



Ergebnisdokumentation Onlinedialog

Gesamtstädtisches integriertes Mobilitätskonzept

für die Stadt Wuppertal

Impressum

Auftraggeberin



Stadt Wuppertal – Ressort Straßen und Verkehr
104.51 Gesamtverkehrsplanung
Johannes-Rau-Platz 1, 42275 Wuppertal
Tel.: +49 202 563 4798

Auftragnehmende



Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
Tel. 0231 / 58 96 96 0
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Dr.-Ing. Michael Frehn
Dipl.-Ing. Alexander Reichert
Markus Grundmann, M Sc.
Lisa Klopff, M. Sc.
Dirk Lange, M. Sc.



Gefördert nach „Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements“ (FöRi-MM)

Mobilitätskonzepte und Studien (Nr. 2.1 FöRi-MM)

Dortmund, September 2022

Inhaltsverzeichnis

Vorwort / Anlass	5
1 Methodik und Stichprobe	7
1.1 Repräsentativität und Stichprobe	7
1.2 Charakteristika der Teilnehmenden	8
1.3 Herkunft der Teilnehmenden	8
1.4 Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden	9
2 Ergebnisse	10
2.1 Ziele der Mobilitätsentwicklung	10
2.2 Aussagen zur zukünftigen Mobilität	12
2.3 Maßnahmenfokussierung	15
2.4 Zukunftsbild	16
3 Ableitung und weiteres Vorgehen	18

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Flyer zur Online- und Bürgerbeteiligung	6
Abbildung 2: Übersicht Besuche der Beteiligungsplattform im Zeitraum 25.04. - 15.05.2022	7
Abbildung 3: Rücklaufquote und Teilnehmendenzahl Befragung	8
Abbildung 4: Herkunft der Teilnehmenden	9
Abbildung 5: Herkunft der Teilnehmenden innerhalb Wuppertals	9
Abbildung 6: Hauptverkehrsmittel der Teilnehmenden	9
Abbildung 7: Ergebnis der Befragung: Ziele der Mobilitätsentwicklung	11
Abbildung 8: Aussagen zur zukünftigen Mobilität und der Zustimmungsgrad	13
Abbildung 9: Ergebnis Maßnahmenpriorisierung	15
Abbildung 10: Modal-Split der Stadt Wuppertal 2020 im Vergleich zum Ziel Modal-Split je Hauptverkehrsmittel und Ziel Modal-Split Gesamt	17

Vorwort / Anlass

Mobilität bewegt uns alle. Sie prägt unser tägliches Leben, sei es auf dem Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen. Die Wahl eines Verkehrsmittels oder eines bestimmten Weges hängt dabei sowohl von unseren eigenen Bedürfnissen, Ansprüchen und der individuellen Wahl des Verkehrsmittels ab, als auch von der angebotenen Verkehrsinfrastruktur. Vor dem Hintergrund von sich verändernden Rahmenbedingungen und Bedürfnissen der Bevölkerung, wie u. a. der Digitalisierung, dem Altern der Gesellschaft, der Notwendigkeit des Klimaschutzes oder dem zunehmenden Umweltbewusstsein, steht die Mobilitäts- und Verkehrsplanung vor neuen Herausforderungen.

Daher hat die Stadt Wuppertal beschlossen, ein gesamtstädtisches und integriertes Mobilitätskonzept für Wuppertal zu entwickeln, um den zukünftigen Herausforderungen zu begegnen, für die in Wuppertal lebenden und arbeitenden Menschen ein nachhaltiges Mobilitätsangebot zu schaffen und eine zukunftsfähige,

bedarfsgerechte und bezahlbare Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten.

Das Mobilitätskonzept Wuppertal ist ein Planwerk, in dem die Strategie, Ziele und Maßnahmen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung für die nächsten Jahre definiert werden und hat somit eine hohe Bedeutung nicht nur für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Wuppertal, sondern auch für die Stadtentwicklung oder den Klimaschutz. Daher ist ein wesentlicher Bestandteil bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts die Beteiligung der Öffentlichkeit, insbesondere der Wuppertaler Bürgerinnen und Bürger. Ziel ist, dass das Mobilitätskonzept von einem Großteil der Stadtgesellschaft mitgetragen und gelebt wird. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der späteren Ziel- und Maßnahmenumsetzung unabdingbar.

Daher werden im Laufe des Erarbeitungsprozess mehrere Bürgerbeteiligungsformate durchgeführt. Neben den klassischen Bürgerforen werden zudem eine aufsuchende Beteiligung in Form einer Lastenradinfotour sowie eine Online-Beteiligung durchgeführt.

Nicht alle Bürgerinnen und Bürger haben Zeit an den Bürgerforen teilzunehmen. Daher wird über Onlineformate die Möglichkeiten geschaffen, dass diese am Prozess partizipieren können. Auch hier sind zwei Onlinedialoge geplant. Hierbei handelt es sich um interaktive Beteiligungsformate, die über die städtische Website der Bürgerbeteiligung zugänglich gemacht werden. Diese laufen jeweils über mehrere Wochen, um allen Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben, ihre Meinung und ihre Vorstellungen in den Prozess einzubringen. Der erste Onlinedialog, welcher verschiedene Entwicklungsperspektiven und Ziele für die Stadt Wuppertal aufzeigt, die von den Teilnehmenden bewertet werden können, stellt den Auftakt des gesamten Beteiligungsprozesses dar. Die Ergebnisse des Onlinedialoges werden im Folgenden dargestellt.

Abbildung 1: Flyer zur Online- und Bürgerbeteiligung

WIE SOLL UNSERE MOBILITÄT VON MORGEN AUSSEHEN?

STADT WUPPERTAL / BÜRGERBETEILIGUNG UND BÜRGERENGAGEMENT

**MACHEN SIE MIT BEIM
WUPPERTALER MOBILITÄTSKONZEPT!**

Online-Beteiligung vom **25. April–15. Mai** auf
www.talbeteiligung.de

Mobilitätsforum am **31. Mai um 18 Uhr**
in der Gesamtschule Uellendahl-Katernberg

Weitere Informationen auf
www.wuppertal.de/mobilitaetskonzept
Ansprechpartnerin: Martina Kürten
Telefon: 0202 563-4798
E-Mail: martina.kuerten@stadt.wuppertal.de

STADT WUPPERTAL / BÜRGERBETEILIGUNG UND BÜRGERENGAGEMENT

1 Methodik und Stichprobe

Der Onlinedialog lief vom 25.04.2022 bis zum 15.05.2022 und war über die städtische Beteiligungsplattform [talbeteiligung.de](https://www.wuppertal.de/mobilitaetskonzept) erreichbar. Auf der eigens für das Mobilitätskonzept eingerichteten Homepage <https://www.wuppertal.de/mobilitaetskonzept> gab es den Direktlink zur Befragung. Die Information über die Durchführung erfolgte zusätzlich sowohl über die Presse, über die Social-Media-Kanäle der Stadt Wuppertal und des Gutachters als auch über die verschiedenen Akteure der Stadtgesellschaft, die als Multiplikatoren die Informationen weitergeleitet haben.

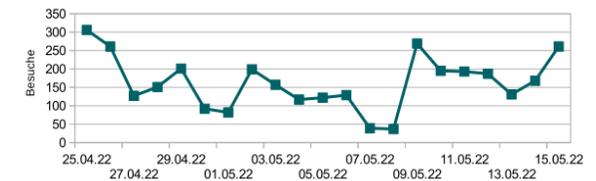
Der Online-Dialog wurde zweigeteilt durchgeführt. Zum einen wurden die Bürger:innen der Stadt Wuppertal befragt, welche Ziele und Ideen für die Mobilitätsentwicklung in Wuppertal für sie von besonderer Wichtigkeit sind. Zum anderen hatten die Bürger:innen die Möglichkeit über den sog. Ideenmelder Anregungen und Ideen für die gesamtstädtische Mobilität in Wuppertal direkt in einer Karte zu verorten. Hierbei konnten

die Ideen in die Kategorien Fußverkehr, Radverkehr, Bus & Bahn, Kfz oder Sonstiges eingruppiert werden. Den vorgeschlagenen Ideen konnten weitere Nutzende im Stile des Facebooks-Daumen zustimmen, zusätzlich wurde eine kontrollierte Kommentarfunktion zu den Anregungen und Ideen angeboten. Die Auswertungen hinsichtlich des Ideenmelders werden in einem separaten Dokument veröffentlicht.

1.1 Repräsentativität und Stichprobe

Während des dreiwöchigen Beteiligungszeitraums verzeichnete die Plattform insgesamt 3.424 Besuche. Die höchsten Teilnehmendenzahlen konnten in der ersten Woche nach Veröffentlichung des Onlinedialogs verzeichnet werden. Danach konnten noch nach dem 09.05. und zum Ende der Befragung erhöhte Zugriffszahlen festgestellt werden.

Abbildung 2: Übersicht Besuche der Beteiligungsplattform im Zeitraum 25.04. - 15.05.2022



Quelle: Ergebnisbericht | Crowdmapping Mobilitätskonzept Wuppertal

Insgesamt haben knapp 900 Personen den Fragebogen hinsichtlich der Wichtigkeit der unterschiedlichen Ziele und Ideen für die Mobilitätsentwicklung in Wuppertal vollständig ausgefüllt. Dies ist eine vergleichsweise hohe Beteiligung im Städtevergleich bei dieser Art einer Befragung. Zusätzlich wurde die Befragung, welche insgesamt eine Länge von ca. 10 bis 15 Minuten in Anspruch nahm, im Vergleich selten abgebrochen.

Abbildung 3: Rücklaufquote und Teilnehmendenzahl Befragung



Aufgrund der aktiven Bewerbung und des nicht beschränkten Zugangs (freiwillige Befragung) ist davon auszugehen, dass insbesondere Mobilitätsinteressierte am Onlinedialog teilgenommen haben. Daher kann nicht davon ausgegangen werden, dass alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen teilgenommen haben und eine Repräsentativität für die Stadtgesellschaft durch die Onlinebeteiligung erreicht wurde. Vielmehr stellen die im Folgenden vorgestellten Ergebnisse ein Meinungsbild interessierter Bürgerinnen und Bürger sowie Akteure dar.

1.2 Charakteristika der Teilnehmenden

Um die Anonymität zu bewahren, wurde auf die Erhebung personenspezifischer Daten größtenteils verzichtet. Es wurden jedoch einige soziodemographische und räumliche Merkmale der Person sowie einige Kennziffern des Mobilitätsverhaltens erhoben. Auffällig ist dabei, dass der Anteil der Personen im erwerbsfähigen Alter als hoch zu bewerten ist. Rund 90 % aller Teilnehmenden sind zwischen 18 und 65 Jahre alt. Im Gegensatz von Vor-Ort Veranstaltungen sind ältere Personen in diesem Beteiligungsformat schwächer repräsentiert. Vor dem Hintergrund der zukunftsorientierten Ausrichtung des Mobilitätskonzepts ist es positiv zu bewerten, dass gerade jüngere Erwerbstätige, die das Konzept die kommenden Jahre mittragen müssen, an der Umfrage teilgenommen haben. Da die Stadt keine Jugendlichen und Kinder online befragen darf, ist es daher auch nicht in diesem Format vorgesehen gewesen, dass diese Altersgruppe befragt wird. Zur Partizipation von Kindern und Jugendlichen wird es noch eigene Formate im nächsten Jahr geben. Die Partizipation und die Meinung der

Heranwachsenden ist im Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzepts sehr wichtig, da diese im Vergleich zu den Erwachsenen sehr divergieren kann.

Der Anteil von männlichen (ca. 52 %) und weiblichen Teilnehmenden (ca. 44 %) ist leicht unterschiedlich. Ca. 4 % der Befragten gaben hinsichtlich ihres Geschlechts keine Angaben und ca. 1 % Prozent der Befragten gaben an, divers zu sein.

1.3 Herkunft der Teilnehmenden

Ein Großteil der Teilnehmenden (826 Personen) kommt aus Wuppertal. Auffällig ist bei den Teilnehmenden Bürger:innen aus Wuppertal, dass diese am häufigsten aus Elberfeld kommen. Knapp 28 % (228 Personen) aller Teilnehmenden kommen aus Elberfeld, so dass von einem signifikanten Einfluss bei der Befragung von aus Elberfeld stammenden Personen gesprochen werden kann. Insgesamt wurde gut jede vierte Frage von einem/einer aus Elberfeld stammenden Bürger:in beantwortet. Am Zweitmeisten kommen mit 16 % (136 Personen) der Teilnehmenden aus

Barmen. 44 Teilnehmende gaben an, nicht aus Wuppertal zu kommen, 9 Personen gaben keine Angaben über ihre Herkunft. Somit zeigt die Befragung ein Meinungsbild aus allen Stadtteilen und bezieht auch Einpendler:Innen ein.

Abbildung 4: Herkunft der Teilnehmenden

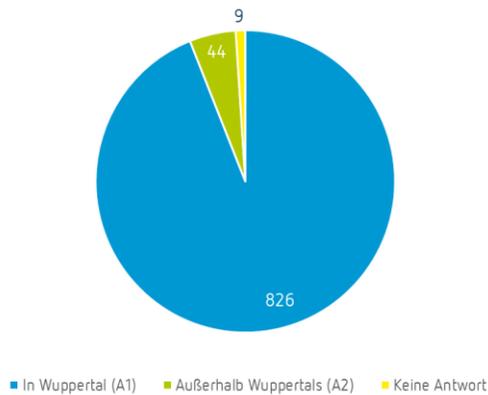
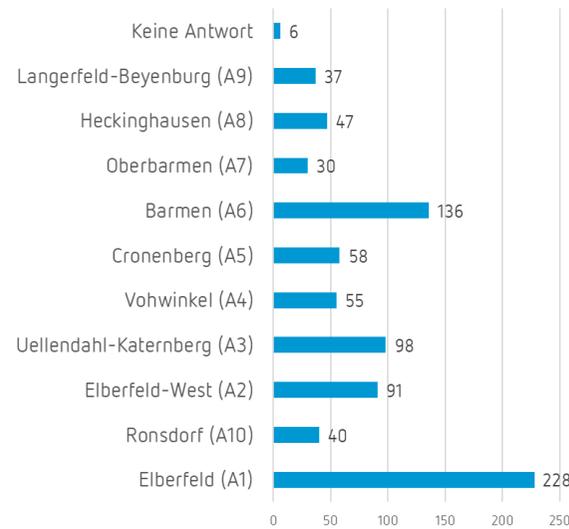
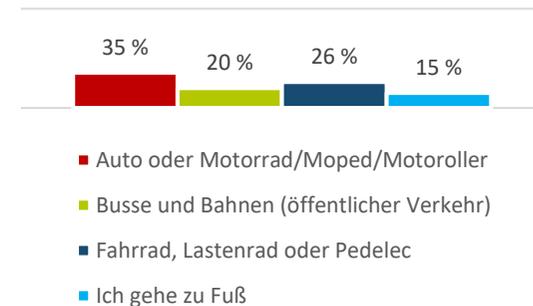


Abbildung 5: Herkunft der Teilnehmenden innerhalb Wuppertals



(26 %) das am zweitmeisten genannte Verkehrsmittel. 20 % nutzen vor allem den öffentlichen Verkehr und 15 % gaben an, sich am meisten zu Fuß fort zu bewegen. Im Vergleich zur Gesamtbevölkerung Wuppertals ist festzuhalten, dass der Anteil der Personen, die vorrangig den Umweltverbund (ÖV, Rad, zu Fuß) benutzen, in der Befragung erhöht ist. Besonders Radfahrende haben dabei verstärkt teilgenommen. Personen, die hauptsächlich den Pkw nutzen, sind eher unterrepräsentiert.

Abbildung 6: Hauptverkehrsmittel der Teilnehmenden



1.4 Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden

Um einen Überblick über die Verkehrsmittelnutzung der Teilnehmenden zu bekommen, wurden die Teilnehmenden zusätzlich nach ihrem Hauptverkehrsmittel befragt, eine Mehrfachnennung war nicht möglich. Mit 35 % nannten die Teilnehmenden am häufigsten den Pkw. Das Fahrrad ist mit einem Anteil von knapp über einem Viertel

2 Ergebnisse

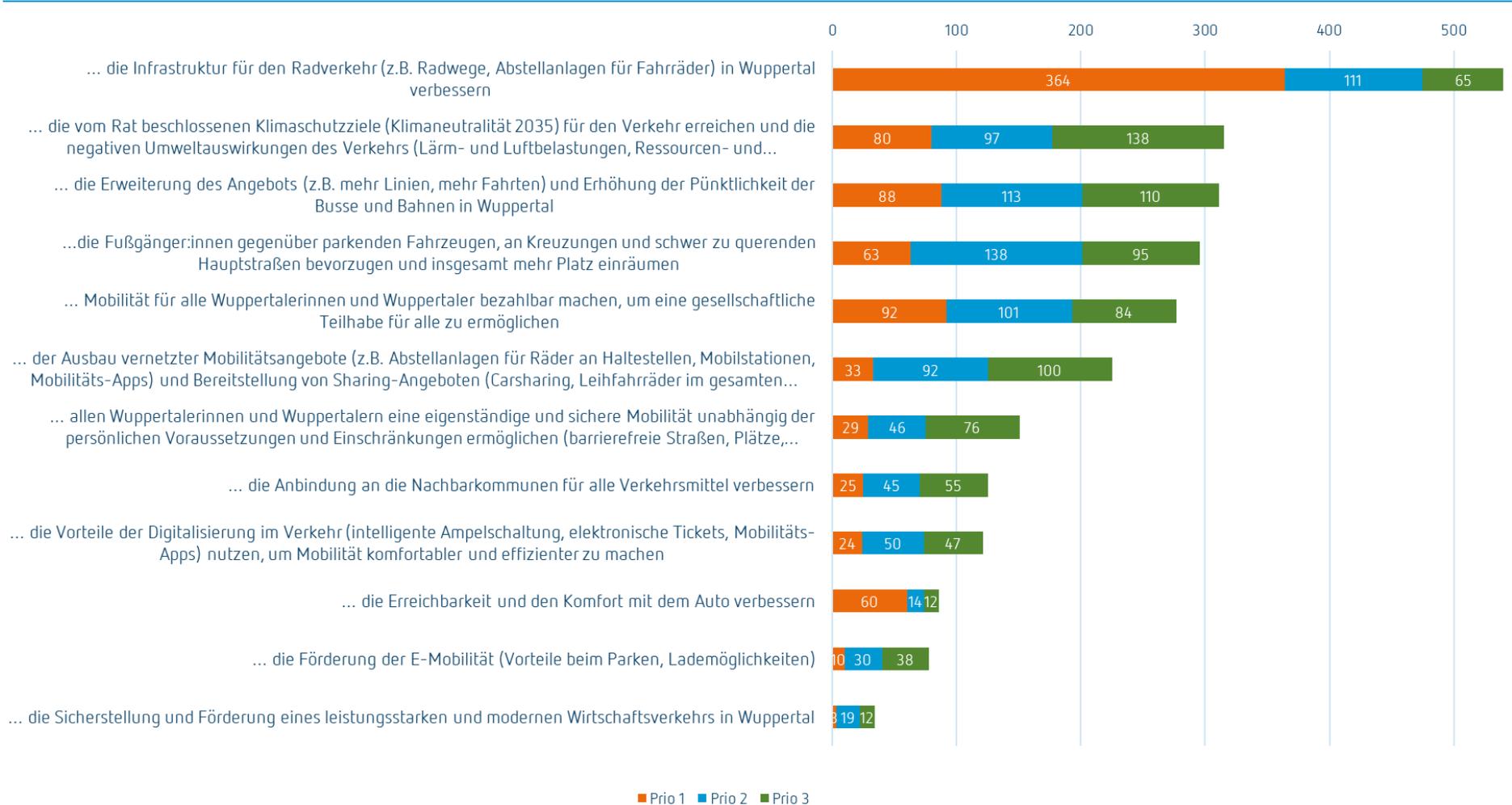
2.1 Ziele der Mobilitätsentwicklung

Im Zuge des Planungsprozesses ist es wichtig, frühzeitig verkehrliche Visionen, Szenarien und Entwicklungsperspektiven für die Stadt Wuppertal zu entwickeln. Diese bilden die Grundlage für die Aufstellung von Zielen und Leitbildern im Mobilitätskonzept. Für die Befragung wurden verschiedene Ziele benannt, die mit Hilfe des Mobilitätskonzept erreicht werden können. Diese Vorauswahl bildete die Breite möglicher Entwicklung ab. Die Ziele konnten sich dabei ergänzen, aber auch widersprechen und im Zielkonflikt zueinanderstehen. Schließlich ist beispielsweise der Raum auf der Straße begrenzt und nicht immer lassen sich alle Mobilitätsbedürfnisse gleichermaßen befriedigen.

Diese möglichen Ziele wurden im Rahmen der Befragung aufgelistet und die Teilnehmenden sollten entscheiden, welche für sie die drei wichtigsten Ziele für die Mobilität in Wuppertal sind.

Im Ergebnis zeigt sich, dass die Teilnehmenden vor allem den Radverkehr fördern wollen. Das Ziel des Infrastrukturausbaus für den Radverkehr wurde am meisten genannt. Ebenfalls als hoch priorisierte Ziele wurden die Klimaschutzziele sowie der Ausbau des ÖPNVs eingeschätzt. Eine eher geringe Priorität erhalten die Zielfelder, die sich auf den motorisierten Individualverkehr oder den Wirtschaftsverkehr beziehen.

Abbildung 7: Ergebnis der Befragung: Ziele der Mobilitätsentwicklung



2.2 Aussagen zur zukünftigen Mobilität

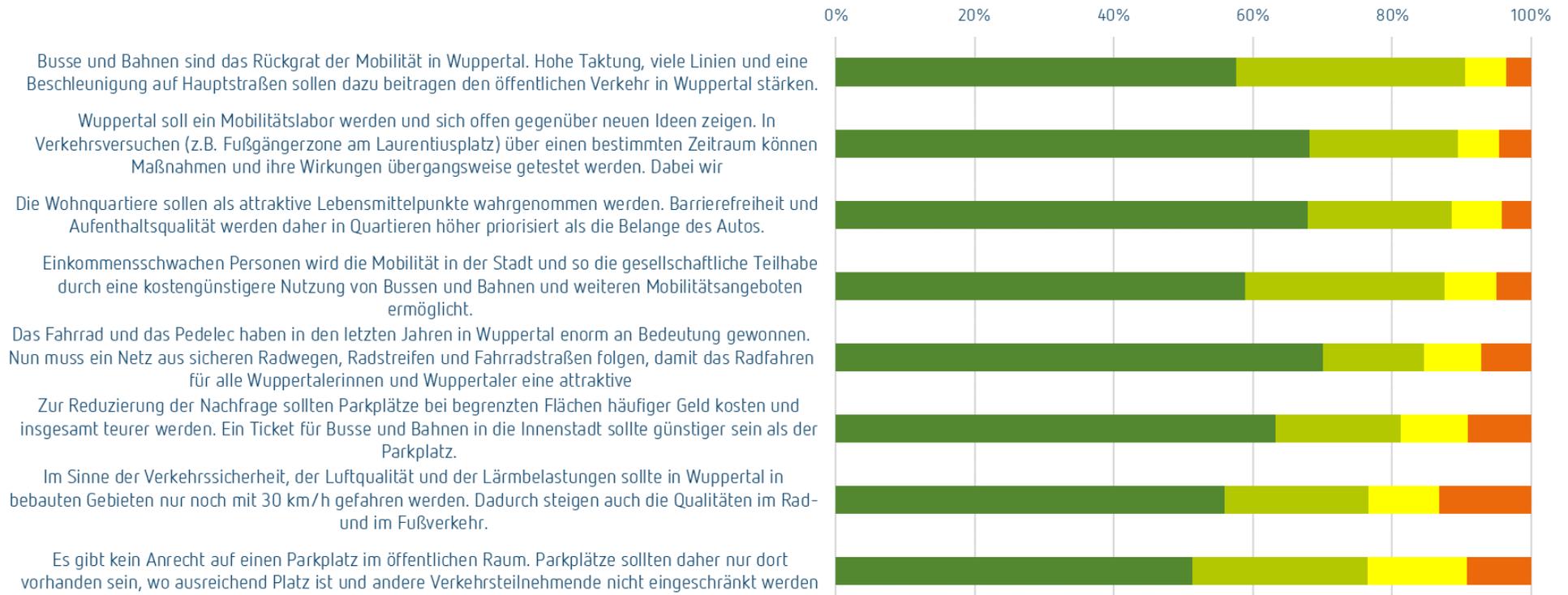
Ebenso hat jede:r eigene Interessen und eigene Vorstellungen, wie die Mobilität der Zukunft in Wuppertal aussehen kann. Daher wurde im Rahmen der Onlinebeteiligung nachgefragt, wie die Befragten zu Aussagen stehen, die einen Einfluss auf die zukünftige Mobilitätsplanung in Wuppertal hätten. Die Aussagen spiegeln dabei nicht die Meinung des Gutachters oder der Stadt Wuppertal wider, sondern wurden frei gewählt. Die Befragten hatten je Aussage vier Möglichkeiten, diese zu bewerten:

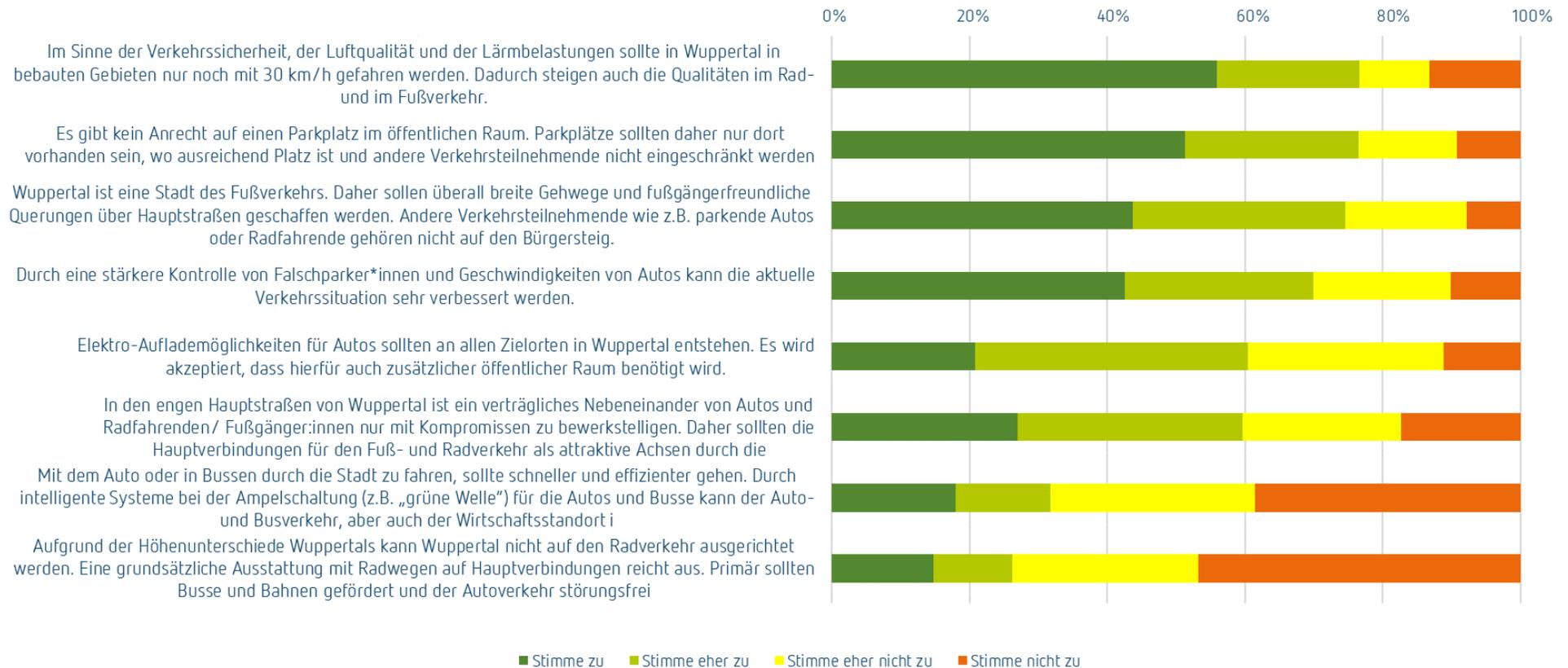
- Stimme zu
- Stimme eher zu
- Stimme eher nicht zu
- Stimme nicht zu

Insgesamt wurden vielen Aussagen eher zugestimmt. So gibt es eine hohe Übereinstimmung, dass Busse und Bahnen das Rückgrat der Mobilität sind, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität höher in den Quartieren priorisiert werden

müssen oder sichere Radwege geschaffen werden müssen. Auch Aussagen, die zu einer stärkeren Regulierung des Pkw-Verkehrs führen, wurden in dieser Befragung eher zugestimmt. So können sich viele Teilnehmende Tempo 30 vorstellen, als auch ein stärkeres Parkraummanagement. Eher ablehnend wurde auf die Aussage reagiert, die den Radverkehr aufgrund der Topographie nicht so stark in den Fokus rücken wollen.

Abbildung 8: Aussagen zur zukünftigen Mobilität und der Zustimmungsggrad





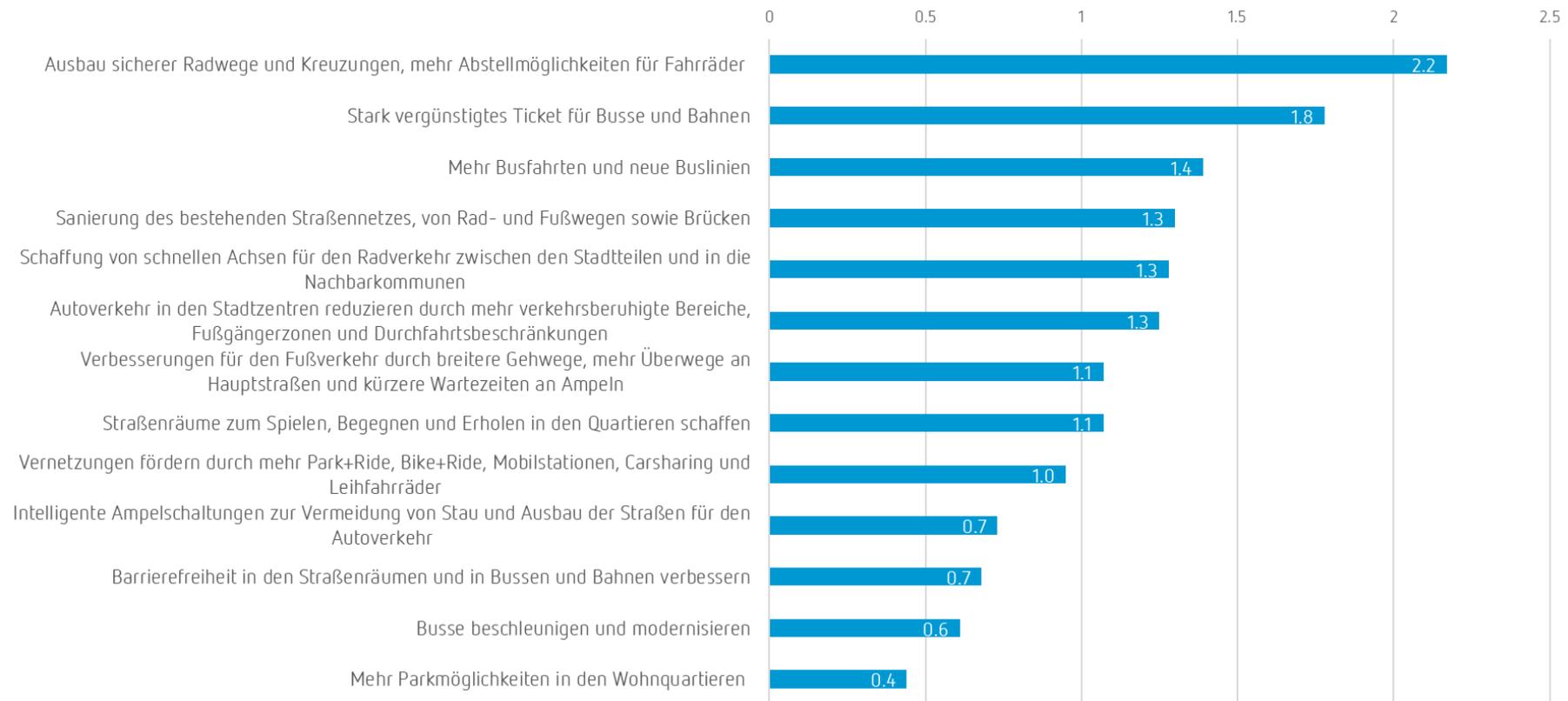
2.3 Maßnahmenfokussierung

Anschließend wurden die Teilnehmenden hinsichtlich einer Priorisierung von Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsgeschehens in Wuppertal befragt. Dafür wurden 13 unterschiedliche

Maßnahmen zur Auswahl gestellt. Hierbei wurde folgende fiktive Fragestellung im Rahmen der Befragung gestellt: „Stellen Sie sich vor, Sie bekommen 15 Wupper-Taler, um die Mobilität in Wuppertal bis 2030 zu verbessern. Wählen Sie dabei die Maßnahmen aus, bei denen Sie den höchsten

positiven Effekt für Wuppertal erwarten. Sie können maximal drei Taler pro Maßnahme verteilen. Bitte setzen Sie Ihre Prioritäten. Sie dürfen eine eigene Maßnahme im Freifeld hinzufügen.“

Abbildung 9: Ergebnis Maßnahmenpriorisierung



Insgesamt verteilten die Teilnehmenden am häufigsten ihre „Wupper-Taler“ an die Maßnahmen „Ausbau sicherer Radwege und Kreuzungen, mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder“ sowie „Stark vergünstigtes Ticket für Busse und Bahnen“. Durchschnittlich bekamen die beiden Maßnahmen 2,2 bzw. 1,8 Taler pro Person. Am wenigsten „Wupper-Taler“ wurde von den Befragten an die Maßnahme „Mehr Parkmöglichkeiten in den Wohnquartieren“ mit durchschnittlich 0,4 Taler pro Person verteilt. Im Freifeld wurden zusätzlich viele Maßnahmenvorschläge vor allem in Richtung der ÖPNV-Verbesserung/Optimierung benannt (Infrastruktur & Barrierefreiheit, Ticket), aber auch hinsichtlich des Parkraummanagements, der Straßenraumgestaltung, zum Radfahren und neuen Mobilitätsformen benannt. Zusätzlich wurde das Feld für Beschwerden und Kritik seitens der Befragten genutzt, welche im Sinne der Verteilung der „Wupper-Taler“ nicht ausgewertet werden konnten.

2.4 Zukunftsbild

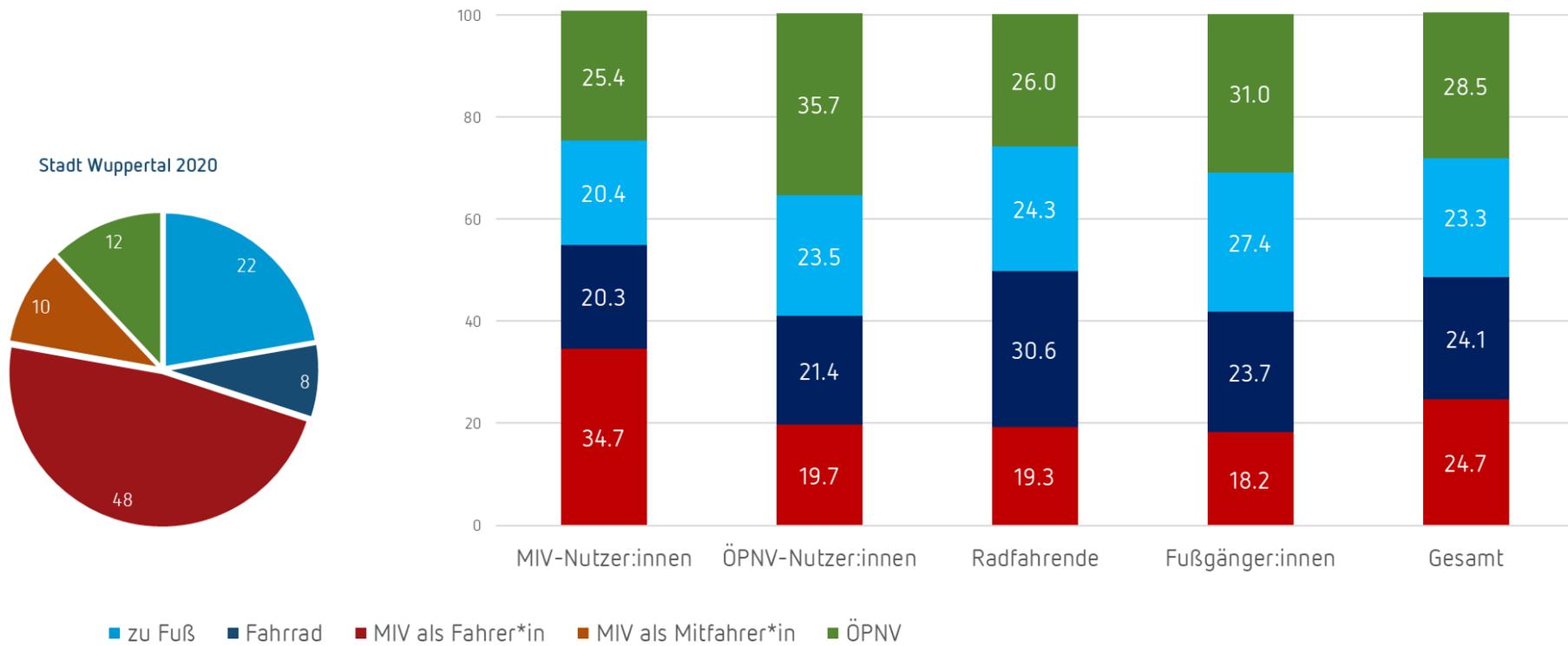
Im Anschluss an die verschiedenen Befragungen zur zukünftigen Mobilitätsentwicklung wurden

die Teilnehmenden noch einmal gebeten ihren Ziel Modal Split für Wuppertal festzulegen. Als Hilfestellung wurden dazu verschiedene Modal-Splits anderer Städte gezeigt. Mit einem freien Regler konnte der Anwendende den Zielwert frei auf dem drei-achsigen System verschieben. Dabei waren u.a. Städte mit hohen Radverkehrsanteilen wie Karlsruhe oder Münster, mit hohen ÖV-Anteilen wie Bogota oder Kassel, aber auch Städte mit hohen MIV-Anteilen wie Sacramento, Siegen oder generell das Ruhrgebiet als Region mit hoher MIV-Affinität. Zusätzlich wurden die Nutzenden nach ihrem Hauptverkehrsmittel befragt.

Die Teilnehmenden sprechen sich dabei dafür aus, den MIV-Verkehr deutlich zu reduzieren. Dies betrifft auch die Personen, die angaben, dass der MIV ihr Hauptverkehrsmittel ist. Während nach der letzten Haushaltserhebung rund 58 % aller Wege mit dem MIV zurückgelegt wurden, soll es nach Meinung der Teilnehmenden zukünftig nur noch knapp ein Viertel der Wege sein. Dafür sollen die Anteile des Radverkehr (von 8 % auf 24,1%) und des ÖPNVs (von 12 % auf 28,5 %) sowie des Fußverkehrs deutlich steigen. Generell sollten alle Verkehrsträger einen ausgeglichenen

Anteil beim Modal-Split haben und ungefähr jedes Verkehrsmittel ein Viertel bei der Verkehrsmittelnutzung einnehmen. Auffällig ist zu dem, dass Personen, die angaben, dass sie zumeist mit dem ÖV mobil sind, den Modal-Split-Anteil des ÖVs in ihren Wunsch als überdurchschnittlich hoch angaben. Dies ist ebenso auch bei den Radfahrenden zu erkennen, die sich für die Zukunft einen deutlichen Anstieg des Radverkehrsanteils beim zukünftigen Modal-Split in Wuppertal wünschen. Bei den zu Fuß Gehenden ist dieser Wunsch nicht so ausgeprägt zu erkennen wie bei den anderen genannten Verkehrsträgern. Die MIV-Nutzenden sind somit die einzige Gruppe, die sich wünschen, dass der Anteil ihres Hauptverkehrsmittel am Modal-Split reduziert wird.

Abbildung 10: Modal-Split der Stadt Wuppertal 2020 im Vergleich zum Ziel Modal-Split je Hauptverkehrsmittel und Ziel Modal-Split Gesamt



3 Ableitung und weiteres Vorgehen

Die Ergebnisse zeigen, dass die Teilnehmenden dem Mobilitätskonzept die Aufgabe mitgeben, einen Wandel hin zu einem umweltfreundlicheren Mobilitätsverhalten einzuleiten. Ziel ist nach den Teilnehmenden eine erhebliche Reduzierung des MIV-Anteils am Modal Split. Die Umsetzung der klimaneutralen Stadt 2035 soll dabei mit Fokussierung auf den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sowie der Ausweitung des ÖV-Angebots erfolgen. Es zeigt sich zudem, dass eine angebotsorientierte Planung in diesen Bereichen erwartet wird. Darüber hinaus soll unter Berücksichtigung des Aspektes der sozialen Teilhabe die Mobilität für alle Wuppertaler:innen erschwinglich sein, um eine gesellschaftliche Teilhabe zu ermöglichen. Zusätzlich ist den Wuppertaler:innen bewusst, dass mit dem Kfz-Verkehr negative Wirkungen einher gehen. Unter bestimmten Voraussetzungen (z.B. Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Herstellung der Barrierefreiheit, der Seitenraumbreiten etc.) sind daher auch restriktive Ansätze

z.B. die Reduzierung oder Verteuerung von öffentlichen Parkraum von einer Mehrheit der Befragten unterstützt worden.

Die Ergebnisse fließen in den weiteren Zielprozess ein, auf dem im kommenden Jahr auch Maßnahmen aufgebaut werden sollen. In der Woche vom 13 bis zum 17. September 2022 wurde mit der Lastenradinfotour eine aufsuchende Bürgerbeteiligung an verschiedenen Standorten im Wuppertaler Stadtgebiet durchgeführt. Den Abschluss der Infolastenradtour bildet der Stand zum Start der europäischen Mobilitätswoche am 17. September. Zusätzlich ist im ersten Halbjahr 2023 ein weiteres Bürgerforum geplant. Des Weiteren soll ebenso im Jahr 2023 ein zweiter Online-Dialog durchgeführt werden, welcher auf den Erkenntnissen des 1. Onlinedialoges sowie der weiteren Beteiligungsformate aufbaut. Zusätzlich informiert die Stadt Wuppertal über die Website <https://www.wuppertal.de/mobilitaetskonzept> stetig über den Prozess des Mobilitätskonzepts. Hier können auch im Laufe des Prozesses weitere Eingebungen eingebracht werden.