



Ergebnisprotokoll

Gesamtstädtisches integriertes Mobilitätskonzept Stadt Wuppertal
Facharbeitskreis – 5. Sitzung

Ort: Rathaus Barmen, A-232

Datum: 28.03.2023

Uhrzeit: 18:00 – 20:45 Uhr

Anwesende: liegt der Verwaltung vor

Begrüßung

- Herr Oberbürgermeister Schneidewind sowie Beigeordneter Meyer begrüßen die Teilnehmenden.

Einführung

- Frau Voßbürger moderiert die Veranstaltung und gibt einen Überblick über die Tagesordnung.

Zeit	Thema
18:00	1) Begrüßung
	2) Einführung: Ziele und Ablauf
	3) Neuigkeiten aus den Netzwerken
18:15	4) Mobilität in Wuppertal – Planungsfortschritte
18:30	5) Mobilität in Wuppertal – Maßnahmenplanung
20:30	6) Ausblick und Verabschiedung
20:45	Ende

- Vorab wurden die Teilnehmenden bei der Eingangsbefragung gebeten, aufzuschreiben, welches Stichwort den Teilnehmenden in den Sinn kommt, wenn Sie an die Mobilitätswende in Wuppertal denken. Die Antworten wurden direkt an einer Stellwand auf Packpapier festgehalten. Die Ergebnisse können dem Anhang entnommen werden.

Neuigkeiten aus den Netzwerken

- Oberbürgermeister Schneidewind erläutert seine Initiative „25 für 25“. Das sind 25 Mobilitäts-Projekte, mit denen Oberbürgermeister Schneidewind den Wuppertaler:innen Lust auf eine Verkehrswende in der Praxis machen will. Trotz schwieriger Rahmenbedingungen können verkehrliche Maßnahmen einer zukunftsfähigen Mobilität umgesetzt werden. Die Maßnahmen stehen nicht in Konkurrenz zu den zu erarbeitenden Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept, sondern sollen im Prozess der Mobilitätsstrategie des Mobilitätskonzepts eingebettet werden.
- Beigeordneter Meyer berichtet, dass Aufstockungen der Ressourcen im Verkehrsplanungsbereich im Haushalt gestattet wurden. Es werden neue Stellen im Verkehrsplanungsbereich der Stadt ausgeschrieben, woraus sich neue Möglichkeiten zur Umsetzung von Maßnahmen in Zukunft ergeben.

- Es wird berichtet, dass am 01.04. eine weitere Fahrradgarage inkl. Carsharing in der Richard-Wagner-Straße eröffnet.
- Am 23.03.2023 fand die Abschlussveranstaltung des Projektes „Mobilstation im Quartier“ in Wuppertal statt, wo über die zentralen Ergebnisse des Konzeptionierungs- und Umsetzungsprozesses berichtet wurde. Innerhalb des Prozesses wurde die Mobilstation Luisenstraße eröffnet. Es gab ein sehr positives Feedback zum Projekt sowie zur Umsetzung der Quartiers-Mobilstation.
- Es wird berichtet, dass im Zuge von Baustellen im Wuppertaler Stadtgebiet teilweise wenig Rücksicht auf die Belange des Radverkehrs sowie dessen Führung genommen wird. Hierbei kommt es bei den Radfahrenden zu vermehrten Konfliktsituationen und einem erhöhten Unfallrisiko.
- Seit Anfang März setzt die Verwaltung einen Beschluss des Stadtrates zum illegalen Gehwegparken um. Im Kern geht es um die Überwachung der z.Zt. bestehenden gesetzlichen und angeordneten Regelungen und insbesondere um die Freihaltung von Rettungswegen. Parkende Fahrzeuge, die auf Rad- oder Fußwegen abgestellt wurden, haben, sofern dies nicht per Verkehrszeichen erlaubt war, bis Mitte März eine schriftliche Verwarnung erhalten. Seit dem 13. März wurden aus solchen Verwarnungen Bußgeldbescheide. Mit der Überwachung und Ahndung des jahrelang geduldeten illegalen Gehwegparkens gingen kritisch-emotionale Rückmeldungen aus der Bevölkerung einher. Das Thema wird die Verwaltung und den Prozess des Mobilitätskonzepts weiter begleiten und somit auch bei der Erarbeitung von Maßnahmen bzw. Lösungsvorschlägen relevant sein.

Mobilität in Wuppertal – Planungsfortschritte

- Herr Lange erläutert den Teilnehmenden den Fortschritt im Prozess der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts. Er gibt einen Rückblick auf die letzte Arbeitskreissitzung. Im Nachgang der letzten Arbeitskreissitzung wurde das Zielkonzept politisch beschlossen. Dieses ist die Grundlage zur Erarbeitung von Maßnahmen für das Mobilitätskonzept.
- Die Planersocietät hat sozusagen als „Sneak-Preview“ knapp 50 Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Die Maßnahmenvorschläge resultieren aus den analysierten Handlungserfordernissen, den bereits bestehenden Konzepten und Projekten, aus den Bürgerbeteiligungsformaten und orientieren sich an den beschlossenen Zielen für die Mobilität aus dem Zielkonzept. Die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge gliedern sich in acht Themenfelder:
 - **A | Fußverkehr**
 - **B | Kfz- und Wirtschaftsverkehr**
 - **C | Radverkehr**
 - **D | Öffentlicher Verkehr**
 - **E | Mobilität der Zukunft**

- **F | Parken**
- **G | Mobilitätsmanagement**
- **H | Straßenraumgestaltung**

Mobilität in Wuppertal – Maßnahmenplanung

- Frau Voßbürger erläutert die Vorgehensweise des nächsten TOP. Je Handlungsfeld gibt es eine Station mit Kurzbriefen zu jeder Maßnahmenidee. Jede Station wird entweder von Frau Kürten von der Stadt Wuppertal oder von Herrn Lange und Herr Grundmann von der Planersocietät betreut. Die Ergebnisse je Station sind auf den Abbildungen 1 bis 8 vorzufinden.
- Die Teilnehmenden sollen zu den Maßnahmen grüne und rote Punkte vergeben (ohne Limitierung der Anzahl):
 - Grün: Die Maßnahme finde ich gut & wichtig!
 - Rot: Zu der Maßnahme sehe ich Diskussionsbedarf!
 - Zusätzlich gibt es die Option, weitere wichtige/fehlende Aspekte oder Anmerkungen auf blaue Moderationskarten zu schreiben.
 - Mitarbeiter:innen der Verwaltung punkten nicht mit.
- Danach werden gemäß Bepunktung ausgewählte Aspekte im Plenum diskutiert.
- Nachfolgend ein Überblick zu weiteren wichtigen/fehlende Aspekte oder Anmerkungen auf den blauen Moderationskarten je Handlungsfeld:
- **Fußverkehr:**
 - Fußgängerampel sollen auch nachts in Betrieb sein
 - ÖPNV + Fuß + Rad – Priorisierung („Sofort-Grün auf Anforderung“)
 - Fußgängergrün an ÖPNV-Haltestellen bei heranfahrenden/ankommenden Bussen
 - Räumzeiten an Ampeln sollen an langsame Menschen angepasst werden, Priorität des Fußverkehrs an Lichtsignalanlagen soll erhöht werden
- **Radverkehr:**
 - Service/Sicherstellung der Benutzbarkeit:
 - Abschleppen von Falschparkern
 - Winterdienst
 - Instandhaltung
 - Baustellen(management), Baustellenplanung
 - Beachtung von Bedürfnissen von Kinder + Jugendlichen (Sicherheit, getrennte Führung, etc.)

- Möglichkeiten des Radverkehrs im Gesamtmix nicht überschätzen (Witterungsabhängigkeit, nicht barrierefrei nutzbar, etc.)
- **ÖPNV:**
 - Alternativen im ÖPNV mitdenken/offenhalten: Straßenbahn, Stadtbahn, Seilbahn, Metrobus
 - Echtzeitinformationen:
 - Mit App offen bereitstellen
 - Angebotsoptimierung:
 - Unabhängige Bustrassen schaffen (z.B. Elberfeld-Südstadt auf direktem Weg zum HBF)
 - Bessere Ausrichtung des Busnetzes auf Bahnhöfe (Negativbeispiel zurzeit: Ronsdorf)
 - Antriebswende im ÖPNV:
 - Oberleitungsbus
- **Kfz-/Wirtschaftsverkehr:**
 - Mobilität innerhalb von Gewerbegebieten neu denken/neue Möglichkeiten schaffen
 - Digitalisierung des Verkehrsnetzes:
 - Priorisierung welcher Verkehrsträger? Wenn dann Digitalisierung zur Priorisierung für Rad-, Fußverkehr und ÖV und nicht für Kfz-Verkehr nutzen
 - Trotz Digitalisierung sollte die Priorität stets auf der Sicherheit liegen = Menschen bleiben immer analog
 - Digitalisierung für die Menschen nutzen (keine Bettelampeln, Wartezeiten verkürzen, Signalisierung für Fußverkehr optimieren)
- **Parken:**
 - Urbanes Parken Kfz:
 - Die Anzahl zu schaffender Behindertenstellplätze in Satzung verankern
 - Nutzung privater Pkw-Parkflächen außerhalb der Geschäftszeiten (z.B. Lebensmittelmärkte)
 - Parkgebühren:
 - Bewohnerparkgebühren erhöhen
 - Bewohnerparkgebühren an Einkommen anpassen (wie bei Kita-Gebühren)
 - Parkgebühren sollten dort höher sein, wo ein guter ÖPNV vorhanden ist
-> Anreiz zur Nutzung des ÖPNVs

- Neues Leben auf Parkplätzen:
 - Umwandlung von Straßen-/Parkraum
 - Klares Reduktionsziel von Straßen- und Parkraum
 - Umwandlungen in Wege/Abstellmöglichkeiten für Rad, Mobilstationen, Grünflächen, Bänke, Spielplätze, Parklets für Gastro
- Parken in den Quartieren:
 - Anteil Behindertenstellplätze je Quartier prüfen und anpassen
 - Auch flächendeckendes Angebot in den Wohnvierteln prüfen/ggf. sicherstellen
- **Straßenraumgestaltung:**
 - Klimaangepasste Straßenraumgestaltung:
 - Straßengrün stärker berücksichtigen
 - Schöne Straßen in der Stadt:
 - In schmalen Wohnstraßen: Keine Trennung von Fahrzeugen und Fußverkehr; dafür parkende Fahrzeuge an den Straßenrand
 - Abwägungsleitfaden in der Gestaltung:
 - Priorisierung „von außen nach innen“ (Fuß -> Rad -> ÖV -> Auto)
 - Auch schwächere Verkehrsteilnehmer berücksichtigen
- **Mobilität der Zukunft:**
 - Keine Anmerkungen
- **Mobilitätsmanagement/Informationen**
 - Ausbau und Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung:
 - Integriertes Mobilitätsangebot schaffen (bspw. ÖV + Carsharing)
 - Verbot von Pkw-Fahrten auf kurzen Strecken
 - BMM-Strategie für Wuppertal:
 - Effizienter beim Land/Bund?
 - BMM ergänzen durch betriebliche Ladeinfrastrukturstrategie
 - Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas
 - Einrichtung von Schulstraßen (temporäre Sperrungen)

Anmerkungen & Diskussion zu den Maßnahmenvorschlägen:

- Beim Maßnahmenvorschlag „Geschwindigkeitsreduzierung“ wurden mehrere grüne als sowie rote Punkte geklebt. Es wird der Wunsch geäußert, den technologischen Fortschritt, z.B. Elektromobilität und autonomes Fahren, stärker zu berücksichtigen. Das Thema wird

unter den Teilnehmenden kontrovers diskutiert:

- Es wird darauf hingewiesen, dass es nicht ausreicht, Schilder mit der reduzierten erlaubten Höchstgeschwindigkeit aufzustellen. Die Bauart der Straße und die Straßenraumgestaltung spielen hierbei eine große Rolle. Sofern bspw. an einer mehrspurigen Straße ein Tempo 30 Schild aufgestellt wird, werden die Kfz trotzdem mehr als die erlaubten 30 km/h fahren. Wird dem Kfz-Verkehr bspw. Fläche entzogen, durch eine Spurreduzierung, hat das einen größeren Effekt als die einfache Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit.
- Es gibt die Rückmeldung, dass Tempo 30 nicht nach dem „Gießkannenprinzip“ angeordnet werden sollte. Es sollte differenziert ausgewertet und abgewogen werden, wo Tempo 30 wirklich sinnvoll ist.
- Es wird angemerkt, dass Tempo 30 generell die Verkehrssicherheit von allen Verkehrsteilnehmenden steigert. Hierfür sollte Tempo 30 nicht nur an Unfallschwerpunkten angeordnet werden, sondern weitergehend unabhängig davon zur allgemeinen Sicherheitssteigerung genutzt werden.
- Geschwindigkeitsreduzierung sollte nicht nur verkehrlich für sich allein stehen. Wenn Geschwindigkeiten reduziert werden, geht das einher mit Bereichen der Stadtentwicklung, so dass es hier Schnittstellen zwischen den Fachbereichen in der Verwaltung geben muss, damit die Lebensqualität in der Stadt gesteigert werden kann.
- Es ist darauf hinzuweisen, dass es nicht ausreicht, der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ beizutreten, sondern dass die Verwaltung sich bereits jetzt überlegt, welche Maßnahmen sinnvoll sind, sofern die Städte mehr Gestaltungsspielräume zur Umsetzung von Geschwindigkeitsreduzierungen bekommen sollten.
- Ebenso wurden bei der Maßnahme „Digitalisierung des Verkehrsnetzes“ vermehrt rote und grüne Punkte geklebt:
 - Bei der Maßnahme sollte vorab definiert werden, was man mit der Digitalisierung des Verkehrsnetzes erreichen will. Ggf. optimiert man mit der Digitalisierung des Verkehrsnetzes den Kfz-Verkehr, so dass dadurch mehr Verkehr induziert wird, was konträr zu den Zielen aus dem Ziel Konzept steht. Daher sollte vorab definiert werden, dass die Digitalisierung des Verkehrsnetzes nicht das Ziel hat, die Gegebenheiten für den Kfz-Verkehr zu optimieren.
 - Bei der Digitalisierung des Verkehrsnetzes sollten die Potenziale zur Priorisierung des Umweltverbunds genutzt werden.
 - Ebenso sollte die Digitalisierung des Verkehrsnetzes zur Verbesserung der Sicherheit genutzt werden. Hierbei sollte aber nicht vergessen werden, dass Menschen immer noch analog sind und vor allem als zu Fuß gehende Person nicht mit Autos kommunizieren können.
- Beim Themenfeld ÖPNV wurden die meisten roten Punkte bei der Maßnahme „Autonomer

- ÖPNV“ geklebt, so dass diese Maßnahme im Plenum diskutiert wird:
- Es wird darauf hingewiesen, dass mobilitätseingeschränkte Personen sehr häufig auf Hilfestellungen durch das Fahrpersonal angewiesen sind, bspw. beim Umklappen der Rampe zum Einstieg für rollstuhlfahrende Personen in den Bus. Diese Aspekte dürfen nicht vergessen werden, so dass ein komplett autonom fahrender ÖV ggf. Menschen ausschließen kann. Daher sollte zumindest stets an eine Begleitperson gedacht werden, auch hinsichtlich der sozialen Kontrolle bzw. der Sicherheit im Fahrzeug.
 - Man sollte prüfen und vorab festlegen, wo ein autonomer ÖPNV überhaupt sinnvoll ist. Die Ressourcen sollten nur dort eingesetzt werden, wo es Wirkung erzielt, bspw. auf bestimmten Relationen in Wuppertal. Ein flächiger autonomer ÖPNV ist nicht möglich.
 - Beim Themenfeld Mobilitätsmanagement/Informationen wurden bei der Maßnahme „Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbundes“ am meisten rote Punkte geklebt:
 - Es wird angemerkt, dass Ehrlichkeit bei einer Öffentlichkeitskampagne nötig ist. Schwierigkeiten und Probleme sollten hierbei Erwähnung finden. Eine Öffentlichkeitskampagne, in der nur positive Aspekte dargelegt werden, entspricht nicht der Realität und kann bei der Bürgerschaft auf Ablehnung stoßen und ihre angestrebte Wirkung verfehlen.
 - Innerhalb von Öffentlichkeitskampagnen sollten Push-Maßnahmen dargestellt und erläutert (und nicht verschwiegen) werden.
 - Damit eine Öffentlichkeitskampagne ihre Wirkung entfalten kann, sollten (zuvor) Optimierungen und Verbesserungen in der Infrastruktur für den Umweltverbund geschaffen werden. Die Akzeptanz und Annahme solcher Öffentlichkeitskampagnen ist dann viel größer, was Studien des Wuppertal Instituts zu Öffentlichkeitskampagnen zeigen.
 - Insgesamt wird festgehalten, dass die Verzahnung von Stadt- und Verkehrsplanung ein wichtiger Aspekt ist und in der Zukunft weiter optimiert werden soll. Die Grundfrage „Warum bewege ich mich?“ sollte bei der Stadtplanung bereits eine Rolle spielen. So gibt es Negativbeispiele von Baumärkten in solitären Lagen von Wuppertal, welche fast ausschließlich mit dem Kfz erreicht werden können und so automatisch Kfz-Verkehr induziert wird. Dies gilt es bei der Stadtplanung vorab schon zu vermeiden, so dass verkehrsplanerische Aspekte bei stadtplanerischen Maßnahmen bereits vorab mitgedacht werden. Dies gilt auch mit Blick auf die Entfernung von Arbeitsplätzen. Neue Arbeitsplätze sollten dann bspw. auch dort geplant werden, wo es bereits ÖPNV-Verbindungen gibt und dementsprechend ein betriebliches Mobilitätsmanagement aufgebaut wird. Eine Koordination/Schnittstelle in der Stadtverwaltung zwischen der Verkehrsplanung und weiteren städtischen Fachbereichen wird insgesamt als sehr wichtig angesehen. Es gibt keine Trennung der Funktionsarten mehr, eine integrierte Betrachtung und das Zusammenbringen von Funktionen (Orte

zum Wohnen, Arbeiten, sich versorgen, Freizeit, etc.), damit u.a. Wege verkürzt werden können.

- Es wird nachgefragt, wie der weitere Umgang mit den Maßnahmen ist und ob eine Priorisierung erfolgen wird? Frau Kürten von der Stadtverwaltung sowie die Planersocietät erklären, dass die Maßnahmen auf Grundlage der heutigen Rückmeldungen sowie der Rückmeldungen aus der anstehenden Beteiligung noch geschärft und weiter ausgearbeitet werden. Eine Priorisierung der Maßnahmen wird vor allem vor dem Hintergrund eines effizienten Mitteleinsatzes durchgeführt. Die Priorisierung kann ggf. auch Inhalt der nächsten Arbeitskreissitzung nach der Sommerpause sein.
- Ebenso wird nachgefragt, inwiefern Maßnahmen hinsichtlich ihrer Zielerreichung überprüft werden. Die Planersocietät erläutert, dass im Rahmen des Mobilitätskonzept auch ein Evaluationskonzept mit erarbeitet wird. Des Weiteren wurden bereits im Zielkonzept Indikatoren genannt, woran der Erfolg von Maßnahmen gemessen werden kann – wie z.B. klassisch der Anteil vom Umweltverbund beim Modal-Split. Ein Mobilitätskonzept und seine Maßnahmen dürfen nie starr und ohne Anpassungen umgesetzt werden. Die Begleitumstände bei der Verkehrsplanung können sich stets ändern (bspw. neue Gesetzgebung), weswegen die Maßnahmen hinsichtlich der Rahmenbedingungen stets überprüft und dann ggf. angepasst werden müssen.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die Maßnahmen noch mehr auf den Klimaschutz abzielen sollten. Ggf. könnten die Maßnahmen hinsichtlich des Klimaschutzbeitrages nochmal überprüft und dementsprechend im weiteren Verlauf priorisiert werden. Ebenso sollten Bezüge zwischen Zielen und Maßnahmen hergestellt werden.
- Es wird nochmal betont, dass das Mobilitätskonzept die Ziele der bestehenden Konzepte mit aufnimmt und es keine parallelen Planungen gibt. Dies ist auch in der Präambel verankert. Der Planungshorizont beim Verkehr ist viel kürzer als bspw. beim Stadtentwicklungskonzept, daher wird die Entwicklung und Umsetzung beim Mobilitätskonzept schneller von statten gehen können, jedoch stets kongruent zu den Zielen aus anderen Konzepten mit weiteren Planungshorizonten.

Abbildung 2: Rückmeldungen Themenfeld Mobilitätsmanagement/Informationen

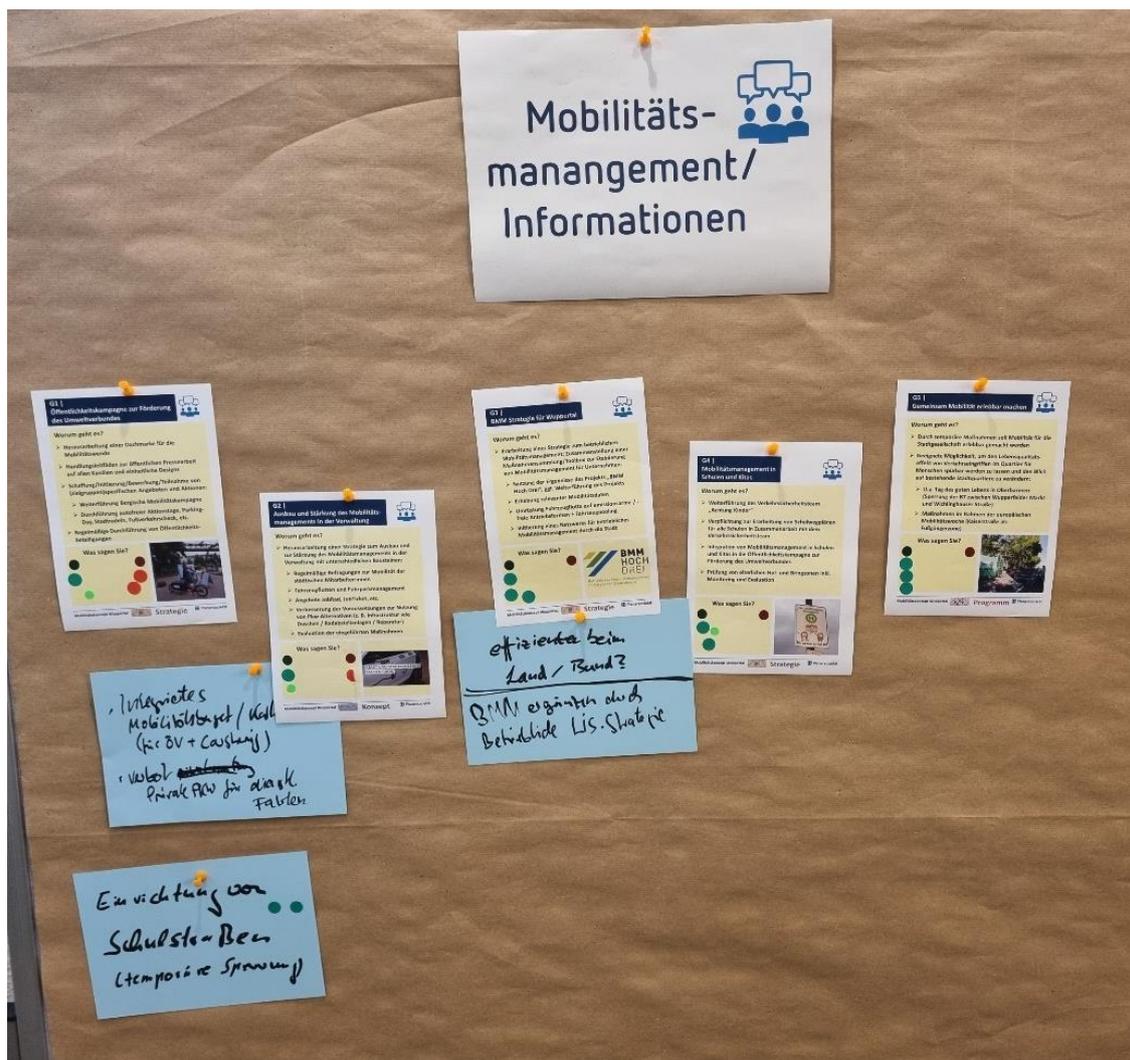


Abbildung 3: Rückmeldungen Themenfeld Radverkehr

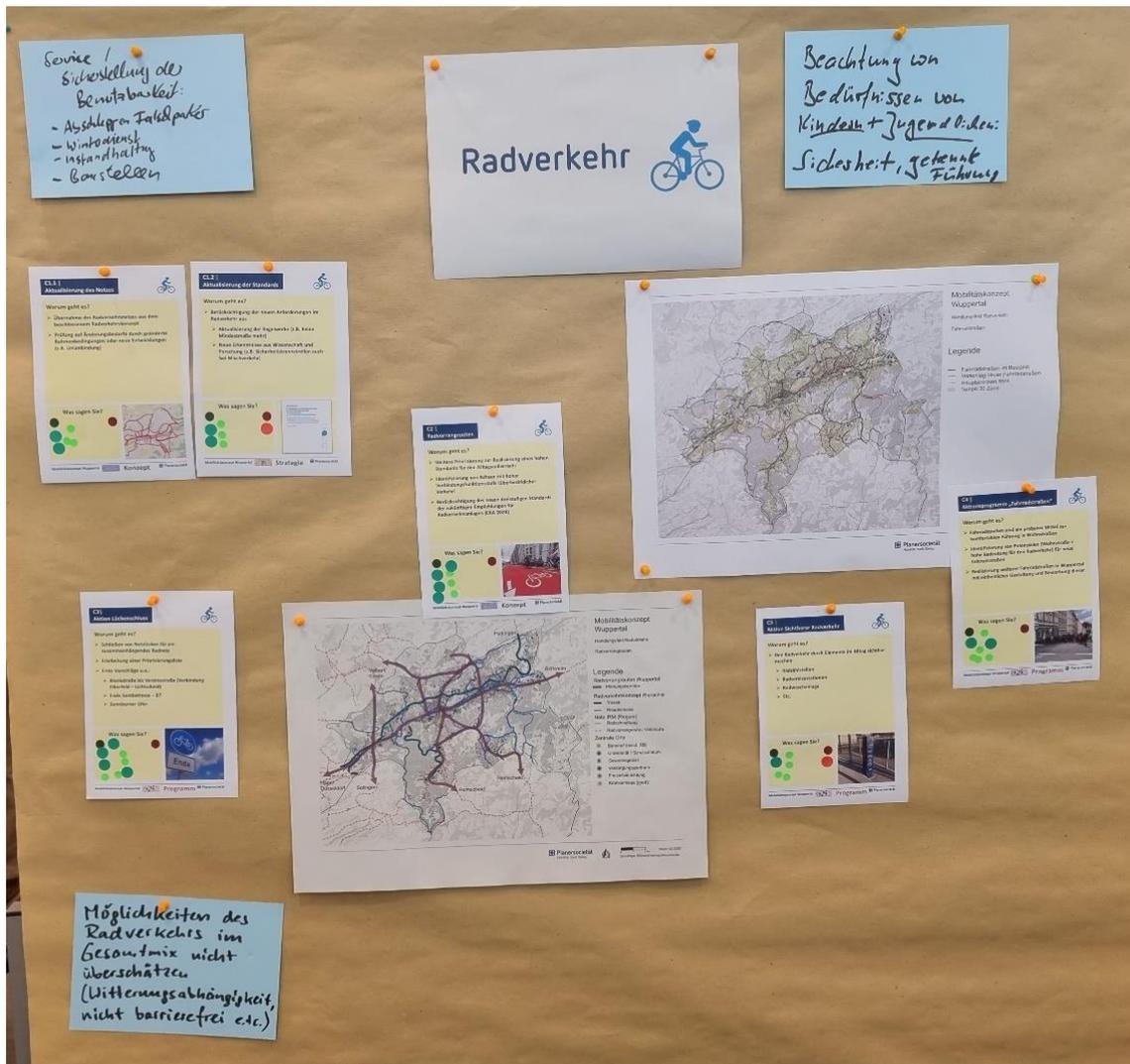


Abbildung 4: Rückmeldungen Themenfeld Mobilität der Zukunft



Abbildung 5: Rückmeldungen Themenfeld Fußverkehr

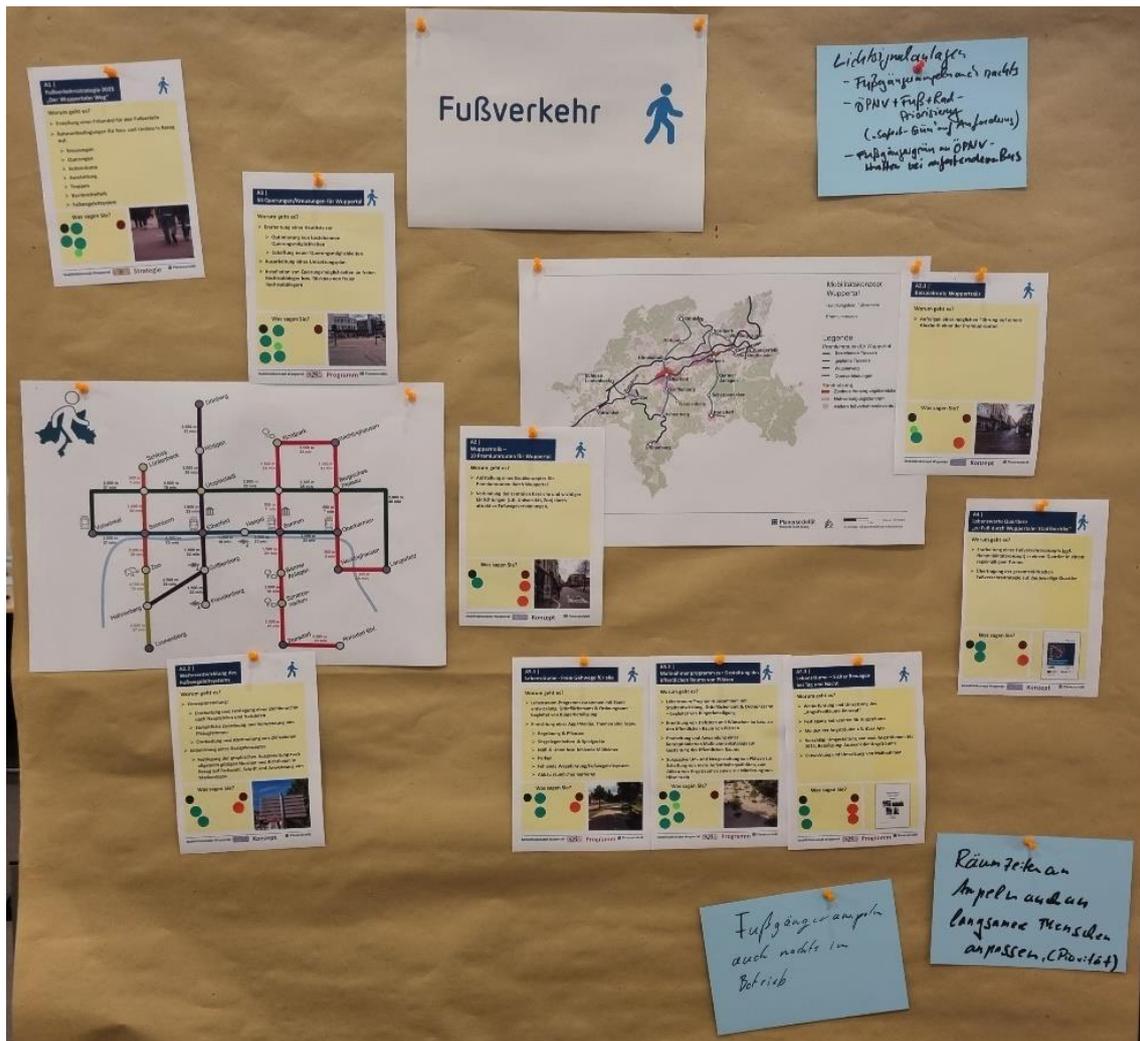


Abbildung 6: Rückmeldungen Themenfeld Straßenraumgestaltung

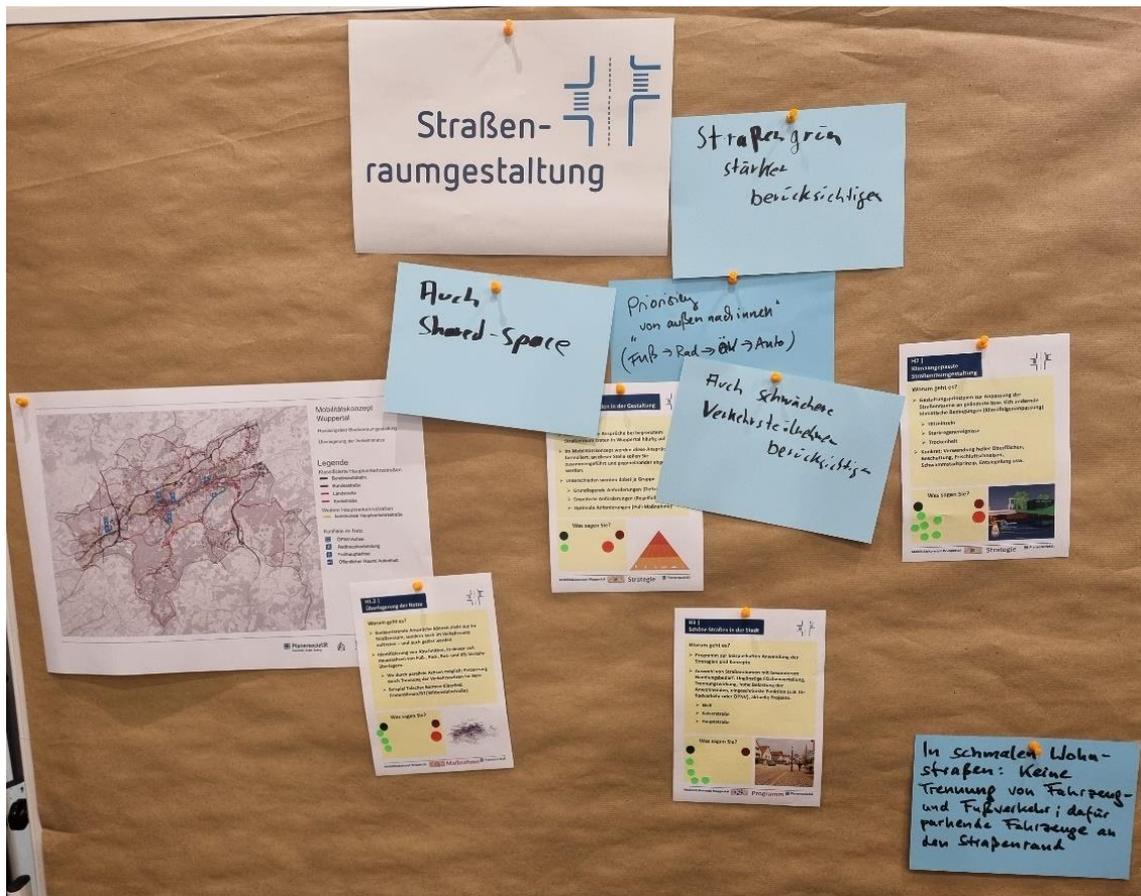


Abbildung 7: Rückmeldungen Themenfeld ÖPNV

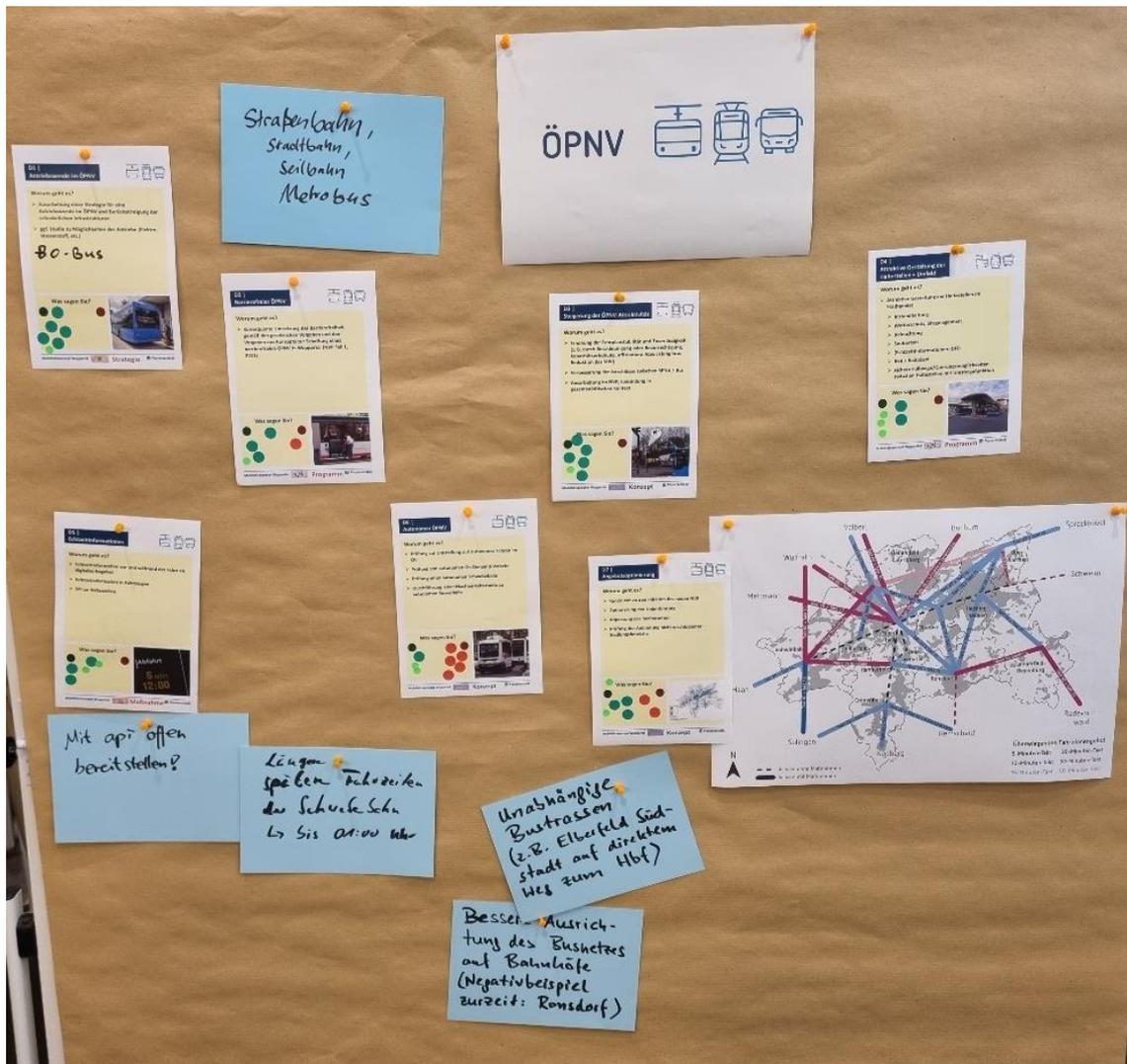
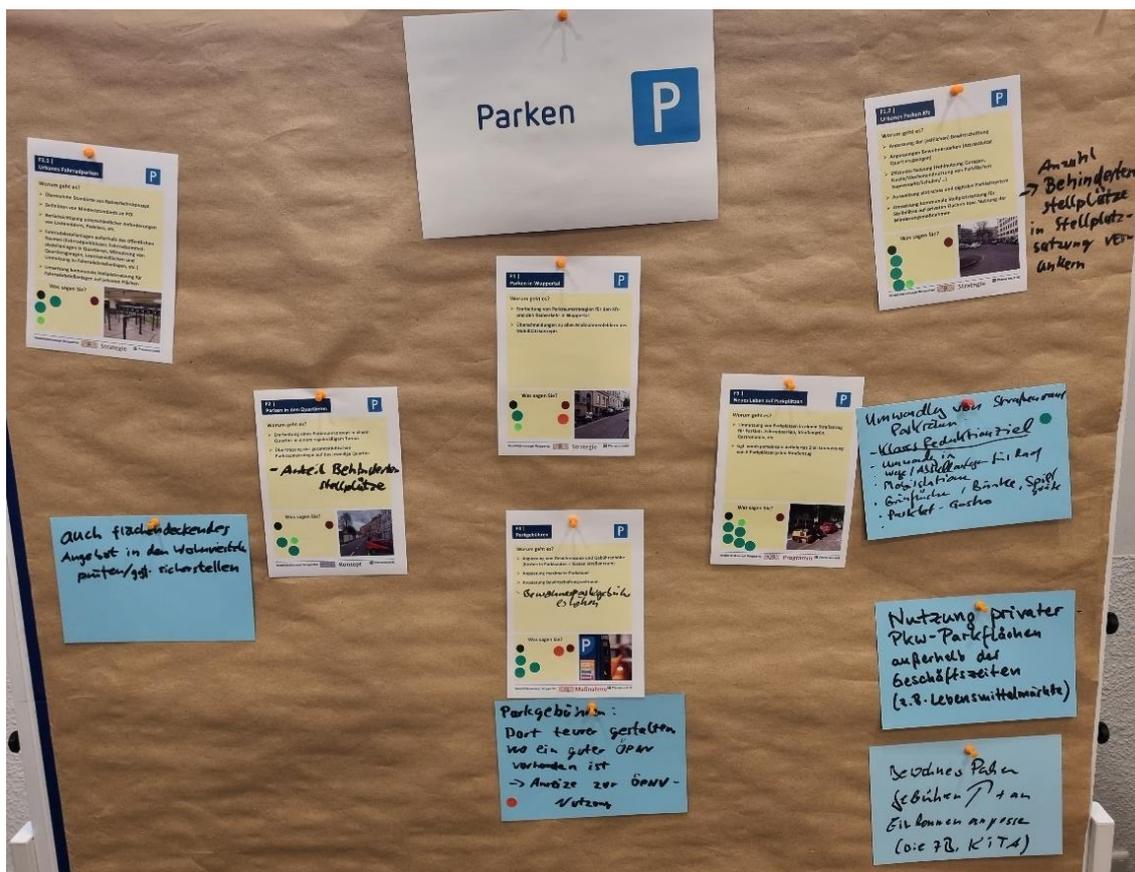


Abbildung 8: Rückmeldungen Themenfeld Parken



Ausblick und Verabschiedung

- Die erste Maßnahmenliste mit den Überarbeitungen sollte dem Verkehrsausschuss – wenn möglich - noch vor der Sommerpause vorgelegt werden.
- Vom 02. Bis zum 22. Mai 2023 wird die nächste digitale Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Hierfür startet in den kommenden Wochen die Werbung auf allen relevanten Kanälen. Es ist auch das erste Mal im Rahmen der digitalen Öffentlichkeitsbeteiligung, dass Jugendliche schon ab 14 Jahren teilnehmen dürfen.
- Des Weiteren ist für den Mai 2023 noch eine aufsuchende Beteiligung für Kinder und Jugendliche geplant. Man möchte ähnlich zum „Mobilitätskonzept on Tour“ Orte aufsuchen, welche durch Kinder und Jugendliche geprägt sind und dementsprechend die Meinung von dieser Zielgruppe einholen und ebenfalls in den Prozess zur Erarbeitung des Mobilitätskonzepts einfließen lassen.
- Zusätzlich wird am 14.06.2023 im Saal der Färberei (Peter-Hansen-Platz 1, 42275 Wuppertal) ein öffentliches Mobilitätsforum stattfinden. Dafür wurde bereits ein Plakat entworfen, womit die Veranstaltung in der Öffentlichkeit beworben wird.
- Es wird herzlich darum gebeten, dass die Teilnehmenden ihre Multiplikatorfunktion für ihre

Institution wahrnehmen und für die Öffentlichkeitsbeteiligungen werben. Alle Ergebnisse aus den jeweiligen Öffentlichkeitsformaten werden ausgewertet und fließen in die Maßnahmen- bzw. Konzepterstellung mit ein.

- Die nächste Sitzung wird aller Voraussicht nach der Sommerpause stattfinden. Aktuell gibt es mit dem 29.8. und dem 6.9.2023 zwei Terminvorschläge, Frau Kürten bittet die Teilnehmenden sich diese Termine bereits zu blocken, der genaue Termin wird noch bekannt gegeben.
- Oberbürgermeister Schneidewind bedankt sich bei den Anwesenden für den intensiven und guten Austausch und schließt die Veranstaltung.

Dortmund, 26. April 2023

Markus Grundmann

Anhang

Abbildung 9: Eingangsbefragung

