



## Veranstaltungsreihe 2018 - Zukunftsfähige Mobilität in Wuppertal

Zukunftsbilder

05.06.2018

### Praxischeck Autofreie Innenstadt

Chancen



Wegweiser

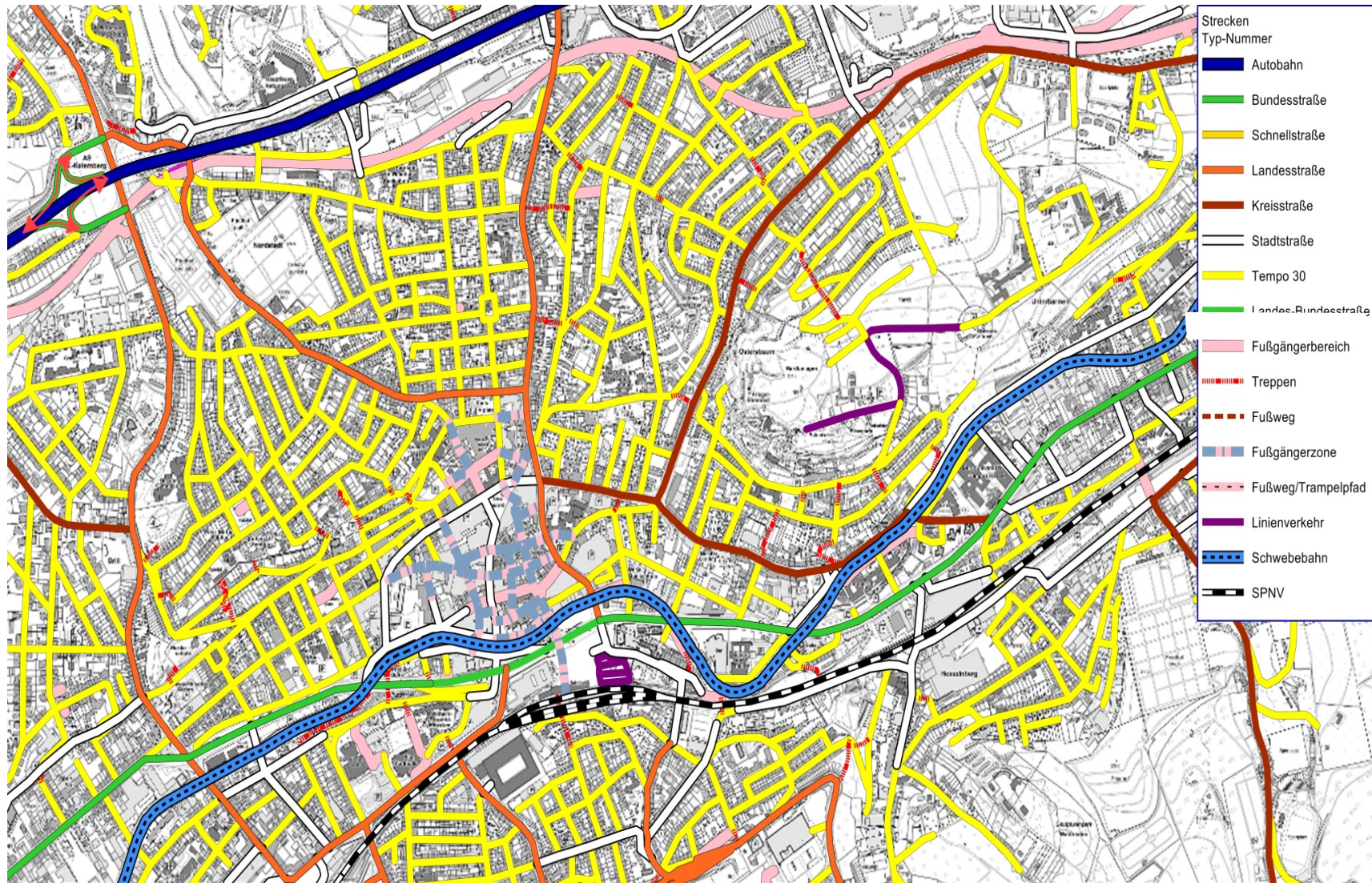


Warnschilder

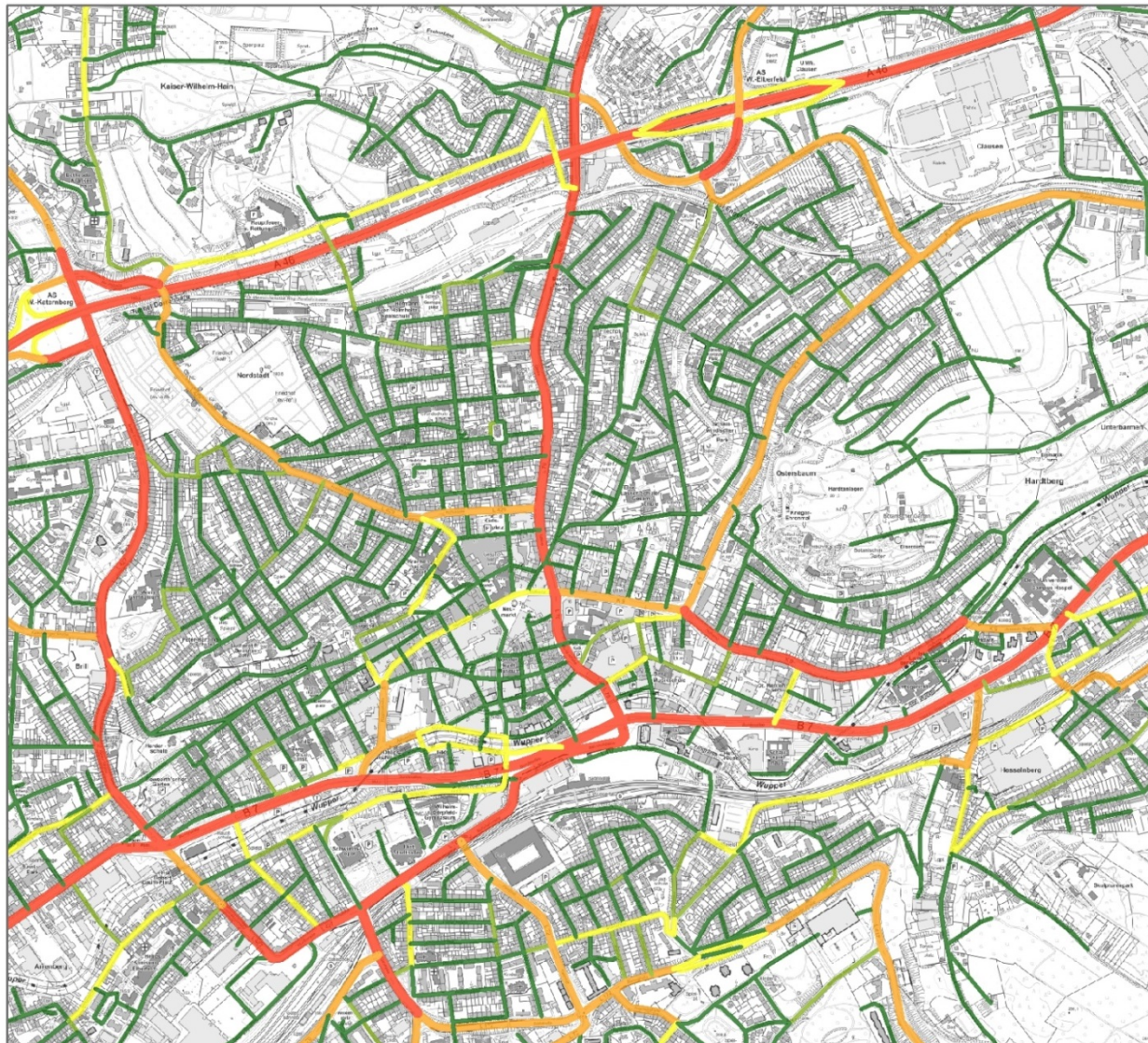


Beigeordneter Frank Meyer  
Geschäftsbereichsleiter für Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr und  
Umwelt der Stadt Wuppertal

## Fakten: Großteile der City sind bereits heute verkehrsberuhigte Bereiche



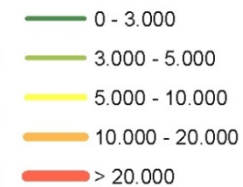
## Fakten: Großteile der City sind bereits heute gering mit Verkehr belastet



### Innenstadt Elberfeld

#### Verkehrsbelastung 2014

##### DTVw - Querschnitt



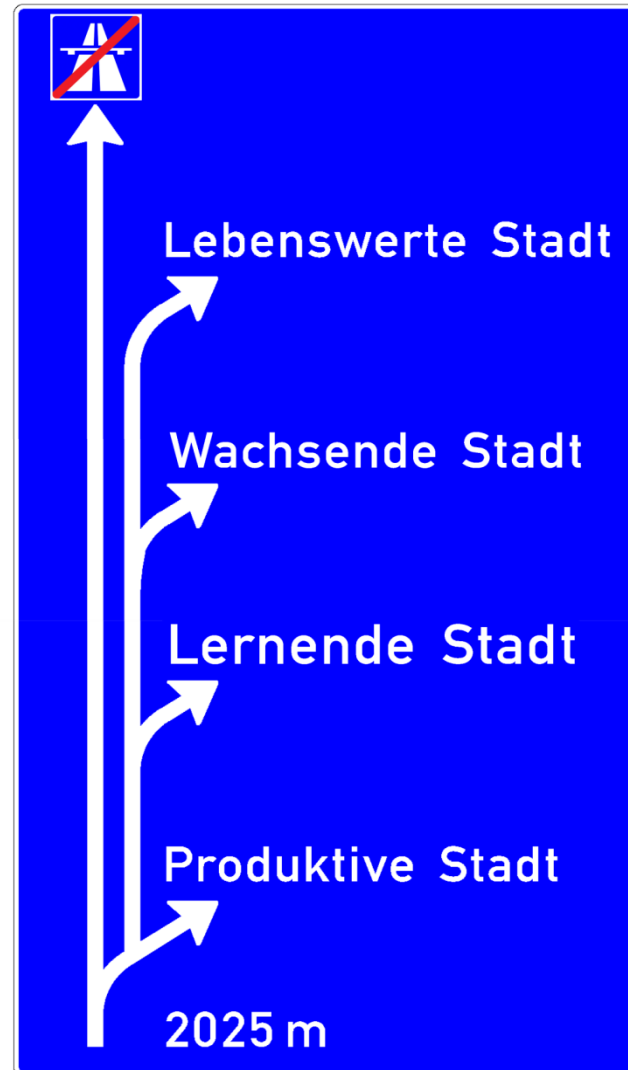
Simulationsergebnis  
des Wuppertaler Verkehrsmodells

Dieser Ausdruck ist gesetzlich geschützt.  
Vervielfältigungen, Umarbeitungen, Veröffentlichungen  
oder die Weitergabe an Dritte nur mit Zustimmung  
des Herausgebers, ausgenommen Vervielfältigungen  
und Umarbeitungen zur innerbetrieblichen  
Verwendung bei Behörden oder zum eigenen  
Gebrauch.

#### IMPRESSUM

Herausgeber: Stadt Wuppertal  
Bearbeitung: Ressort 104  
Layout: Ressort Straßen und Verkehr  
Abteilung 104.5 Verkehrsplanung  
Kartengrundlage: Stadtkartenwerk  
Datenstand: 2014  
Maßstab: 1:15.000

## Wegweiser



Schwerpunkte im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes (Fertigstellung Anfang 2019)

➤ **Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für 2020 geplant**

## Chance: Radverkehr

- Umsetzung Radverkehrskonzept (Fertigstellung Herbst 2018)
- aktuelle Dynamiken in der Marktdurchdringung von Pedelecs und E-Lastenfahrrädern und der Trassenausbau haben ein sehr großes Entwicklungspotenzial

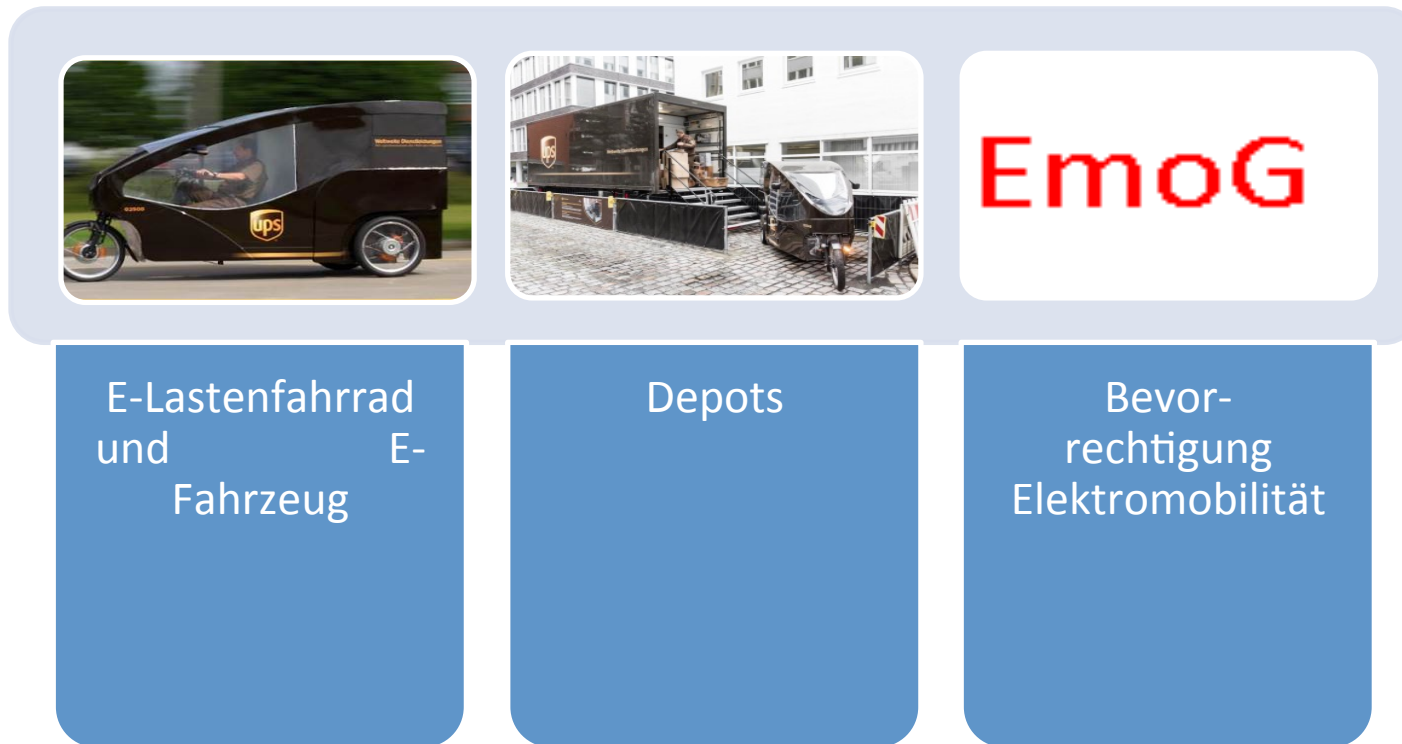


- Planungen von Fahrradquartiersgaragen und Mobilstationen in der Nordstadt (Green City Plan)
- Konzeptionelle Überlegungen zum Aufbau eines Pedelec-Verleihsystems und Unterstützung von Jobrädern (Green City Plan)

## Chance: ÖPNV

- Erstellung des Nahverkehrsplanes bis Ende 2019  
(Ziel bis 2030: ÖPNV-Anteil von 33% am Modal Split)
- Schwebebahnsanierung  
(Erhöhung der Transportleistung bei deutlicher Energieeinsparung)
- Schlüsselprojekt W 2025 „Kabinenseilbahn zum Campus“
- Stetige Busflottenmodernisierung (nur noch Busse mit Abgasstandard Euro VI, Pilotprojekt „Wasserstoff-Mobilität“ bei der WSW, Anschaffung von Elektrobussen)
- Konzeptionierung eines On-Demand-Systems mit bestellbaren Kleinbussen (Rufbusse) bis hin zu einem System autonom verkehrender Einheiten (Green City Plan)
- Konzeptionierung von günstigen Quartierstickets (Green City Plan)

## Chance: City-Logistik



Bildquelle:ups

Aktuelle Erstellung eines City-Logistik-Konzeptes (KEP),  
Fertigstellung Ende 2018

## Warnschild: Parken



- Knapper öffentlicher Raum mit schmalen Straßen, stark verdichtete Bebauung mit wenig Grünanlagen
- Massiver Parkdruck in den innerstädtischen Wohngebieten trotz vergleichsweise niedrigem Anteil an PKW-Besitz
- Keine Flächen für Quartiersgaragen vorhanden
- Zahlungsbereitschaft der Bevölkerung für einen Parkplatz gering
- Kampf um jeden reduzierten Parkplatz im öffentlichen Raum gängige Praxis





## Warnschild: Akzeptanz der Bevölkerung



- Heterogene Bevölkerungsgruppen mit sehr unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen und Einstellungen leben und arbeiten in der Innenstadt
- Keine Neuentwicklung eines autofreien Gebietes (Zuzug von Willigen) sondern Umbau im Bestand, daher Zwang der Bevölkerung vor Ort, sich dem neuen Konzept „unterzuordnen“ – keine Wahlmöglichkeit mehr
- Rechtliche Einschränkung der gewohnten Mobilität im großen Umfang, daher teilweise sehr starke Gegenwehr durch die Bevölkerung und Gewerbetreibende zu erwarten

## Warnschild: Akzeptanz des Einzelhandels



- Anlieferung- und Abholung von Waren könnte durch einschränkende Maßnahmen erschwert werden – höherer logistischer Aufwand, der sich auch in steigenden Transportkosten widerspiegeln könnte
- Gefahr der Abwanderung von Stadtbesuchern und Reduzierung von Kunden in der Innenstadt durch eine schlechtere Erreichbarkeit mit dem Auto – andererseits auch die Chance von Zuwächsen durch Erhöhung der Aufenthaltsqualität

## Größte Herausforderung

**Der Ausbau und die Stärkung des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) und die entsprechende Umverteilung des öffentlichen Raumes**

unter den Rahmenbedingungen

- des politischen „Mainstreams“ - keine Maßnahmen, die Restriktionen für den MIV (Motorisierter Individualverkehr) beinhalten
- eines starken Beharrungsvermögens von Mobilitätsverhalten und geringer freiwilliger Änderungsbereitschaft von Verkehrsteilnehmern/-innen und der Bevölkerung
- zu geringen finanziellen und personellen Ressourcen in der Verwaltung (Wuppertal als „Stärkungspakt“-Kommune)

