

Ergebnisprotokoll

Gesamtstädtisches integriertes Mobilitätskonzept Stadt Wuppertal
Facharbeitskreis – 2. Sitzung

Ort: Aula, Wuppertal Institut
Datum: 04.05.2022
Uhrzeit: 18 – 20:30 Uhr
Anwesende: siehe Teilnahmeliste im Anhang

TOP 1 Begrüßung

Herr Koska als Gastgeber vom Wuppertal Institut und Frau Dr. Betz von der Stadt Wuppertal begrüßen die Teilnehmenden zur zweiten Sitzung des Facharbeitskreises Mobilität im Rahmen des gesamtstädtischen integrierten Mobilitätskonzeptes für Wuppertal. Frau Voßebürger von IKU begrüßt die Teilnehmenden ebenfalls und übernimmt die Moderation der Veranstaltung.

TOP 2 Einführung, Ziele und Ablauf

Frau Voßebürger erläutert den Ablauf der Sitzung sowie die Tagesordnung der Sitzung.

Zeit	Thema
17.30	1) Begrüßung Frank Meyer, Stadt Wuppertal
	2) Einführung: Ziele und Ablauf Petra Voßebürger, IKU GmbH
	3) Resonanz Online-Dialog und Neuigkeiten aus den Netzwerken alle
18.00	4) Mobilität in Wuppertal – Stärken und Schwächen heute <i>Vortrag und Diskussion der Analyseergebnisse</i> Dirk Lange und Lisa Klopff, Planersocietät inkl. Rückfragen und Diskussion
	Kurze Pause
18.50	5) Mobilität in Wuppertal – Leitbilder und Ziele 2030 <i>Vortrag und Diskussion der Impulse</i> Alexander Reichert, Planersocietät inkl. Rückfragen und Diskussion
19.45	6) Resümee und Ausblick <i>Mobilitätsforum am 31. Mai 2022 und nächster Fach-AK</i> Alexander Reichert, Planersocietät Martina Kürten, Stadt Wuppertal
20.00	Ende

TOP 3 Neuigkeiten aus den Netzwerken und Resonanz Online-Dialog

Neuigkeiten aus den Netzwerken &

- Der ADFC Wuppertal weist auf die NRW-Verkehrswende-Demo am 8.05.2022 hin. Es ist eine Fahrradsternfahrt in ganz NRW mit Großdemonstration in Düsseldorf geplant. In Wuppertal startet die Sternfahrt um 9 Uhr am Cinemaxx/Kluse.
- Das Bündnis Mobiles Wuppertal verweist auf die kidical mass am 15.05.2022 um 15 Uhr. Die Fahrraddemo für Kinder startet um 15 Uhr auf dem Geschwister-Scholl-Platz in Barmen.
- Das Wuppertal Institut berichtet auf ihrem neuen Projekt zu Mobilstationen im Quartier. In der Nordstadt soll im Zuge der Quartiersentwicklung eine weiter entwickelte 2. Mobilstation entstehen, die als Quartiershub die Mobilität im Quartier aufwerten soll. Es erfolgt eine Beteiligung über Quartierskonferenzen.

Resonanz Online-Dialog

- Die Stadt Wuppertal und die Planersocietät berichten über den aktuellen Stand des gestarteten Onlinedialoges im Zuge des Mobilitätskonzeptes (<https://talbeteiligung.de/>). Der Onlinedialog hat bislang eine hohe Resonanz (über 500 Teilnehmende). Die Ergebnisse werden in der kommenden Sitzung vorgestellt. Die Beteiligten bitten darum diesen weiter in der Stadtgesellschaft zu streuen.

TOP 4 Mobilität in Wuppertal – Stärken und Schwächen

Frau Klopff und Herr Lange bieten einen kurzen Überblick zur Bestandsanalyse und erkundigen sich bezüglich Anmerkungen und Rückfragen.

Anmerkungen Themenblock Fußverkehr

- Zur Haushaltsbefragung wird nachgehakt, ob die beschriebenen hohen Fußverkehrsanteile für die Gesamtstadt gelten oder dies bspw. nur für die Zentren gilt. Die Planersocietät stellt hierzu klar, dass generell hohe Fußverkehrsanteile für die Gesamtstadt festgestellt wurden, aber erfahrungsgemäß urbane Dichte einen positiven Einfluss auf den Fußgängeranteil.
- Erklärungsbedarf besteht hinsichtlich der für einige überraschend positiven Bewertung der Fußwege (Nutzbarkeit, Begehbarkeit) aus der Haushaltsbefragung, die sich auch nicht mit der gutachterlichen Einschätzung deckt. Das Planungsbüro erläutert, dass sich die Diskrepanz vor allem durch zwei Aspekte erklären lässt: Zum einen werden Verkehrsmittel grundsätzlich verschieden bewertet, so werden Defizite, z.B. Verspätungen, beim ÖPNV wesentlich negativer wahrgenommen als beim Kfz-Verkehr. Zum anderen können von den Beteiligten auch nur Räume bewertet werden, die sie auch nutzen und kennen (Anpassung). Beim Blick in den Städtevergleich zeigt sich dann auch eine vergleichsweise negative Bewertung des Fußverkehrs.

Anmerkungen Themenblock Radverkehr

- Bikesharing ist derzeit nicht verfügbar, sollte als Herausforderung mit aufgenommen werden
- Topografie wird oft als Hemmnis vorgeschoben, bei genauerer Betrachtung sind viele Ziele in Wuppertal mit wenigen Höhenmetern erreichbar. Hauptproblem ist vielmehr die fehlende Infrastruktur.
- Die Verknüpfung der Verkehrsträger ist besonders für Bürger*innen relevant, welche sich von den Steigungen abschrecken lassen.

Anmerkungen Themenblock Kfz-Verkehr

- Es ist nicht nur in den nördlichen, sondern in allen Quartieren ein hoher Parkdruck zu bemerken.
- Es wird sich erkundigt, wie bei der Auswertung der Parkplatzauslastung das rechtswidrige Parken im Straßenraum berücksichtigt wurde. Herr Reichert erläutert, dass die Auswertung nur aufgrund der Daten der Parkhäuser erfolgen konnte, Zählungen im Straßenraum sind nicht erfolgt. Für diese Aussagen bildet der Eindruck aus der Ortsbefahrung die Grundlage.
- Zu den Chancen sollte das Thema Parkraumbewirtschaftung aufgenommen werden.
- Die positive Bewertung des Verkehrsträgers PKW ist auch eine subjektive Wahrnehmung, da Autofahrer*innen Staus bereits einplanen.
- Das Schulumfeld sollte auch dort, wo bereits Tempo 30 umgesetzt wurde, weiter betrachtet werden. Hier gibt es aufgrund des regelwidrigen Verhaltens weiterhin Probleme, insbesondere beim Parken.
- Der Sanierungsbedarf als Chance zur Neuverteilung wird aktuell leider nicht realisiert, da häufig Sanierungen sehr kurzfristig und nur punktuell umgesetzt werden. Dabei bleiben Radverkehrsbelange oft unberücksichtigt (zuletzt Brandströmbrücke).
- Der Konflikt, welcher durch die KEP-Dienstleister in den Quartieren entsteht, sollte auch mit aufgenommen werden.

Anmerkungen Themenblock Öffentlicher Verkehr

- Es fehlt die Analyse der Verbindungsqualität zwischen den Stadtteilen sowie aus den Stadtteilen in die Nachbargemeinden. Diese sind besonders problematisch.
- Für Fahrten muss immer die Talachse genutzt werden, dies führt je nach Start und Ziel zu hohen Umwegen.
- Die Verknüpfung zwischen Bus, Bahn und Schwebbahn ist teilweise mit langen Wegen verbunden, welche durch große Kreuzungen mit langen Rotzeiten zusätzlich verlängert werden.

Die Vertreterin der Wuppertaler Stadtwerke erläutert, dass die Nutzer*innen den Preis im ÖV oft als großen Faktor bewerten, dies aber oft auch Unwissen über die Tarifstruktur ist. Daher ist in diesem Punkt eine vertiefende Kundenanalyse erforderlich. Die Ausdünnung der Verbindungen in die Bereiche abseits der Talachse musste aufgrund der schwierigen Finanzierung des ÖV erfolgen.

- Die Unzuverlässigkeit der Schwebebahn entwickelt zunehmend zu einem Nutzungshemmnis.
- Der ÖV stellt das Rückgrat der Verkehrswende dar und sollte daher entsprechend tief analysiert werden und Lösungen groß außerhalb starrer Restriktionen gedacht werden. Auch die fehlende Straßenbahn ist im Stadtvergleich als Schwäche zu bewerten.

Frau Dr. Betz ergänzt in diesem Zusammenhang, dass auch der Nahverkehrsplan erfolgreich vergeben und beauftragt wurde. In diesem werden die Themen des ÖV nochmal intensiver und detaillierter diskutiert.

- Für den ÖV sind auch strategische Ziele von hoher Bedeutung.

TOP 5 Leitbilder und Ziele

Herr Reichert stellt kurz die Funktion von Leitbildern und Zielen vor. Anschließend geht er auf übergeordnete Zielstellungen und Rahmenbedingungen (z.B. Pariser Klimaschutzabkommen oder technische Richtlinien) sowie bestehende Konzepte in Wuppertal (z.B. Stadtentwicklungskonzept) ein.

Darauf aufbauend werden beispielhaft Leitbilder und Ziele anderer Mobilitätskonzepte vorgestellt. An Plakaten diskutieren die Teilnehmenden, welche Aspekte sie für das Mobilitätskonzept in Wuppertal geeignet und welche weniger passend finden.

Folgende Anmerkungen wurden zu den Plakaten festgehalten (Plakate im Anhang):

Masterplan Mobilität (Kiel Region)

Positiv	Negativ
<ul style="list-style-type: none"> • Partizipation als Ziel • Kommunikation • Messbarkeit • Region mit einbezogen 	<ul style="list-style-type: none"> • Zu Textlastig

Good Move (Brüssel)

Positiv	Negativ
<ul style="list-style-type: none"> • Stadt der kurzen Wege auch in Bezug auf große Verkehrserzeuger (z.B. Uni) • Neuaufteilung der Straßenräume – Gleichberechtigung der Verkehrsmittel • Aufenthaltsqualität – Mobilität als Teilaspekt • Gute Gestaltung erleichtert Kommunikation • Evaluation / Monitoring 	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheit

Fachkonzept Mobilität – miteinander mobil (Wien)

Positiv	Allgemeine Anmerkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Kfz-Verkehr reduzieren • Bürger:innen mitnehmen • ÖPNV als Schwerpunkt im Konzept • Priorität auf den Umweltverbund • Gemeinwohlorientierte Mobilität im Fokus • Fahrradabstellanlagen wichtig 	<ul style="list-style-type: none"> • Handlungsrahmen Festlegen (nicht zu schwammig, nicht zu konkret)

Verkehrsentwicklungsplan 2030 (Stuttgart)

Positiv	Negativ
	<ul style="list-style-type: none"> • Zu unverbindlich

Mobilitätsplan D (Düsseldorf)

Positiv	Negativ
<ul style="list-style-type: none"> • Einfach verständliches Zielbild -> jedem vermittelbar • Indikatoren (klar definiert) • Klare messbare & verbindliche Indikatoren, z.B. Modal Split • Reisezeitvergleiche (am besten von Haus zu Haus, einschließlich Fußweg, Wartezeit etc.) • Niederschwelliges Angebot an die Wuppertaler:innen 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine oberflächlichen „Buzz Words“

Masterplan Mobilität 2030 (Dortmund)

Positiv	Negativ
<ul style="list-style-type: none"> • Zustimmung zu Modal Split Zielen, aber Erreichbarkeit muss möglich sein • Gute Ziele: A,C,D,E,F,H 	<ul style="list-style-type: none"> • Schwammig/ undefinierte Ziele oder kontraproduktive Ziele (B, G) • Ziele nicht auf gleicher Ebene (Vermischung Leitbild & Ziele) • Leitbild fehlt

Allgemeine Anmerkungen

<ul style="list-style-type: none"> • Genaue Definition von Begriffen sind wichtig, was heißt „gleichberechtigt“? • Wichtige Ziele/Indikatoren: Modal-Split-Ziele. Wichtig um Relation zwischen konkreten Maßnahmen und Zielerreichung auch prüfen zu können • Sinnvolle Gliederung: <ul style="list-style-type: none"> ○ Leitbild: mit gesellschaftlichen Zielen (Umwelt, Klima, Mobilität, Erreichbarkeit, Gleichheit etc.) ○ Oberziele: Vermeiden, Verlagern, Verbessern ○ Unterziel: Details & Indikatoren
--

Vorhanden Ziele aus anderen Projekten (Wuppertal)

Positiv

- Infrastruktur + Klimawandel. Hitzebeständigkeit (Verschattung, Begrünung, Wasser)

Negativ

- Schwach formuliert
- Kein Verstecken hinter Schlagwörtern und Allgemeinsätzen („Förderung“)

Allgemeine Anmerkungen

- Wie geht man mit Gegensätzlichem um?
- Wie wurde mit den Zielen bisher verfahren? (Strategien, Erfahrung, etc.)

Nicht alle Themen können in der Zeit ausdiskutiert werden. Daher verabreden die Teilnehmenden den Gesprächsfaden in der nächsten Sitzung aufzugreifen, um vor allem über die Inhalte des Zielkonzeptes der Stadt Wuppertal zu diskutieren. Die Stadt Wuppertal sowie das Gutachterbüro und die Moderation bedanken sich für die konstruktive Gespräch und kündigen in diesem Zuge die nächste Sitzung vor den Sommerferien (am 22. Juni 2022) an.

Dortmund, 17. Juni 2022

Anhang

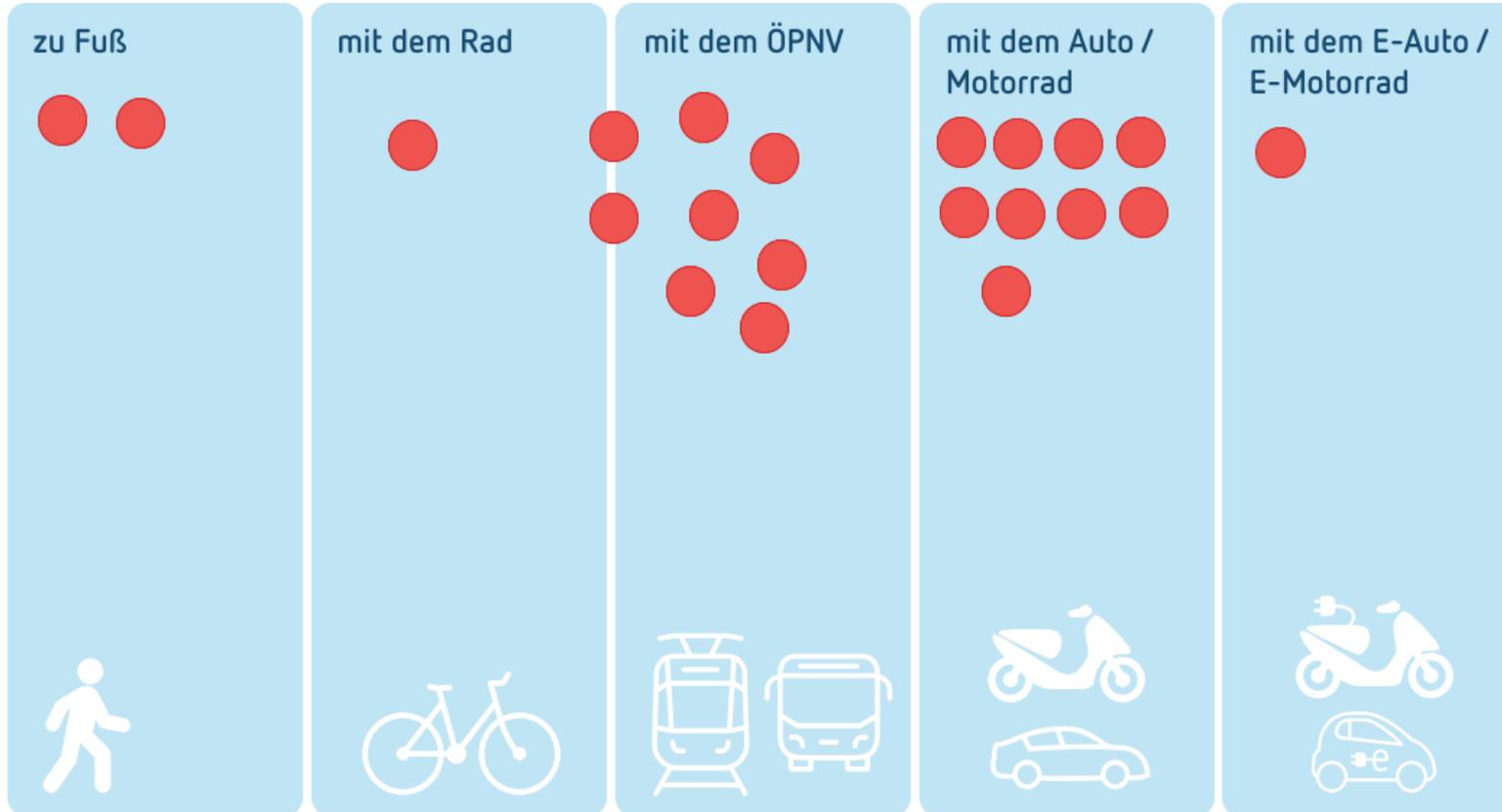
Teilnahmeliste

Gruppe	Name	Institution	Funktion
Stadtverwaltung	Dr. Jörg Weidemann	GB 0 Geschäftsbereich des Oberbürgermeisters	Stabsstelle Digitale Modellregion
Stadtverwaltung	Sven MacDonald	101.1 Ressort Stadtentwicklung und Städtebau	Abteilungsleitung
Stadtverwaltung	Dr. Christina Betz	104.5 Straßen- und Verkehrsplanung	Abteilungsleitung
Stadtverwaltung	Martina Kürten	104.51 Gesamtverkehrsplanung	Projektleitung Mobilitätskonzept
Stadtverwaltung	Robert Heuke	104.53 Nahverkehrsplanung	Mitarbeiter Team Nahverkehrsplanung
Stadtverwaltung	Jochen Baumann	104.1 Abteilung Verkehrslenkung und Straßennutzung	Leiter Straßenverkehrsbehörde
Stadtverwaltung	Dr. Moritz Luhn	300.2 Klimaschutz - Elektromobilität	Klimaschutz - Schwerpunkt Elektromobilität
Stadtverwaltung	Jakob Hamborg	300.2 Koordinierungsstelle Klimaschutz	
Politik	Christoph Brüssermann	CDU	
Politik	Sedat Ugurman	SPD	Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion SPD
Politik	Timo Schmidt	Grüne	
Politik	Harald Pauli	Linke	Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion die Linke
Politik	Rene Schunck	FDP	Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion FDP
Konzern Stadt	Sabine Schnake	WSW mobil GmbH	Leiterin Produktmanagement/Prokuristin
Wissenschaft	Thorsten Koska	Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie	Co-Leiter des Forschungsbereichs Mobilität und Verkehrspolitik, Abteilung Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik
Institutionen, Kammern und Verbände	Christian Wolter	Bündnis Mobiles Wuppertal	Koordinator des Bündnisses

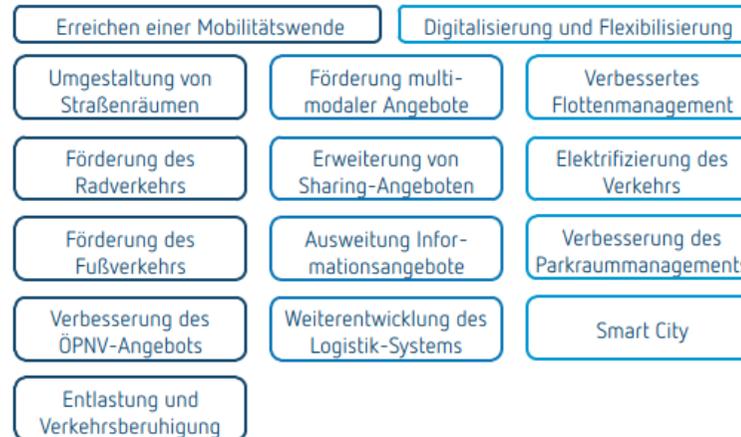
Institutionen, Kammern und Verbände	Lorenz Hoffmann-Gaubig	ADFC, IG Fahrradstadt, Grüner Weg -> 1 Vertreter runden Tisch Radverkehr	Kreisverbandsvorsitzender ADFC Wuppertal und Solingen
Institutionen, Kammern und Verbände	Christian Bruch	Bergische Industrie- und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid	Referent, Geschäftsbereich Standortpolitik, Verkehr, Öffentlichkeitsarbeit
Institutionen, Kammern und Verbände	Thorsten Niebuhr	Fuß e.V.	Fuss e.V.
Institutionen, Kammern und Verbände	Tolga Kaya	Auto Club Europ, ACE e.V., Region NRW	Regionalbeauftragter Club NRW, ACE
Beiräte und Beauftragte	Dennis Köhler	Jugendrat	Vertreter Jugendrat
Beiräte und Beauftragte	Norina Peinelt	Beauftragte für den nichtmotorisierten Verkehr	Beauftragte für den nichtmotorisierten Verkehr
Beiräte und Beauftragte	Zehra Bulut	Beirat der Bürgerbeteiligung	Forum der Migrantenvereine, Jugendring, Alevitische Jugend
Projektteam	Alexander Reichert	Planersocietät	
Projektteam	Dirk Lange	Planersocietät	
Projektteam	Lisa Klopff	Planersocietät	
Projektteam	Petra Voßbürger	IKU	

Plakate

Wie sind Sie heute hergekommen?



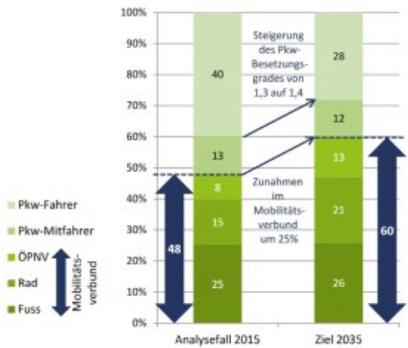
Vorhandene Ziele aus anderen Projekten



Masterplan Mobilität / Kiel Region



MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion
- Endbericht -



4.1.1. Handlungsstrategien der vier Handlungsfelder

- Regionaler Radverkehr Fußverkehrsförderung:** Regelmäßige Radverkehrsveranstaltungen, Förderung von Radwegen, Ausbau von Radwegen, Förderung von Radwegen, Förderung von Radwegen.
- Starke Achsen Zubringer-Ver-netzung:** Transparenz Produkt-Planerung, Qualitätssicherung, Regelmäßige Fahrpläne, Regelmäßige Fahrpläne, Regelmäßige Fahrpläne.
- Integrierte Planung:** Planung der ÖPNV, Integration der ÖPNV, Integration der ÖPNV, Integration der ÖPNV.
- Kommunikation:** Informieren und Organisieren, Informieren und Organisieren, Informieren und Organisieren, Informieren und Organisieren.
- Mobilitätsmanagement Verkehrssicherheit:** Verkehrssicherheit, Verkehrssicherheit, Verkehrssicherheit, Verkehrssicherheit.
- Wirtschaftsverkehr CO₂-neutrale Antriebe:** Wirtschaftsverkehr, Wirtschaftsverkehr, Wirtschaftsverkehr, Wirtschaftsverkehr.



Good move / Brüssel

Summary of the good move for Brussels
Regional Mobility Plan 2020-2025

CITY VISION
GREEN: Sustainable, low-carbon mobility
SOCIAL: Inclusive, accessible mobility for all
EFFICIENT: High-quality, reliable mobility
SAFE: Safe mobility for all
HEALTHY: Active, healthy mobility
PLEASANT: Enjoyable, pleasant mobility
NEW: Innovative, future-oriented mobility
PERFORMANCE: High-performance mobility

Mobility Vision is the attainment of six major goals

- Influence the general demand for travel**
- Promote a shift in car
- Encourage car-sharing
- Encourage carpooling
- Encourage car-sharing
- Encourage car-sharing
- Reduce the need for a personal car**
- Reduce the need for a personal car
- Reduce the need for a personal car
- Reduce the need for a personal car
- Reduce the need for a personal car
- Refine mobility services**
- Offer an offer that is available and accessible to all
- Offer an offer that is available and accessible to all
- Offer an offer that is available and accessible to all
- Offer an offer that is available and accessible to all
- Offer an offer that is available and accessible to all
- Develop structural and efficient transport networks**
- Develop structural and efficient transport networks
- Develop structural and efficient transport networks
- Develop structural and efficient transport networks
- Develop structural and efficient transport networks
- Support urban distribution initiatives**
- Support urban distribution initiatives
- Support urban distribution initiatives
- Support urban distribution initiatives
- Support urban distribution initiatives
- Align the parking policy and regional vision of mobility**
- Align the parking policy and regional vision of mobility
- Align the parking policy and regional vision of mobility
- Align the parking policy and regional vision of mobility
- Align the parking policy and regional vision of mobility

SCHEDULE OF KEY PROJECTS: THE IMPLEMENTATION HAS BEGUN

Year	Project
2020	Plan for Revised City
2021	30 City
2022	Launch of new mobility services
2023	Urban Distribution
2024	Urban Distribution

ACTIONS

- 1. Reduce the need for a personal car
- 2. Refine mobility services
- 3. Develop structural and efficient transport networks
- 4. Support urban distribution initiatives
- 5. Align the parking policy and regional vision of mobility

GOOD NETWORK

Good Network is a network of mobility services that provides a comprehensive and integrated mobility solution for all users. It includes a range of services such as car-sharing, bike-sharing, and public transport, all of which are integrated into a single platform. This allows users to plan their journey and book their transport in advance, making it easier and more convenient to travel.

Was können wir für Wuppertal mitnehmen?



Fachkonzept Mobilität - miteinander mobil / Wien



KOMPAKT

Die Wege zwischen Arbeit, Wohnen, Erledigungen und Freizeit sind möglichst kurz.

Die Alltagsanforderungen von Menschen in der Stadt werden immer komplexer. Die Entwicklungen in der Arbeitswelt, die veränderte Lebensstile von Beruf und Familie, vielfältige soziale Sicherungsmuster und die Übermischung von Lebensstilen bedingen komplexe Wegeketten und -netze.

Umso wichtiger sind durchlässige städtische Strukturen, die viele unterschiedliche Angebote kompakt vereinen. Dies ist vor allem für die großen Stadterweiterungsgebiete, die derzeit in Wien entstehen, eine wichtige Herausforderung. Dabei spielt nicht nur die Faktor städtische Dichte eine große Rolle. Die abgestimmte zeitliche Verfügbarkeit von wichtigen städtischen Services kann kompakte Mobilität wesentlich unterstützen.

WIRKUNGSZIEL

Der Anteil der Versorgungs-, Begleit- und Freizeitwege, die zu Fuß oder mit dem Rad erledigt werden, steigt von 38,0% im Jahr 2013 auf 45% im Jahr 2025.



MOBILITÄTSANGEBOTE, ERREICHBARKEITEN UND VERFÜGBARKEIT VON FAHRZEUGEN

Indikator	Definition	historisch	aktueller verfügbarer Wert	Angestrebte Entwicklung 2025
Zufriedenheit mit Verkehr in Wien	Zufriedenheit mit ÖV (Schulnote 1-5)	2005: 1,89 ²⁶	2013: 1,70 ²⁷	↔
	Zufriedenheit mit Gehwegen und Gehwegen für FußgängerInnen (Schulnote 1-5)	2005: 2,39 ²⁸	2013: 2,39 ²⁸	↔
	Zufriedenheit mit Autoverkehr (Schulnote 1-5)	2005: 3,27 ²⁹	2013: 3,02 ²⁹	↔
ÖV-Jahreskarten	Anteil der Wiener-Linien-Jahreskarten-BesitzerInnen an der Gesamtbevölkerung ³⁰	2005: 19%	2013: 21%	↔
ÖV-Angebot	Betriebsleistung der Wiener Linien, Plankilometer gesamt in Mio. km ³¹	2010: 17.444,4	2012: 18.390,3	↔
ÖV-Verdichtbarkeit	Anteil erfüllbarer Plankilometer der Wiener Linien ³²		2014: 0,5%	→
Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen	Anteil der Bevölkerung mit einer U-S-Bahnstation in maximal 500 m bzw. einer sonstigen ÖV-Haltestelle in maximal 300 m Entfernung vom Wohnort ³³		2013: 67,5%	→
Fahrrad-Verfügbarkeit	Anteil der Haushalte, die über ein Fahrrad verfügen ³⁴	2002: 98%	2012: 69%	80%
Verfügbarkeit LeihfahrräderInnen	Anteil der Bevölkerung mit Leihfahrradangeboten in maximal 300 m Entfernung ³⁵		2013: 24,6%	40%
Verfügbarkeit Carsharing-Standorte	Anteil der Bevölkerung mit Carsharing Angeboten in maximal 500 m Entfernung ³⁶		2013: 38,5%	50%
Motorisierung	Pkw pro 1.000 EinwohnerInnen ³⁷	2001: 416	2014: 386	↘
Erreichbarkeit von Volkshochschulen	Kraftfahrter pro 1.000 EinwohnerInnen ³⁸	2011/12: 80,6%	2013/14: 95,7%	↔
	Anteil der Volkshochschulen, die in max. 1500 m einen Ausbildungsplatz finden können ³⁹			↔

FAIR

Der Straßenraum ist fair auf unterschiedliche NutzerInnen verteilt und nachhaltige Mobilität muss für alle leistbar bleiben.

Die Verteilung der Flächen im öffentlichen Raum an ein Schlüssel zur Erreichung von Mobilität für alle. Sie soll dem überwiegenden Anteil des Umweltverbands an den Wegen Rechnung tragen, Personen, die einen kleineren Aktionsradius haben, wie mobilitätseingeschränkte Personen oder Kinder, besonders berücksichtigen und Raum für andere Nutzungen als den Autoverkehr sichern und neu schaffen.

Der Faktor Kosten soll für die Menschen in Wien keine wesentliche Einschränkung ihrer Mobilität darstellen.

WIRKUNGSZIEL

Der Anteil der Flächen für das Rad, Fußwege und den öffentlichen Verkehr steigt in Summe bei allen Umkehr- und Straßenneuerungsprojekten.



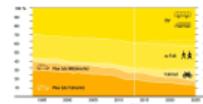
ÖKOLOGISCH

Durch die Mobilität entstehen möglichst wenige Umweltbelastungen, der Umweltverbandsanteil an den Wegen in Wien und der Region steigt. Die relative Veränderung bei der Verlagerung von heimischen Verkehr zum öffentlichen Verkehr ist ein wichtiger Indikator für die Erreichung der Ziele.

Die Belastungen durch Feinstaub und Stickoxide (PM₁₀) müssen vor der Erhebung umkehrbar reduziert werden. Eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, zugunsten des Umweltverbands, wirkt sich schließlich auf die Luftqualität positiv aus, während die Erhebung des 'Aktivsten Verkehrs' Wien⁴⁰ aus dem Jahr 2013 folgt. Entscheidend für eine relative Senkung der Umweltbelastungen durch den Verkehr ist eine Verdichtung des Mobilitätsverbands, auch im Umland. Das wird durch die gleichzeitige Erhebung der Mobilitätsangebote für Wien, Niederösterreich und das Burgenland unterstützt. Um die Erhebung des Umweltverbands (UV) zu verbessern, ist es notwendig, auch die Erhebung der Erhebung zu verbessern.

WIRKUNGSZIELE

Der Modal Split der VersorgerInnen ändert sich, ausgehend vom Modalsplit 72,28 im Jahr 2013, bis 2025 auf 80% im Umweltverbund und 30% im motorisierten Individualverkehr. Der Modal Split des Verkehrs in Wien vermindert sich in Richtung Umweltverbund.



Verkehrsentwicklungskonzept 2030 / Stuttgart



Zielmatrix

	KFZ	Wirtschaftsverkehr	ÖPNV	Fahrrad	Fußgänger
Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> ← Energieverbrauch ← Luft- und Lärmbelastung 	<ul style="list-style-type: none"> Minimierung klimarelevanter Emissionen 	<ul style="list-style-type: none"> ← Energieverbrauch ← Lärmbelastung → ÖPNV-Anteil 	<ul style="list-style-type: none"> Vermeidung des Kraftverkehrsanteils 	<ul style="list-style-type: none"> Begünstigung von Straßenräumen
Gesellschaft	<ul style="list-style-type: none"> Sicherung der Erreichbarkeit ← Unfälle 	<ul style="list-style-type: none"> Erreichbarkeit der Gewerbegebiete sichern ← Fahrsicherung etc. 	<ul style="list-style-type: none"> → Attraktivität → Barrierefreiheit → Annehmlichkeit → Sicherheit für alle etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Sicherheit → Ausbau des Weges → Weisungen → Verkehrs etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Verkehrsicherheit → Ausbau und Erhalt der Straßen, etc.
Wirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> Optimierung der Nutzung → Optimierung der Infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> Bereitstellung von Liefer- und Zubehörservices → Optimierung der Erreichbarkeit etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Sicherstellung der Frachtwagen → Optimierung der Kosten etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Einbau von Umweltklimaschildern 	<ul style="list-style-type: none"> Stadt der kurzen Wege → Einkaufsmöglichkeiten → Fußverkehr etc.
Wohnumfeld	<ul style="list-style-type: none"> Genügend Parkplätze ← Trennung von Verkehrsarten etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Städtetypische Gestaltung des Wirtschaftsverhaltens 	<ul style="list-style-type: none"> Sicherung der Dienstleistungsqualität → Zufriedenheit → Qualität von Halteflächen 	<ul style="list-style-type: none"> Aufbau von Radwegen → Minimierung der Konflikte → Fußgänger etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Außereuropäische Funktionen fördern → Überquerbarkeit von Straßen → verbessern etc.

→ = Steigerung bzw. Erhöhung

VEK 2030

2. Ziele zukünftige Mobilität

2.1. Verkehr vorziehen – zu umwelt-, sozial- und gesundheitsförderlichen Strukturen

Das Verkehrsentwicklungskonzept 2030 (VEK 2030) der Landeshauptstadt Stuttgart hat zum Ziel, den Verkehr zu fördern und zu optimieren. Dies geschieht durch die Schaffung von attraktiven und sicheren Verkehrsbedingungen für alle Verkehrsmittel. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Fußverkehrs. Durch den Ausbau des ÖPNV und die Verbesserung der Fußwege sollen die Vorteile des öffentlichen Verkehrs besser nutzbar gemacht werden. Dies führt zu einer Reduzierung des Kraftverkehrs und damit zu einer Verringerung der Umweltbelastung und der Kosten für die Stadt.

VEK 2030

2.2. Wirtschaftsverkehr strukturiert organisieren

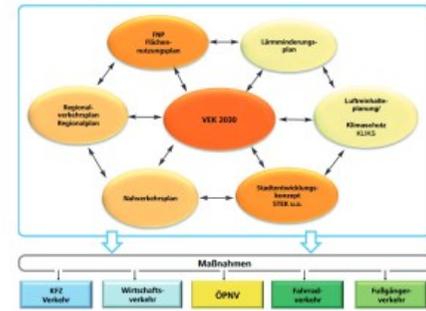
Der Wirtschaftsverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil der städtischen Mobilität. Durch die Optimierung der Logistikprozesse und die Schaffung von geeigneten Verkehrsinfrastrukturen kann der Wirtschaftsverkehr effizienter gestaltet werden. Dies führt zu einer Reduzierung der Kosten für Unternehmen und zu einer Verringerung der Umweltbelastung. Ein wichtiger Aspekt ist die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete, um den Wirtschaftsverkehr zu unterstützen. Durch die Optimierung der Infrastruktur und die Schaffung von attraktiven Verkehrsbedingungen kann der Wirtschaftsverkehr besser integriert werden.

VEK 2030

2.3. Öffentlichen Nahverkehr ausbauen – Attraktivität steigern

Der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) ist ein zentraler Bestandteil der städtischen Mobilität. Durch den Ausbau des ÖPNV und die Verbesserung der Verkehrsbedingungen kann die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden. Dies führt zu einer Reduzierung des Kraftverkehrs und damit zu einer Verringerung der Umweltbelastung und der Kosten für die Stadt. Ein wichtiger Aspekt ist die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Halteflächen und die Schaffung von attraktiven Verkehrsbedingungen. Durch den Ausbau des ÖPNV und die Verbesserung der Verkehrsbedingungen kann der öffentliche Nahverkehr besser integriert werden.

Integrierte Planung



VEK 2030

2.4. Radverkehr stärken – Anteil erhöhen

Der Radverkehr ist ein umweltfreundliches und gesundes Verkehrsmittel. Durch den Ausbau des Radverkehrs und die Verbesserung der Verkehrsbedingungen kann der Anteil des Radverkehrs an der städtischen Mobilität erhöht werden. Dies führt zu einer Reduzierung des Kraftverkehrs und damit zu einer Verringerung der Umweltbelastung und der Kosten für die Stadt. Ein wichtiger Aspekt ist die Schaffung von attraktiven Radwegen und die Verbesserung der Verkehrsbedingungen. Durch den Ausbau des Radverkehrs und die Verbesserung der Verkehrsbedingungen kann der Radverkehr besser integriert werden.

2.5. Mehr für Fußgänger tun – Wege und Verbindungen verbessern

Der Fußverkehr ist ein umweltfreundliches und gesundes Verkehrsmittel. Durch den Ausbau des Fußverkehrs und die Verbesserung der Verkehrsbedingungen kann der Anteil des Fußverkehrs an der städtischen Mobilität erhöht werden. Dies führt zu einer Reduzierung des Kraftverkehrs und damit zu einer Verringerung der Umweltbelastung und der Kosten für die Stadt. Ein wichtiger Aspekt ist die Schaffung von attraktiven Fußwegen und die Verbesserung der Verkehrsbedingungen. Durch den Ausbau des Fußverkehrs und die Verbesserung der Verkehrsbedingungen kann der Fußverkehr besser integriert werden.

Was können wir für Wuppertal mitnehmen?



Masterplan Mobilität 2030 / Dortmund

8 Zielfelder – alle gleichberechtigt



Zusammen mit dem Arbeitskreis wurden Leitziele je Zielfeld zusammengefasst:

- Mobilität für alle – Gleichberechtigte Teilhabe:** Dortmund schafft die Voraussetzungen für eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für alle Menschen, unabhängig von Alter, Beeinträchtigungen und Behinderungen, sozialem und wirtschaftlichem Status, Herkunft sowie Geschlecht. Die Mobilität für alle beinhaltet alle Verkehrsarten und Verkehrsmittel.
- Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit Dortmunds:** Dortmunds zentrale und wirtschaftliche Funktion als Oberzentrum wird gestärkt. Verknüpfungstellen von Verkehrsmitteln, wie z. B. Park&Ride sowie Bike&Ride werden ausgebaut und Mobilstationen eingerichtet, um ein sinnvolles Kombinieren der Verkehrsarten zu erleichtern. Das Mobilitätsmanagement eröffnet neue Möglichkeiten und erleichtert die Erreichbarkeit der Standorte.
- Dortmund als Stadt der kurzen Wege weiterentwickeln:** Viele kurze Wege erleichtern die Alltagsmobilität und bieten Potenziale für die Nahmobilität. Deshalb gilt es, Dortmund als Stadt der kurzen Wege zu erhalten und weiterzuentwickeln. Neubaug Quartiere haben eine gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln aufzuweisen.
- Reduzierung negativer Umweltauswirkungen des Verkehrs:** Es werden zwei Wege verfolgt: Einerseits geht es um die Förderung alternativer Antriebstechniken. Hier wird sich Dortmund als eine der Vorreiterstädte in Sachen Elektromobilität behaupten. Andererseits geht es um Anreize für ein verändertes Mobilitätsverhalten mit einem deutlich höheren Anteil von Fuß-, Rad- und Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV).
- Förderung des Fußverkehrs, des Radverkehrs sowie des ÖPNVs:** Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV werden zu einem attraktiven und vernetzten System als Alternative zum Auto weiter ausgebaut und verbessert. Neben einer attraktiven und sicheren Infrastruktur ist eine fuß- und radverkehrsfreundliche Mobilitätskultur zu entwickeln. In den inneren Bereichen der Stadt wird den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln Priorität eingeräumt, weil hier die Konflikte und Belastungen durch das Auto am höchsten sind und die Menschen stärker auf eine gute Nahmobilität und auf ein gutes ÖPNV-Angebot angewiesen sind.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrssicherheitsempfindens:** Dortmund entwickelt sich zu einer der verkehrssichersten Großstädte in Deutschland. Die Zahl der Unfälle wird schrittweise, aber deutlich reduziert. Das Miteinander und die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr werden weiter gefördert.
- Verbesserung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs:** Der Wirtschafts- und Güterverkehr auf dem innerstädtischen Straßennetz wird im Rahmen eines Gesamtkonzeptes effizient und stadtvorgängig abgewickelt. Neue Formen der Logistik und neue Antriebstechniken werden auch im Wirtschafts- und Lieferverkehr gefördert und etablieren sich.
- Aufwertung und Attraktivierung von Straßen und Plätzen:** Es entsteht eine Stadt für alle Menschen. Den Aspekten Aufenthalt und Kommunikation wird mehr Platz eingeräumt. Die Nahmobilität sowie Carsharing- und Bikesharing-Angebote werden gerade dort gefördert, wo Konflikte der verschiedenen Nutzungen entstehen. Das Sicherheitsgefühl vor allem der zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden wird erhöht.

5.3.3 Zielfeld B. Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit Dortmunds

Dortmund weist durch seine zahlreichen Verkehrsverbindungen des übergeordneten Straßennetzes (A 1, A2, A4, A40/B 1, B236, B54 etc.) und des Schienenfern- und -nahverkehrs gute Erreichbarkeiten sowohl mit dem Auto als auch mit dem öffentlichen Verkehr auf. Im überregionalen und regionalen Bahnverkehr gilt es auf einigen Teilstrecken die Erreichbarkeit zu verbessern. Ergänzt wird die gute Erreichbarkeit durch den internationalen Verkehrsflughafen, den Fernbusbahnhof und den Kanalhafen. Über den zukünftigen Radschnellweg RS1 wird auch die regionale Erreichbarkeit Dortmunds im Radverkehr deutlich verbessert.

Die Bedeutung von Dortmund als wirtschaftliches sowie kulturelles Oberzentrum der Region sowie als Wohnstandort wird gestärkt. Dazu wird die Erreichbarkeit Dortmunds, der Stadtteile sowie der Industrie- und Gewerbeflächen für alle Verkehrsmittel sichergestellt. Die Kapazitäten im ruhenden sowie fließenden Kfz-Verkehr werden in ihrer Gesamtheit nicht weiter erhöht. Das Parkraummanagement wird zur Steuerung des Verkehrsaufkommens eingesetzt.

Die Stadtgrenzen übergreifenden Verkehre werden möglichst effizient und verträglich abgewickelt. Gute Orientierungsmöglichkeiten in den Verkehrssystemen vermeiden unnötige Suchverkehre. Im Sinne des effektiven Einsatzes knapper Ressourcen hat die verbesserte Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Vorrang vor baulichen Erweiterungen. Dies setzt ein effektives Verkehrsmanagement voraus. Die Verkehrsinfrastruktur wird dauerhaft instandgehalten und weiterentwickelt.

Strategien/Handlungsansätze

- Sicherstellung der überregionalen und regionalen Erreichbarkeit Dortmunds mit allen Verkehrsarten
- Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit Dortmunds insbesondere für Bus & Bahn, Radverkehr und Güterverkehr
- Sicherstellung der Erreichbarkeit der Stadtteile mit allen Verkehrsmitteln (Kfz, ÖPNV, Rad und Fuß)
- Ausbau des Parkraummanagements
- Effizienzsteigerung der Verkehrsabläufe und verträgliche Abwicklung der Verkehre
- Wegweisung und Verkehrslenkung (im überregionalen, regionalen und städtischen Netz sowie auf Quartierebene)
- Verkehrssteuerung und -management
- Instandhaltung der gesamten Verkehrsinfrastruktur und weitere Entwicklung der Infrastruktur für Fuß-, Radverkehr und ÖPNV
- Zusammenarbeit und Abstimmung mit Nachbarkommunen, der Region und relevanten Organisationen und Verbänden

Querbezüge bestehen zu den Zielfeldern:

- A Mobilität für alle – Gleichberechtigte Teilhabe
- E Förderung des Fußverkehrs, des Radverkehrs sowie des ÖPNVs
- G Verbesserung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs



- Rahmenbedingungen**
- Bevölkerungsentwicklung
 - demografischer Wandel
 - erhöhte Anforderungen an die Barrierefreiheit
 - Klimawandel und Klimaschutzziele
 - steigende Anforderungen an den Emissionsschutz
 - Ressourcenknappheit/steigende Mobilitätskosten
 - finanzielle Handlungsspielräume

- Verkehrsarten/-mittel**
- ÖPNV
 - Radverkehr
 - Fußverkehr
 - Motorisierter Individualverkehr
- Querschnittsthemen**
- Wirtschaftsverkehr
 - Verkehrssicherheit
 - attraktive Straßenraumgestaltung
 - Mobilitätsmanagement
 - Barrierefreiheit
 - stadtgrenzüberschreitende Verkehre/Pendler

- Mobilitätstrends**
- Vernetzung der Verkehrsarten/-mittel
 - Elektromobilität
 - CarSharing
 - Pedelec/E-Bikes
 - selbstfahrende Autos?
 - ...

Was können wir für Wuppertal mitnehmen?



Präsentation

(separate Datei)