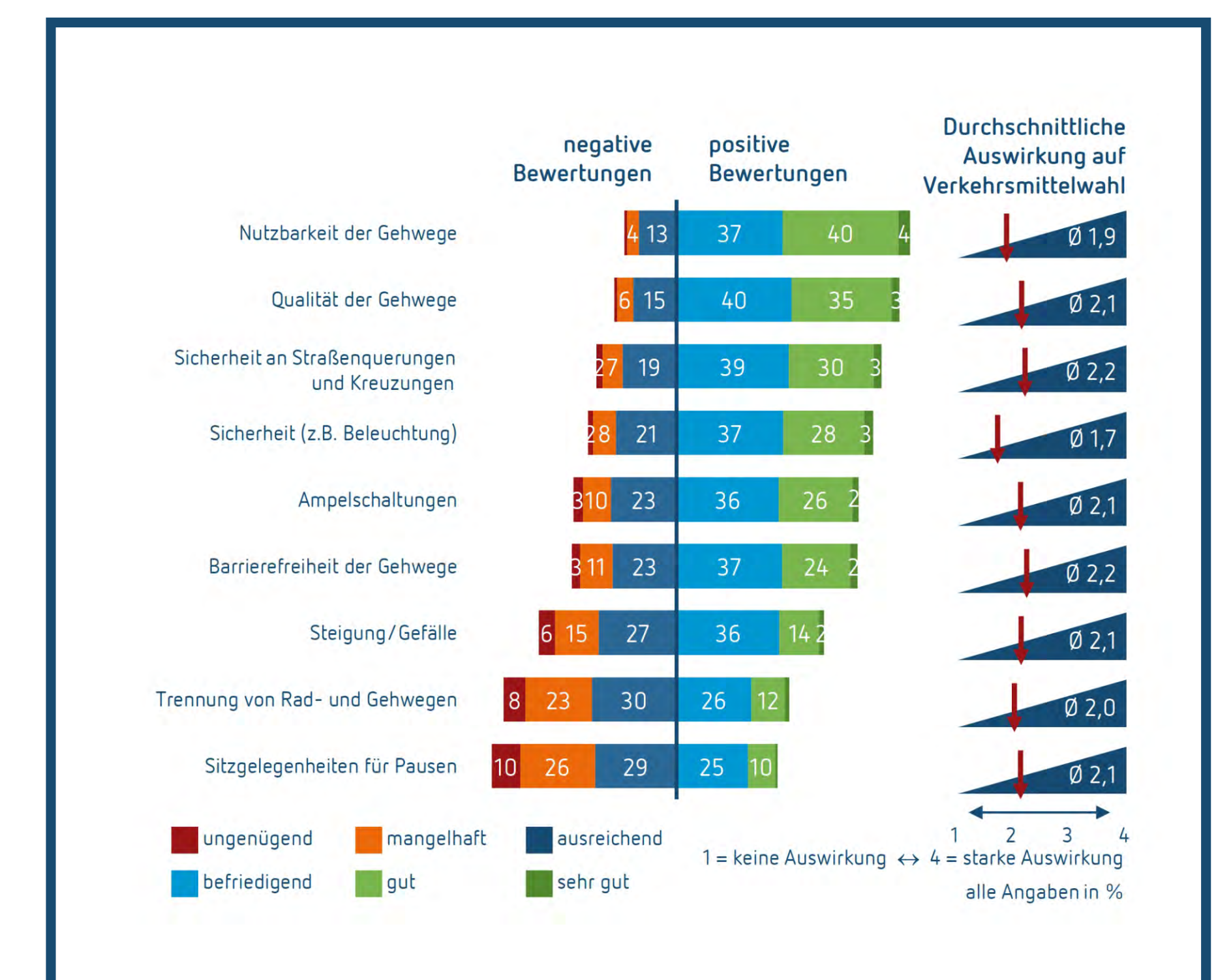
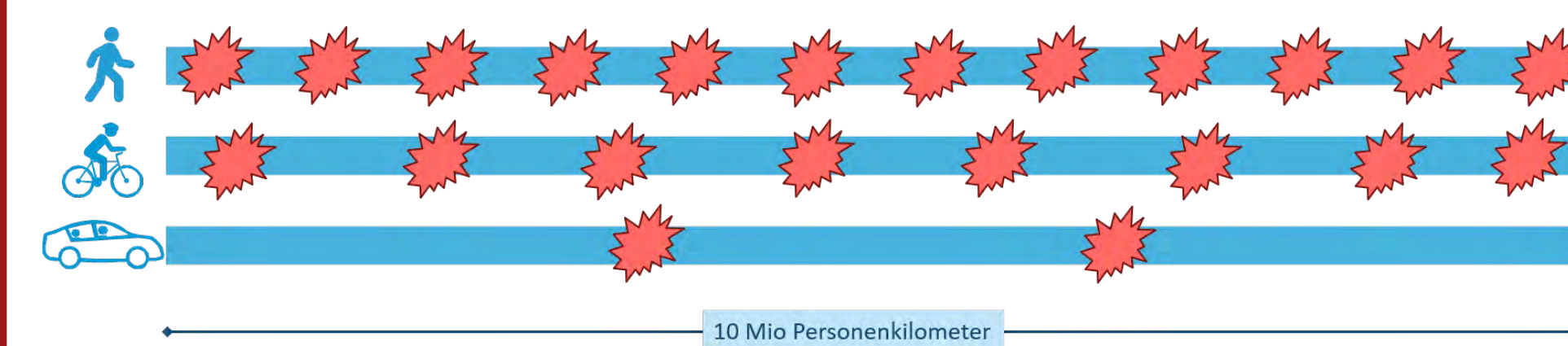
Parken auf engen Gehwegen

In den dicht bebauten Quartieren (z.B. Rott und Nordstadt) sind die Gehwege oft sehr schmal. Zusätzlich parken hier auch noch Autos auf den Gehwegen, sodass die verbleibende Breite nicht mehr zum Begegnen ausreicht. Dies mindert die Nutzbarkeit der Gehwege und ist besonders für mobilitätseingeschränkte Bürger:innen, z.B. im Rollstuhl, und Kinder gefährlich, da diese zwischen den parkenden Fahrzeugen schlecht gesehen werden. Dabei muss gerade mit dem Rollstuhl oft die Fahrbahn benutzt werden, wenn der Platz zwischen Hauswand und parkendem Auto nicht mehr ausreicht. Mülltonnen, Stromkästen, Straßenschilder und Sperrmüll verschärfen dieses Problem noch weiter.



Unfälle mit Fußgänger:innen

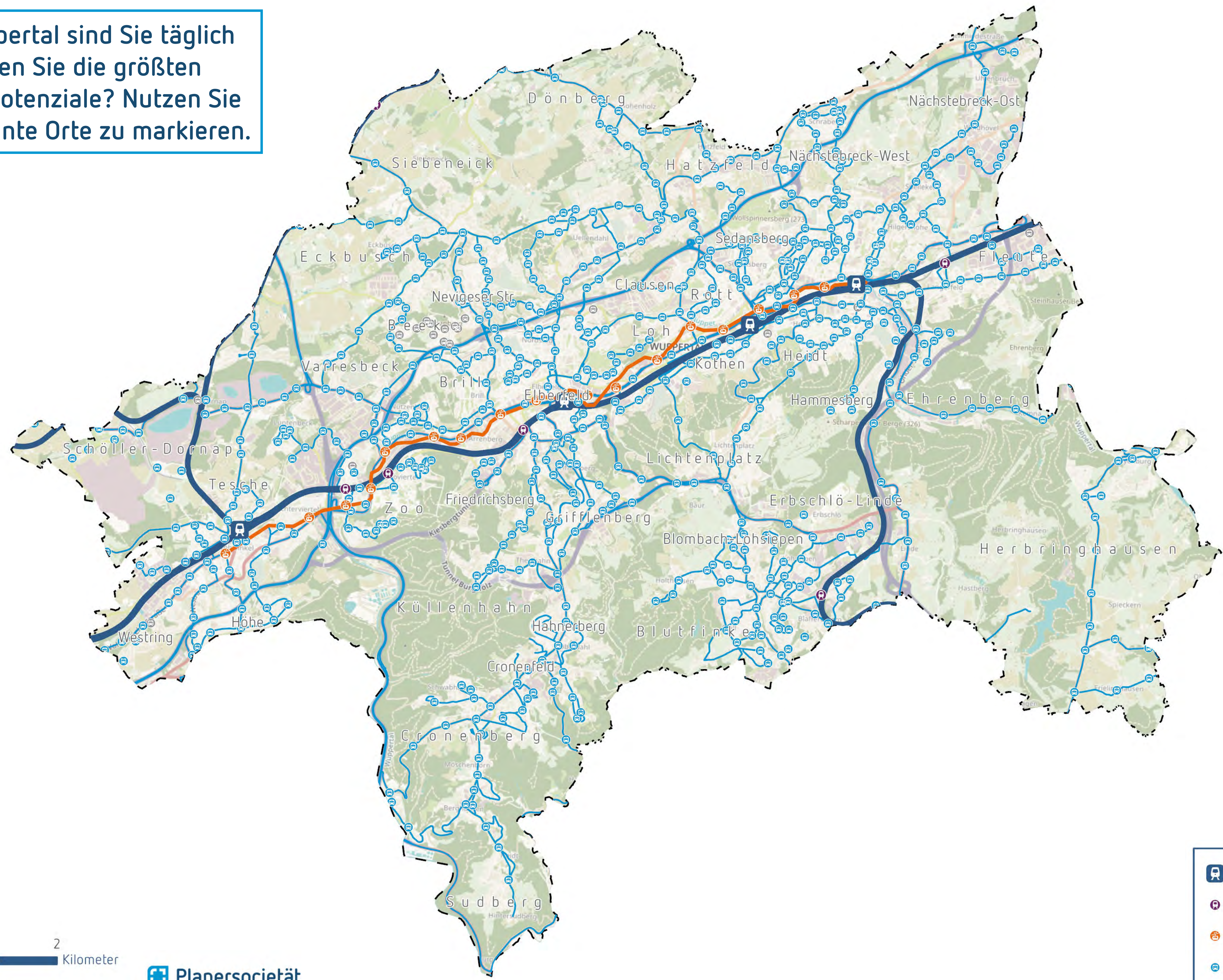
Unfälle mit Fußgänger:innen sind oft besonders schwerwiegend, da diese im Vergleich zum Auto keinen Schutz besitzen. 2021 sind in Wuppertal 171 Personen zu Fuß verunglückt, drei hiervon sind verstorben, 21 sind schwer verletzt worden. Betrachtet man das Risiko auf dem Weg zu Verunglückten, so ist das Risiko je zurückgelegtem Kilometer zu Fuß ungefähr sieben Mal größer als mit dem Auto.



Mobilitätskonzept Wuppertal

Öffentlicher Personennahverkehr & Intermodalität

Als Bewohner*in von Wuppertal sind Sie täglich in der Stadt mobil. Wo sehen Sie die größten Stärken, Schwächen und Potenziale? Nutzen Sie die Stecknadeln um markante Orte zu markieren.



N
0 2
Kilometer
Kartengrundlage: © OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

- Bahnhof
- S-Bahn
- Schwebebahn
- Bus
- AST

Mobilitätskonzept Wuppertal

Öffentlicher Personennahverkehr & Verknüpfung

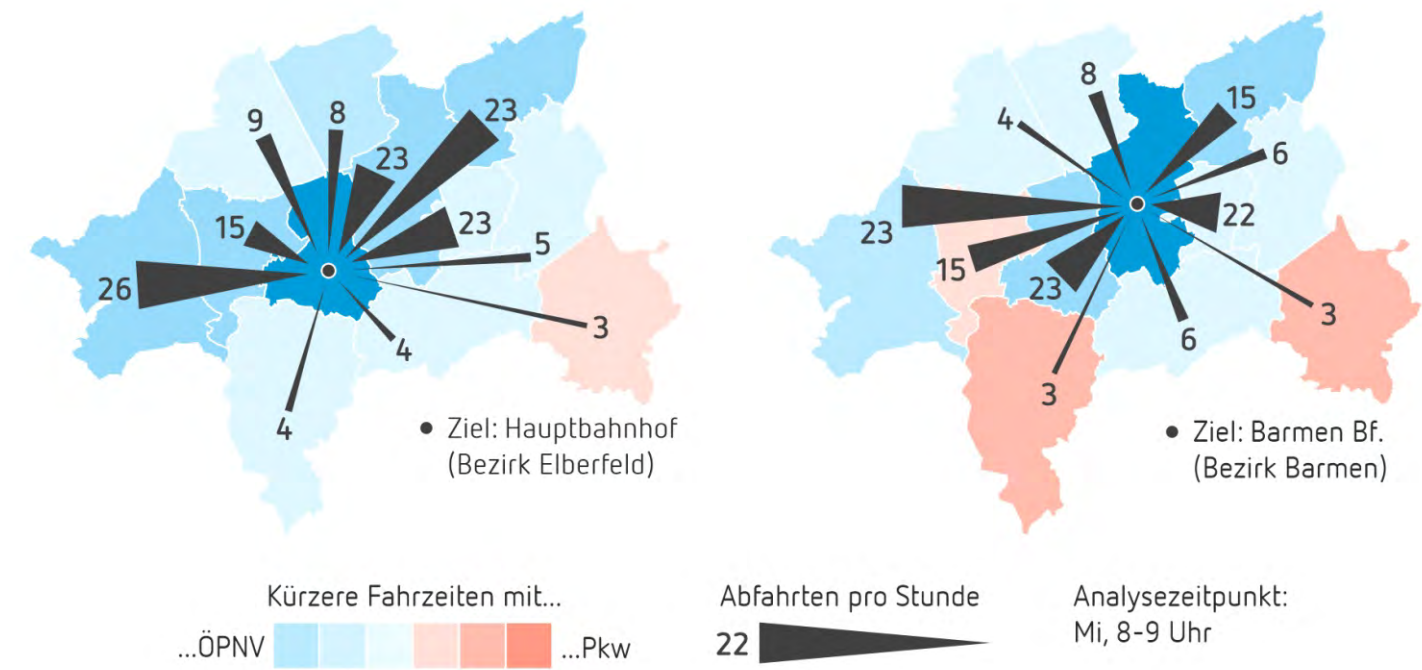
Quiz

Um wie viel Prozent ist der Benzinpreis und um wie viel Prozent ist der Preis für den ÖPNV von 2011 bis 2021 gestiegen?

Defizite in der Flächenerschließung

Die Analyse der Fahrthäufigkeiten in die Einzelhandelszentren Elberfeld und Barmen verdeutlicht die Qualitäten der starken Talachse mit der Schwebbahn und dem SPNV als schnelle Verkehrsmittel, die auf vielen Relationen auch deutlich kürzere Fahrzeiten als bei der Fahrt mit dem privaten Pkw ermöglichen. Bei Fahrtzielen außerhalb der Talachse bestehen deutlich weniger Verbindungen pro Stunde. Die Stadtteile Ronsdorf, Cronenberg und Beyenburg sind nur mit 2-3 Fahrten pro Stunde angebunden und weisen im Fall von Cronenberg und Beyenburg auch Fahrzeitverhältnisse zugunsten des privaten Pkw auf.

Fahrthäufigkeiten und Fahrzeitenvergleich zwischen den Stadtbezirken



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

Die für den ÖPNV positiven Ergebnisse der Fahrzeitverhältnisse und Fahrthäufigkeiten beziehen sich vorwiegend auf Fahrten zwischen den Zentren einzelner Stadtteile und -bezirke. Bei der Betrachtung peripherer Standorte im Stadtgebiet lässt sich feststellen, dass die Erschließung in der Fläche insbesondere in Randzeiten nicht ausreichend erfolgt. Ergebnisse im Rahmen der Mobilitätsbefragung 2020 zeigen, dass 27 Prozent der Haushalte in Wuppertal nicht innerhalb eines Radius von 400 Metern zur nächsten Bus- oder Schwebbahnhaltestelle liegen und 35 % der Befragten die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem ÖPNV als „mangelhaft“ oder „ungenügend“ bewerten.

Einführung und Erprobung von On-Demand-Verkehren

Als Ergänzung zum klassischen Linienverkehr bietet WSW mobil seit 2020 auch On-Demand-Verkehre unter dem Produktnamen „WSW Cabs“ an. Dieses Angebot steht zurzeit für die Stadtbezirke Barmen, Elberfeld, Elberfeld-West und Uellendahl-Katernberg zur Verfügung.



Abseits der Talachse fehlen die ergänzenden Angebote bisher.

Mangelhafte Haltestellen-ausstattung und Zuwegung

Vierorts fallen eine veraltete und abgenutzte Haltestellenausstattung sowie unterdimensionierte Warteflächen auf, sodass viele Haltestellen einen erhöhten Handlungsbedarf aufweisen. Außerdem fehlen sichere und attraktiv Gehwege im Umfeld der Haltestellen, die ein Erreichen gewährleisten.



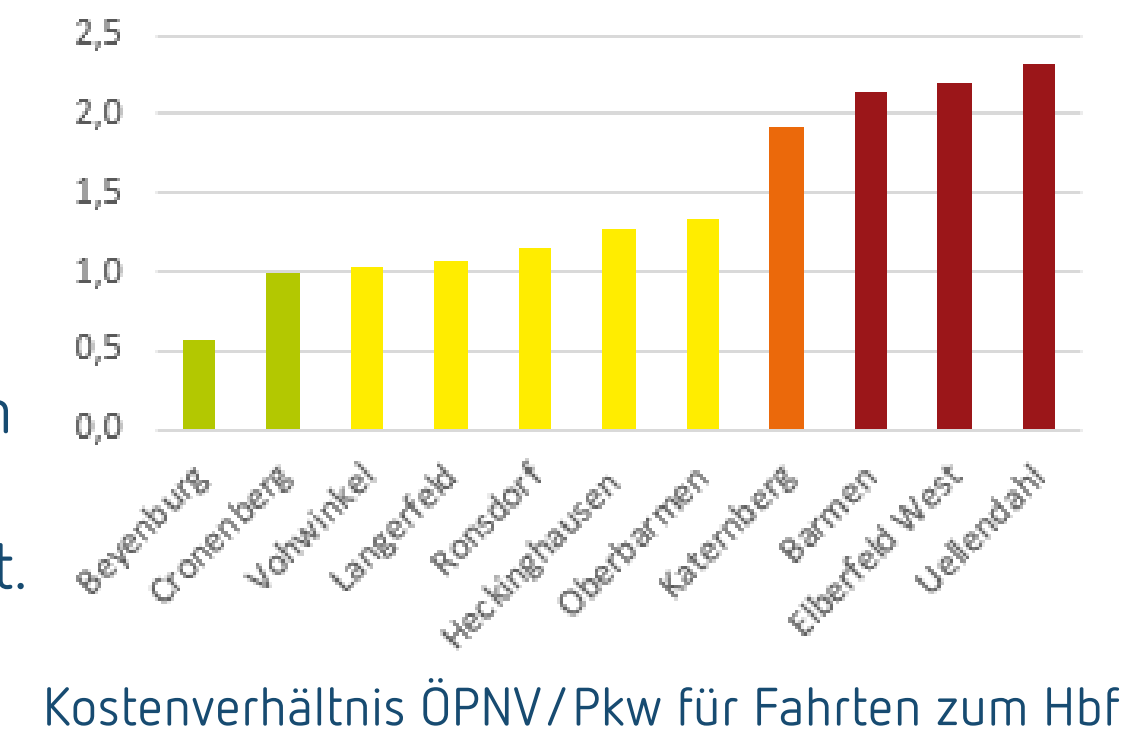
Vernetzung und Mobilstationen

Entlang der Talachse verfügt Wuppertal über mehrere P+R- sowie B+R-Anlagen, die die intermodale Mobilität erleichtern. Die Standorte der Anlagen sind zumeist in unmittelbarer Nähe zu Bahnhöfen und Stationen der Schwebbahn und ermöglichen somit einen komfortablen Umstieg auf den ÖPNV. Außerhalb der Talachse befinden sich nur wenige intermodale Schnittstellen, sodass insbesondere in den Stadtbezirken Ronsdorf, Uellendahl-Katernberg und Cronenberg derartige Angebote fehlen. Mit der Eröffnung von zwei Mobilstationen in der Nord-stadt konnte das intermodale Angebot in der Stadt bereits ausgeweitet werden; ein weiterer Standort soll bis zum Frühjahr 2023 entstehen.



ÖPNV rentiert sich auf längeren Strecken

Eine Fahrt im Wuppertaler Stadtgebiet mit dem ÖPNV kostet im VRR-Tarif 3 Euro (Stand 2022), das Monats ticket kostet im Abo derzeit etwa 80 Euro pro Monat (90 Euro ohne Abo). Vergünstigte Monats tickets, die an Werktagen erst ab 9 Uhr morgens gelten, können für 59 Euro (im Abo) bzw. 67 Euro erworben werden. Der im gesamten Stadtgebiet einheitliche Tarif hat zur Folge, dass auf kürzeren Verbindungen relativ hohe Kosten im Verhältnis zur zurückgelegten Strecke anfallen, während die Kosten für lange Verbindungen innerhalb des Stadtgebiets verhältnismäßig gering ausfallen. Im Kostenverhältnis zur Nutzung eines privaten Pkw fällt dieses Phänomen ebenfalls stark auf. So sind Fahrten zum Hauptbahnhof aus weiter entfernten Stadtbezirken mit dem ÖPNV auf einem niedrigeren oder ähnlichen Preisniveau wie die Fahrt mit dem Pkw, während auf kürzeren Strecken das Kostenverhältnis deutlich zugunsten des Pkw ausfällt.

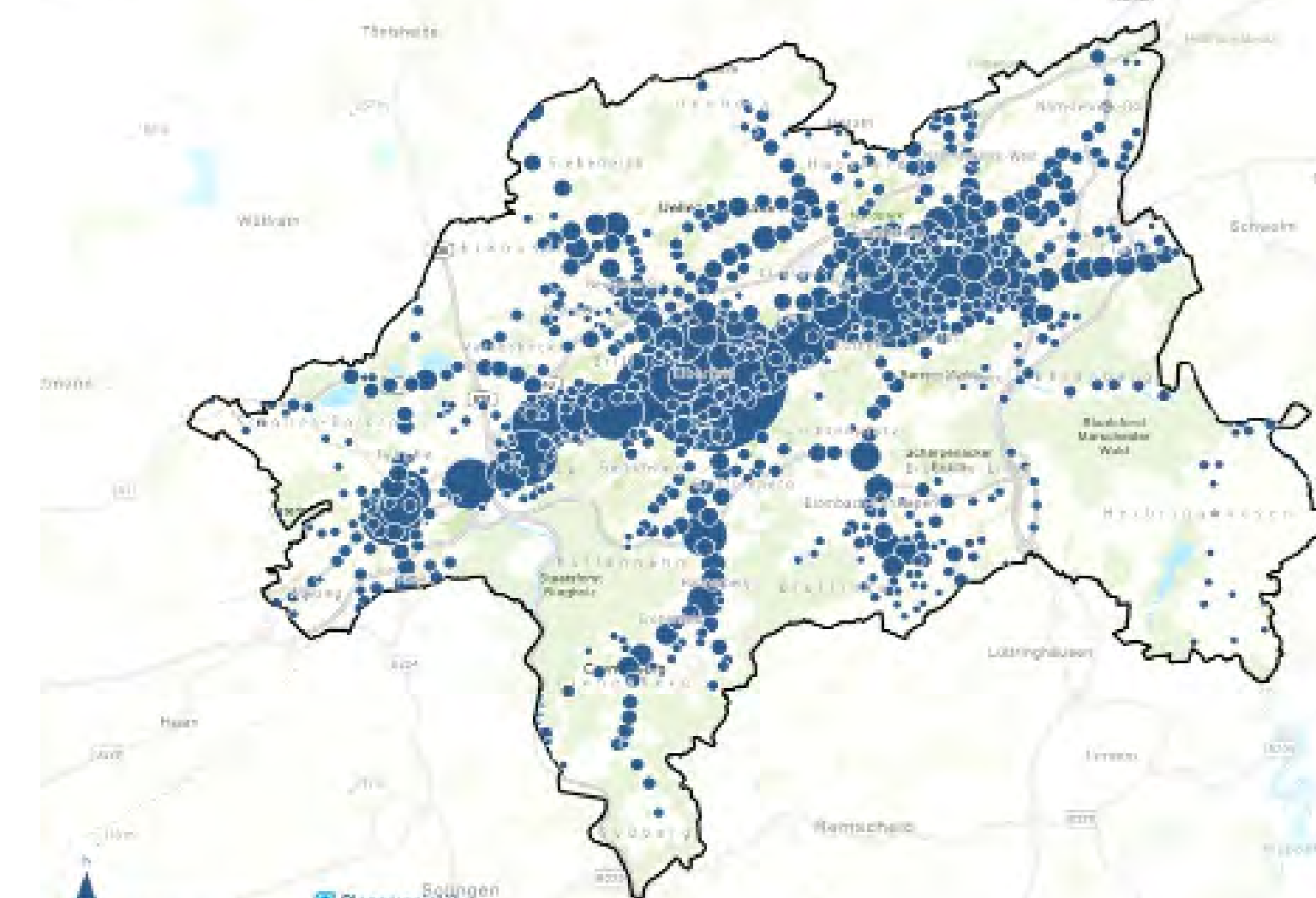


Schnell- und Expressbuslinien zur Anbindung weiter entfernter Ziele

Leistungsfähige und attraktive Verbindungen entlang der Talachse

Die Wuppertaler Schwebbahn durchquert das Stadtgebiet auf der Talachse und verkehrt werktags tagsüber in einem dichten 3- bis 5-Minuten-Takt. Abends und sonntags ist das Taktangebot auf Zeitabstände von 6-10 Minuten zwischen zwei Fahrten bedarfsgerecht ausgedünnt. Die Linienführung erfolgt aufgrund der Konstruktionsweise vollständig unabhängig, sodass keine Konflikte durch Kreuzungssituationen mit anderen Verkehrsarten entstehen können.

Darüber hinaus verkehren zahlreiche Buslinien im 20-Minuten-Takt, jedoch ist kein über alle Linien einheitliches Taktschema identifizierbar. Je nach Linienast sind auch Verkehre im 15-, 30- oder 60-Minuten-Takt vorzufinden. Auf bedeutenden Achsen besteht durch die Überlagerung von Linien und die Abstimmung von deren Fahrplänen ein dichtes Taktangebot. Auf vielen Achsen, z. B. auf den Verbindungen in die Stadtteile Uellendahl, Katernberg und Wichlinghausen besteht eine Ergänzung zum 10-Minuten-Takt durch mehrere Linien, sodass tagsüber eine enge Folge von Abfahrten gewährleistet wird.

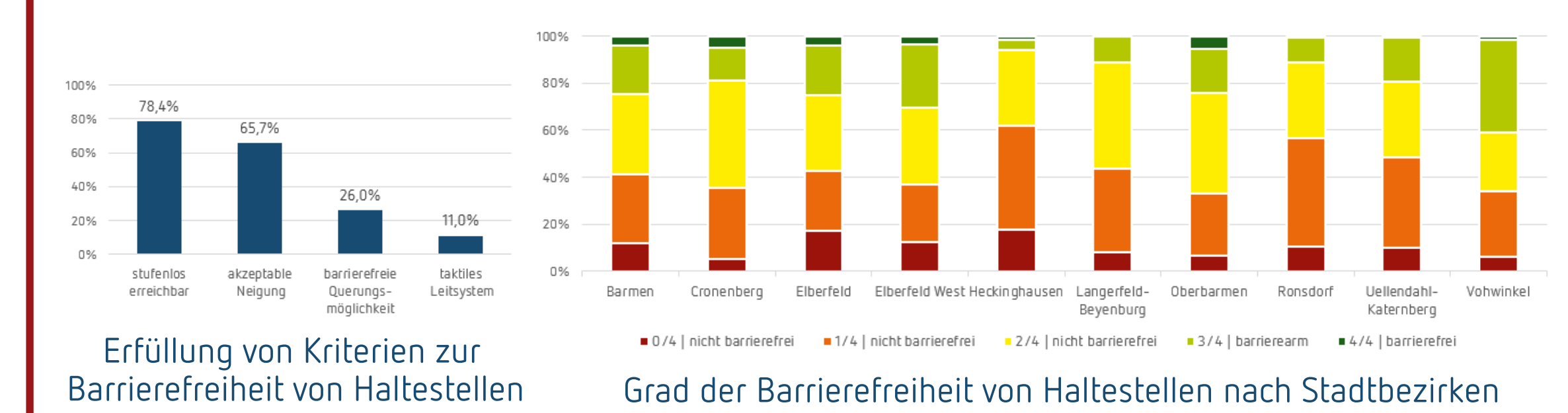


Abfahrten zwischen 6 und 20 Uhr je Haltestelle

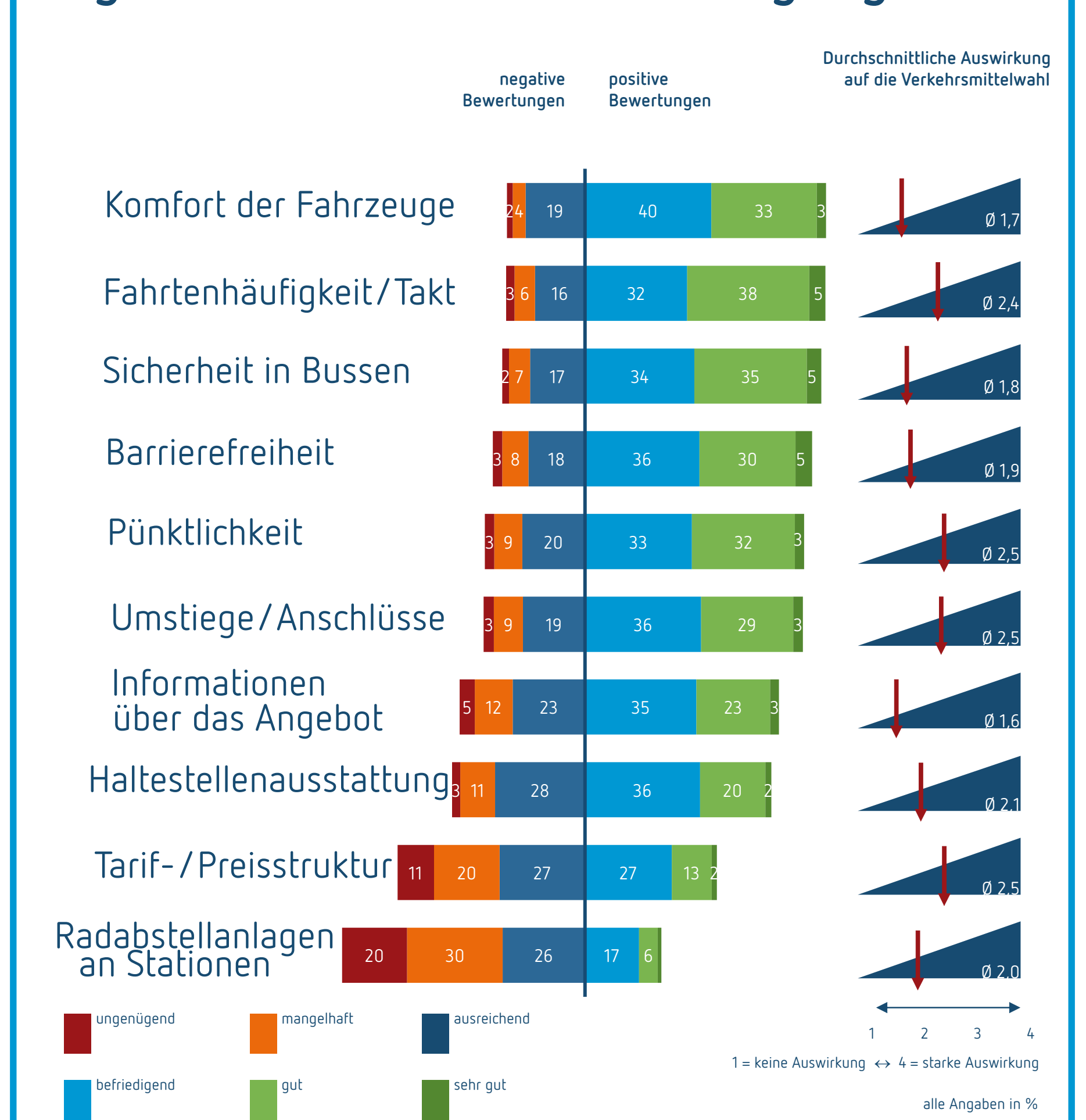
Fehlender barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Ein wesentlicher Baustein für den Zugang zu Mobilität ist eine durchgängige Barrierefreiheit im ÖPNV. Das Personenbeförderungsgesetz enthält in § 8 Abs. 3 das Ziel, bis zum 01.01.2022 für die Nutzenden des ÖPNV eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient nicht nur den Nutzergruppen mit Beeinträchtigungen, sondern allen Fahrgästen. Aus diesem Grund umfasst die Herstellung und Sicherstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV nicht nur Fahrzeuge und Haltestellen, sondern weitere Handlungsfelder (z. B. Fahrgastinformation).

Die Stadt Wuppertal hat angesichts der zeitlichen Dringlichkeit im ersten Teil der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ein Konzept für einen barrierefreien ÖPNV entwickelt. Die Ergebnisse zeigen, dass hoher Nachholbedarf besteht.



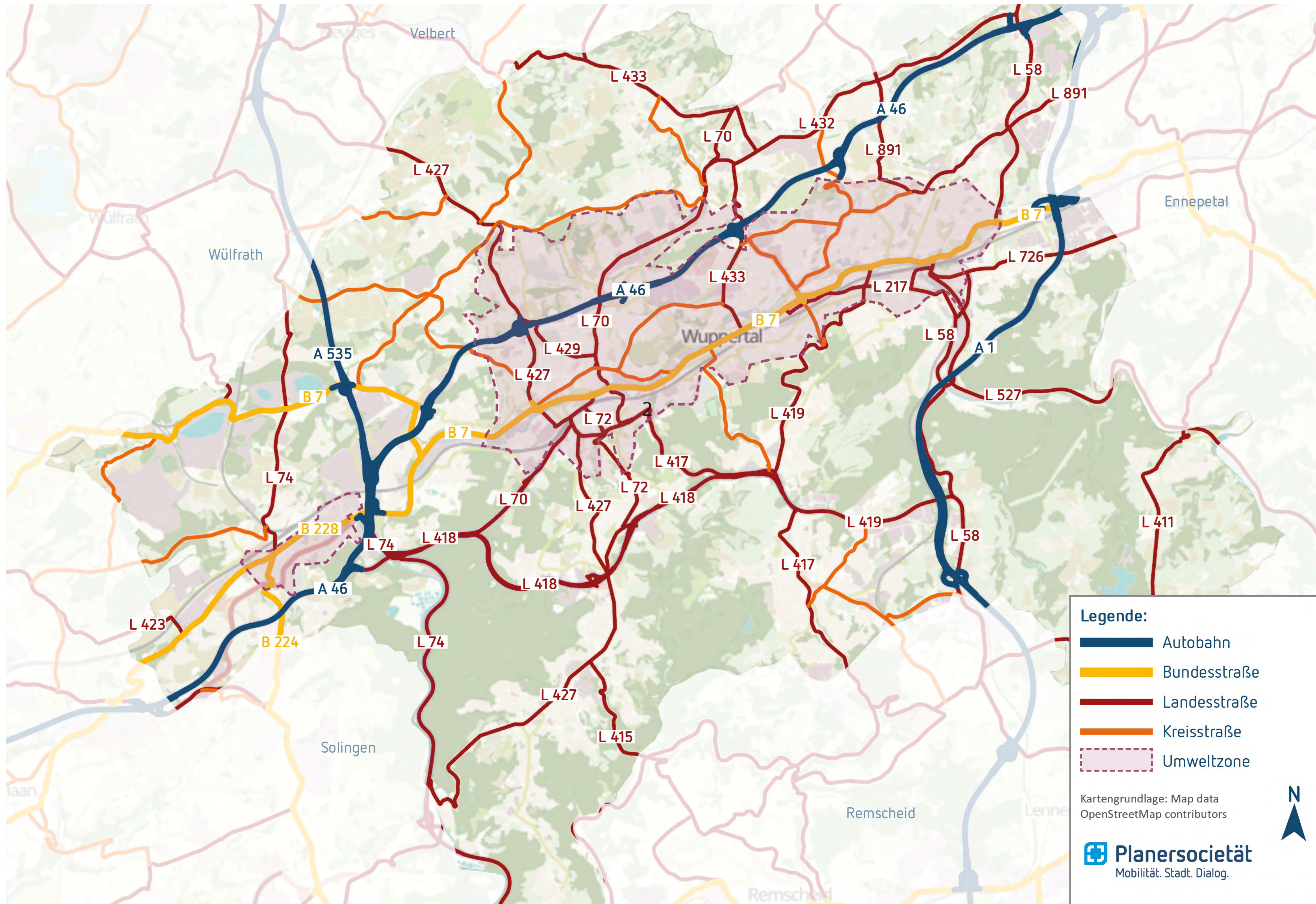
Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2020



Mobilitätskonzept Wuppertal

Kfz-Verkehr

Als Bewohner*in von Wuppertal sind Sie täglich in der Stadt mobil. Wo sehen Sie die größten Stärken, Schwächen und Potenziale? Nutzen Sie die Stecknadeln um markante Orte zu markieren.



Mobilitätskonzept Wuppertal

Kfz-Verkehr

Quiz

Wie viel kostet es einen Parkplatz im Luisenviertel zu errichten?

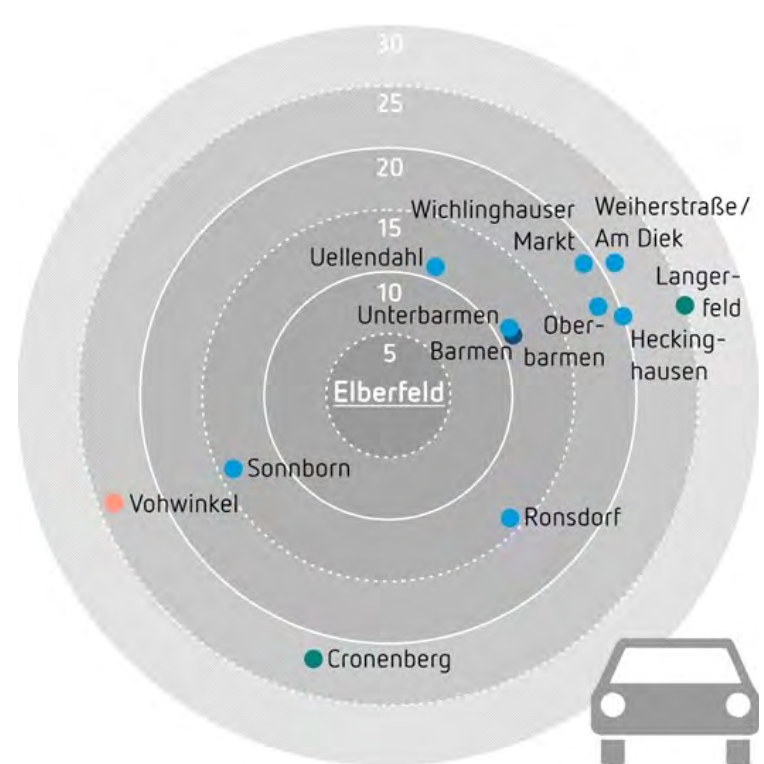


(Über-)regionale und innerstädtische Kfz-Erreichbarkeit

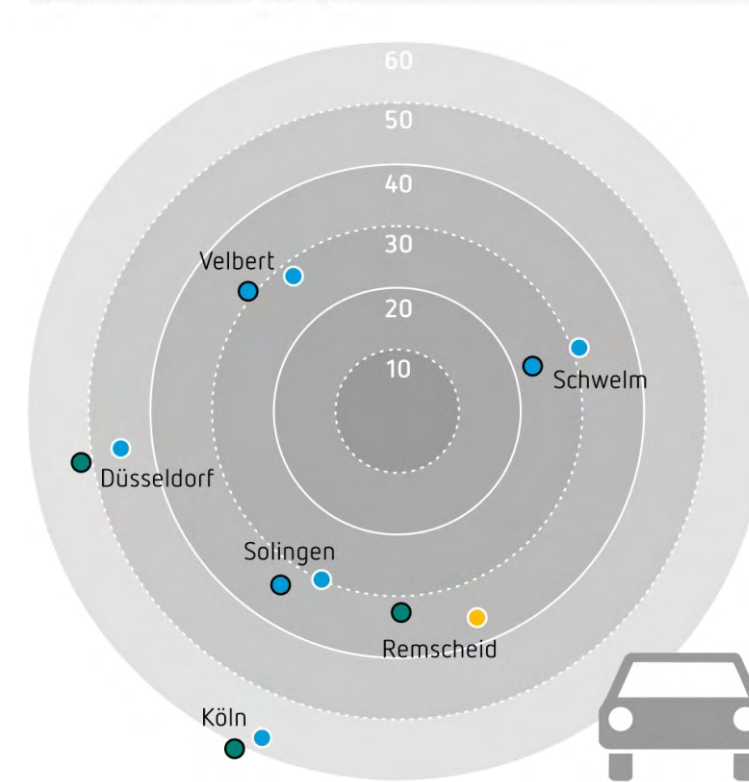
Der MIV hat größtenteils eine Angebotsqualität der Qualitätsstufe B (gut):

- Reisezeit steht in einem guten Verhältnis zur Reisedistanz
- leistungsfähiges Straßennetz, dass gute Erreichbarkeiten und kurze Reisezeiten im lokalen und überregionalen Verkehr gewährleistet
- leistungsfähige und schnelle Verbindungen zu den isoliert liegenden Stadtteilen im MIV

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



Leistungsfähige Schnellstraßen: Teilabschnitt 1418



Konflikte durch Lieferverkehre

Insbesondere in dicht besiedelten Gebieten kommt es immer wieder zu Konflikten mit dem Lieferverkehr und weiteren Verkehrsteilnehmenden. Dies hat die Reduzierung der Leistungsfähigkeit im Straßenverkehr, der Verkehrssicherheit sowie der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zur Folge vor allem in Kombination mit hohem Parkdruck in den städtischen Bestandsquartieren entlang der Talsohle.



Ronsdorf Marktstraße



Berliner Straße

Nahezu flächendeckend Tempo 30-Zonen in Wohngebieten

In den Wohngebieten und Nebenstraßen sind nahezu flächendeckend Tempo 30-Zonen oder Tempo 30 Streckenabschnitte insb. vor Schulen und Krankenhäusern eingerichtet, vereinzelt sind auch verkehrsberuhigte Bereiche bzw. Spielstraßen angelegt.



Schusterplatz



Ottenbrucher Straße



Unterdörnen

Maßnahmen zur Reduzierung der Kfz-Emissionen

Tempo 40 und Lkw-Durchfahrtsverbote auf ausgewählten Green-City Plan - Strecken führen zur Reduzierung von Emissionen wie Lärm und Luftschadstoffe. Zusätzlich verfügt Wuppertal über zwei Umweltzonen mit einer Fläche von mehr als 35 km² und in der über 50 % der Wuppertaler Bevölkerung leben. Die Umweltzonen sind Gebiete, innerhalb dessen nur Fahrzeuge fahren dürfen, die bestimmte Abgasstandards einhalten. Fahrzeuge mit besonders hohen Emissionen dürfen in den beiden Umweltzonen nicht verkehren.



Gathe

Starke Emissionen durch Kfz-Verkehr, hohe Grundbelastung, störanfälliges Verkehrsnetz

- Im übergeordneten Netz v.a. A46 und punktuell B7 besonders in knotenpunktreichen Abschnitten (Elberfeld Zentrum) durch hohe Verkehrsbelastungen geprägt
- Ebenso hohe Verkehrsbelastungen auf Nord-Süd Verbindungsachsen z.B.:
 - Uellendahler Str.,
 - Steinweg,
 - Tannebergstraße,
 - Obere Lichtenplatzer Straße,
 - Westkotterstraße,
 - Hahnerbergerstraße
- Belastungskonzentrationen v.a. in den beiden Zentren, Ronsdorf und Oberbarmen



Bleicherstraße

Autogerechte Gestaltung insb. der Hauptverkehrsstraßen

Der überwiegende Teil der Hauptstraßen in Wuppertal ist sehr autogerecht gestaltet, die Straßenzüge sind häufig linear und weisen wenig bauliche Verkehrsberuhigungen vor. Dies führt häufig zu hohen Geschwindigkeiten sowie Konflikten mit weiteren Verkehrsträgern wie Radfahrenden oder zu Fußgehenden vor allem im Seitenraum. Des Weiteren haben die Straßen einen hohen Flächenverbrauch sowie eine starke Trennwirkung und stellen somit räumliche Barrieren dar.



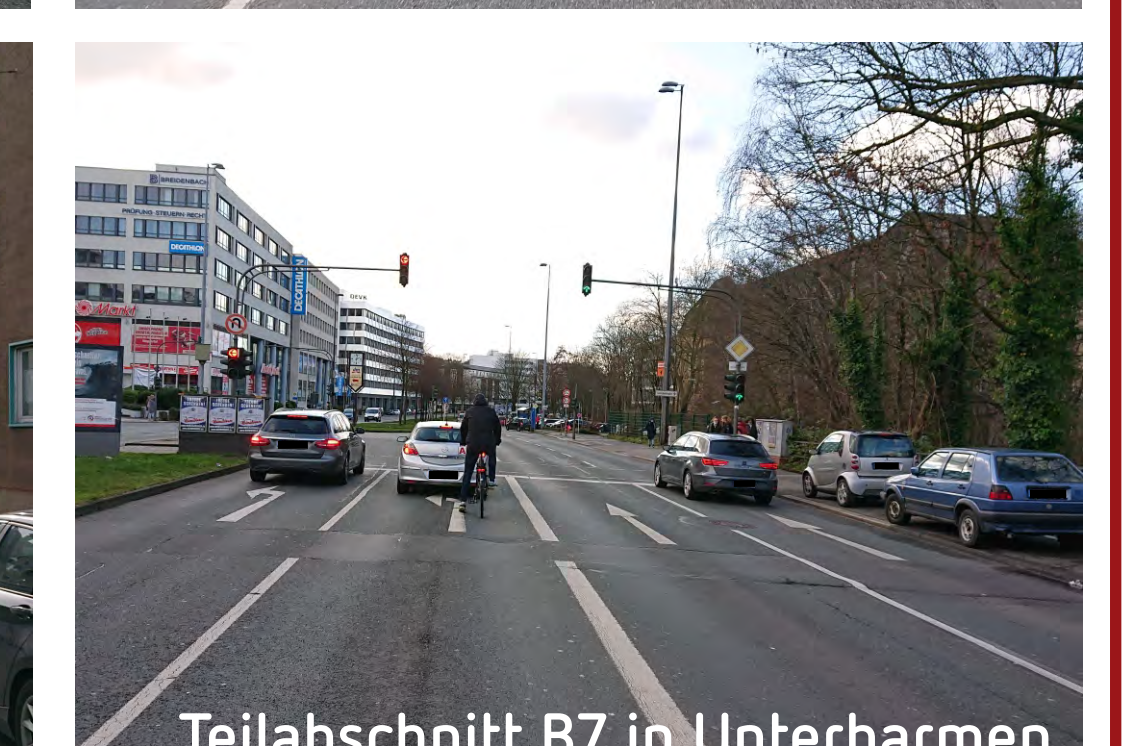
Hauptstraße in Cronenberg



Rauental in Oberbarmen



Ostersbaum in Elberfeld



Teilabschnitt B7 in Unterbarmen

Optimierungspotenzial der Straßenraumverteilung in Ortsrandlagen

In den eher dünner besiedelten, weniger zentral gelegenen Ortsteilen auf den Höhen oder z.B. Beyenburg sind die Straßen stark auf den Autoverkehr ausgelegt. Die Fahrbahnbreiten für den Kfz-Verkehr entsprechen hier den erforderlichen Mindestmaßen, für die Nahmobilität verbleiben oftmals nur Restflächen, die keine konfliktfreie Begegnung von zu Fuß Gehenden mit beispielsweise Rollatoren oder Kinderwagen zulassen. Parkende Pkws verschärfen diese Problematik und verknappen den Raum zusätzlich.



Herbringhausen



Frielinghausen

Steuerung von Park(such)verkehren

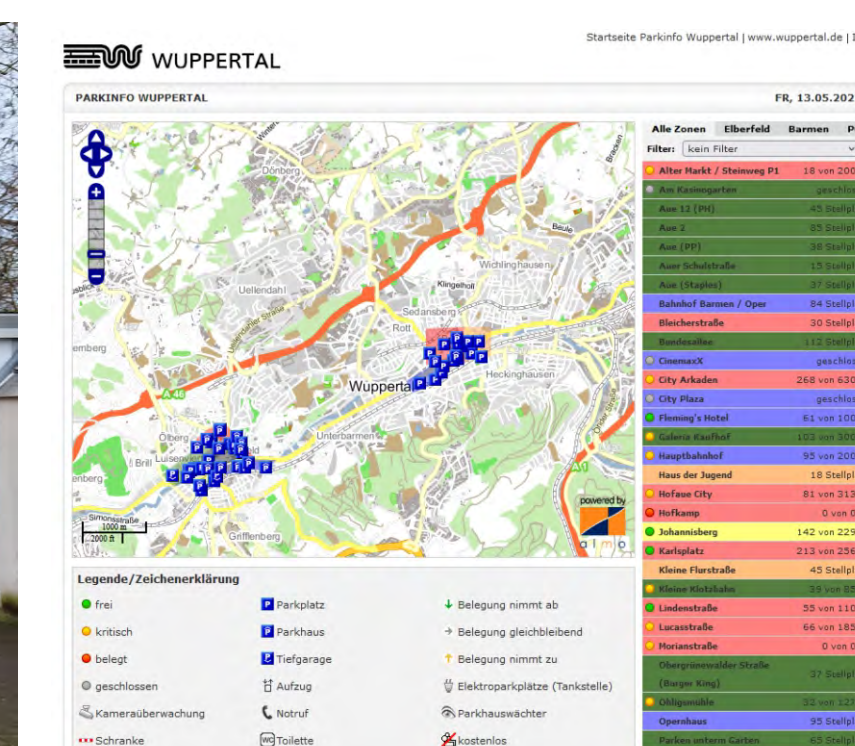
Um Parksuchverkehre zu vermeiden und den Parksuchverkehr direkt zu freien Parkplätzen zu lenken werden in Wuppertal statische und digitale Parkleitsysteme genutzt. Seit 2004 ist das digitale Parkleitsystem über die Internet-Adresse Parkinfo.Wuppertal.de erreichbar. Hier wird über die unterschiedlichen Parkmöglichkeiten informiert (Parkgebühren, Ausstattung mit Frauenparkplätzen/Behindertenparkplätzen und Öffnungszeiten). Des Weiteren wird mittels in Echtzeit die zukünftige Auslastung prognostiziert. Dies hilft Parksuchverkehre zu vermeiden.



Ronsdorfer Straße



Blankstraße



Überprägung des öffentlichen Raums durch den ruhenden Kfz-Verkehr sowie hoher Parkdruck insb. in den dicht besiedelten Quartieren

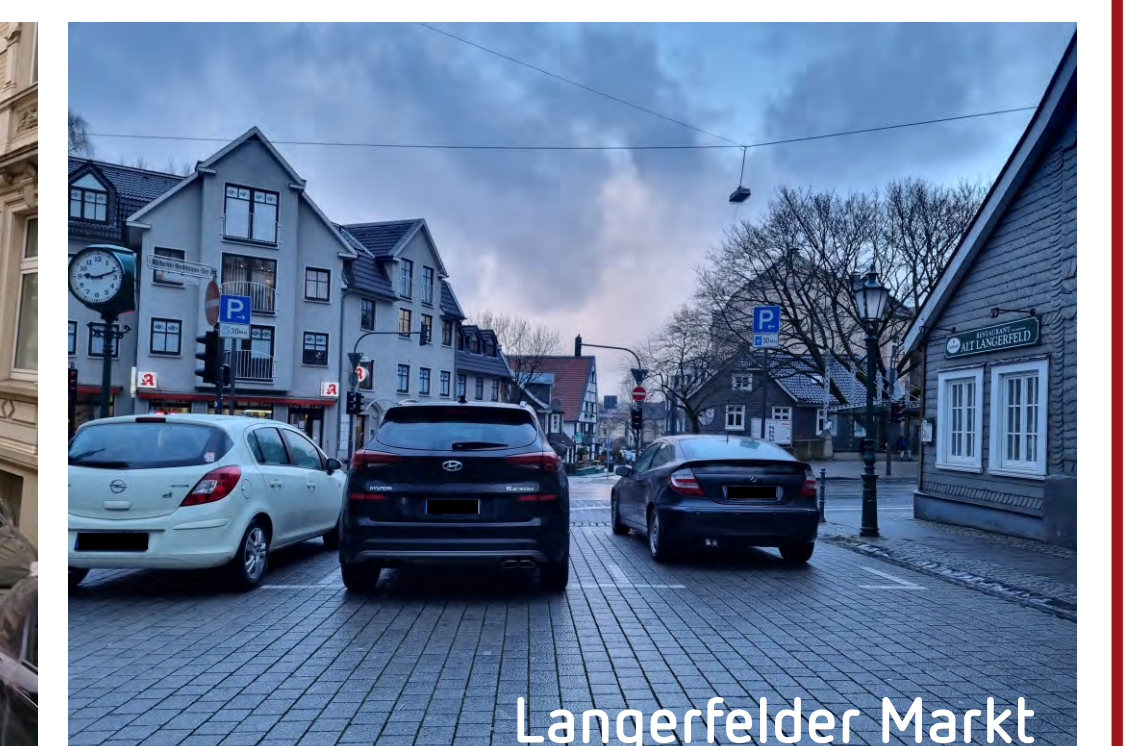
Der ruhende Kfz-Verkehr ist in Wuppertal im Straßenraum sehr präsent. Neben dem hohen Parkdruck führen besonders ordnungswidrige Parkvorgänge wie das nicht angeordnete Gehwegparken, das Fahrradwegparken oder das Parken in „zweiter Reihe“ zu Konflikten. Dies führt insbesondere zu negativen Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und hat mit Leistungsfähigkeitseinbußen im Straßenverkehr und Verringerung der Verkehrssicherheit weitere negative Konsequenzen.



Mieker Straße



Neue Friedrichstraße



Langerfelder Markt