



25 MOBILITÄTS- PROJEKTE BIS 2025

Beitrag für eine zukunftsfähige Mobilität in Wuppertal



Mobilitätsinitiative „25 für 25“

Hintergrund

Wuppertal erarbeitet derzeit ein umfassendes gesamtstädtisches Mobilitätskonzept und zugleich einen Nahverkehrsplan, die Ende des Jahres 2023 vom Rat der Stadt Wuppertal verabschiedet werden sollen. In der Wuppertaler Bevölkerung gibt es einen starken Wunsch, dass Bausteine einer zukunftsfähigen Mobilität schon zeitnah sichtbar werden.

Die Initiative „25für25“ greift diesen Wunsch auf. Es skizziert 25 konkrete Bausteine aus unterschiedlichen Bereichen und Zuständigkeiten, die bis zum Jahr 2025 zukunftsfähige Mobilität in Wuppertal sichtbar werden lassen. Sie sollen eine Motivations- und Katalysatorfunktion für das umfassende Maßnahmenprogramm haben, das im Rahmen des Mobilitätskonzeptes im Jahr 2023 erarbeitet wird. Sie sind auf diese Weise auch ein Angebot für die weiteren politischen Beratungen für Maßnahmenpakete und die Gesamteinbettung in das zu verabschiedende Mobilitätskonzept.

Zu den 25 Projekten „25für25“

Die 25 Projekte stehen für ein breites Spektrum von Bausteinen für eine zukunftsfähige Mobilität, die von Verwaltung, Politik, Zivilgesellschaft und Unternehmen in Wuppertal auf den Weg gebracht werden sollen. Sie umfassen Projekte aus dem Bereich Fuß- und Radverkehrs genauso wie Initiativen für eine Verbesserung der Elektromobilität oder ein verbessertes Parkraummanagement. Die 25 Projekte stehen in Bezug zu dem sehr viel umfassenderen Maßnahmenkatalog, der im Rahmen des Mobilitätskonzeptes erarbeitet wird. Sie haben eine Motivations- und Katalysatorfunktion, indem sie sowohl in die Stadt hinein als auch nach draußen deutlich machen, dass zukunftsfähige Mobilität in Wuppertal auf dem Weg ist.

Zur Auswahl der 25 Projekte

Die Projekte ...

- bilden einen Querschnitt durch unterschiedliche Bereiche der Mobilitätswende und eine Vielfalt von Umsetzungsformen,
- wurden mit der Fachverwaltung rückgekoppelt,
- befinden sich in einem sehr unterschiedlich fortgeschrittenen Planungs- oder Umsetzungsprozess und stehen damit für kurzfristige und sichtbare Beispiele der Mobilitätswende.
- sollen daher die Mobilitätswende für die Wuppertalerinnen und Wuppertaler greifbar und erfahrbar machen und damit inhaltliches und institutionelles Lernen befördern,
- sind eine Auswahl, die sich in die Diskussion um den Maßnahmenkatalog zum Mobilitätskonzept integrieren lassen.

(1) Maßnahmen, die primär von der Verwaltung initiiert werden können

(1) Fahrrad-Bügel-Ausbau

Mit der zunehmenden Nutzung von (E)-Bikes und dem steigenden Radanteil im Stadtverkehr gewinnen geeignet platzierte Abstellflächen für Fahrräder insbesondere im Innenstadtbereich und in Wohngebieten an Bedeutung. Hierfür gilt es kontinuierlich geeignete Abstellflächen zu identifizieren, Flächen dafür umzunutzen und neue Abstellbügel aufzubauen. Eingehende Bürgerwünsche werden sukzessive bearbeitet. Bis 2025 sollen weitere 100 Bügel mit 200 Abstellmöglichkeiten zusätzlich zu den bereits knapp 1.000 vorhandenen Bügeln errichtet werden. Die Standortfestlegung erfolgt dabei in enger Abstimmung mit den Bezirksvertretungen, den Akteuren vor Ort und im Bedarfsfall mit dem Ausschuss für Verkehr. Daneben sollen 100 weitere Bügel mit 200 Abstellmöglichkeiten an/in öffentlichen Gebäuden und Freizeiteinrichtungen (Schulen, Rathaus/Verwaltungsstellen, Kitas, Schwimmbäder Turnhallen usw.) errichtet werden. Die Standorte der bereits vorhandenen Radabstellanlagen sind im GeoPortal der Stadt Wuppertal abgebildet.

(2) Nutzung von Parkplatzflächen für Gastronomie und Aufenthaltsflächen

Der Rückbau von Parkplätzen ist insbesondere dann zu rechtfertigen, wenn die damit verbundenen alternativen Flächennutzungen von einem hohen allgemeinen Interesse sind. Dies gilt auch für Außengastronomieflächen (vgl. z.B. die Friedrich-Ebert-Straße). Angelehnt an das Beispiel anderer Städte (wie z.B. Bonn) und in Fortführung der bereits bewährten Praxis im Luisenviertel sollen die Möglichkeiten der zumindest temporären Umnutzung für Gastronomieflächen erhöht werden und so bis 2025 mindestens 20 bisherige Parkplätze für eine Gastronomienutzung sowie Aufenthaltsflächen (z.B. im Projekt Innenstadtband) umgenutzt werden.

(3) Ausbau der wegweisenden Beschilderung des Radverkehrsnetzes NRW

Insbesondere für nicht alltägliche Rad-Nutzer*innen ist die Wegeführung mittels wegweisender Beschilderung über sichere Radverkehrsverbindungen wichtig. Die beschilderten Wegführungen können schon heute im Geoportal der Stadt Wuppertal eingesehen werden und Routenplanungen sind über den Radroutenplaner NRW möglich. Mit Schaffung neuer Infrastruktur sollen auch neue attraktive Verbindungen mittels Erweiterung der Radverkehrsnetz-NRW-Beschilderung ausgewiesen werden (insbesondere Verbindungen zur Nordbahntrasse). Das Wuppertaler Stadtgebiet soll zudem bis zum Jahr 2025 ins Knotenpunktsystem der Radverkehrsnetzes NRW aufgenommen werden. Es ist geplant mindestens 10 Knotenpunkte innerhalb des Stadtgebietes auszuweisen und die Wegweisung entsprechen zu optimieren.

(4) Job-Ticket/Job-Rad in der Stadtverwaltung

Im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements ist die Einführung eines vergünstigten Job-Tickets ein wichtiger Baustein. Mit der Einführung des 49-Euro-Tickets entstehen hier nochmals neue Gestaltungsmöglichkeiten. Spätestens bis zum Jahr 2025 soll ein (möglichst weitgehend kostenfreies) Job-Ticket für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung eingeführt werden (unter Klärung offener Fragen insb. im Hinblick auf Vergünstigungen für Beamte). Die Jobticket-Maßnahmen sollen weiterhin gekoppelt werden mit erweiterten ausgebauten Rad-Abstellmöglichkeiten an zentralen Standorten der Verwaltung sowie Vergünstigungen für ein Job-Rad.

(5) Bänke für den ruhenden Fußverkehr

Sowohl für die Aufenthaltsqualität in der Stadt als auch für die Fuß-Mobilität älterer Menschen spielen Bänke im öffentlichen Raum eine wichtige Rolle. Bereits in den vergangenen 10 Jahren wurde die Zahl der Sitzmöglichkeiten in der Barmer und Elberfelder City deutlich erhöht, im Zuge der Umgestaltung des Werth und der Poststraße/alte Freiheit werden weitere Sitzmöglichkeiten geschaffen. In Zusammenarbeit mit Initiativen und den Bezirksvertretungen vor Ort soll die Zahl von Bänken im Wuppertaler Stadtgebiet weiter erhöht werden. Ziel sind weitere 25 Bänke bis 2025, deren Standorte

möglichst in einem breiten Beteiligungsverfahren und unter Nutzung unterschiedlicher Finanzierungsmöglichkeiten realisiert werden sollen.

(6) Barrierefreier Ausbau Haltestellen

Der Ausbau des ÖPNV ist ein zentraler Baustein der Mobilitätswende in Wuppertal. Der Umfang des Ausbaus hängt dabei entscheidend von erweiterten Finanzierungsmöglichkeiten des ÖPNV in den kommenden Jahren und vorhandenen personellen Ressourcen in der Fachverwaltung ab. Hierzu gibt es derzeit umfassende Abstimmungen auf Bundes- und Landesebene, die auch in den aktuell zu erstellenden Nahverkehrsplan einfließen werden. Unabhängig von diesen Grundsatzfragen spielt der barrierefreie Ausbau von Haltestellen eine wichtige Rolle für einen nutzerfreundlichen ÖPNV für alle Bürgerinnen und Bürger Wuppertals. Bis zum Jahr 2025 sollen mindestens 20 weitere Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden.

(2) Maßnahmen mit Entscheidungen der Bezirksvertretungen und des Ausschusses für Verkehr

(7) Platz am Kolk

Der Platz am Kolk ist von hoher städtebaulicher Bedeutung im Zentrum von Elberfeld und daher zentraler Baustein der „Qualitätsoffensive Innenstadt Elberfeld“. Er stellt zudem das Eingangstor zur Hofaue und den dortigen Stadtentwicklungsperspektiven mit Blick auf das neue Pina Bausch-Zentrum dar. Die Parkplätze auf dem Platz am Kolk werden aufgrund des z.T. neu geschaffenen umfassenden Parkplatz- und Parkhaus-Angebotes in unmittelbarer Nähe nicht mehr benötigt. Der Platz ist nicht als öffentliche Parkplatzfläche gewidmet und kann daher formal problemlos anders genutzt werden. Mit dem Post-Boutique-Hotel hat der Platz schon eine wichtige Aufwertung erfahren. Es gibt eine große Zahl an Ideen und Planungen zur temporären und dauerhaften Umgestaltung für den Platz am Kolk. Diese sollen bis zum 2025 vorangetrieben und in Planungen für eine dauerhafte Umgestaltung umgesetzt werden. Den Weg dahin sollen länger dauernde temporäre Nutzungen (insbesondere in den Sommermonaten) vorbereiten.

(8) Weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Arrenberg

Das Quartier Arrenberg ist heute schon eines der Wuppertaler Vorzeigequartiere für mehr Lebensqualität, soziale Inklusion und Klimaschutz. Dieser Charakter soll auch durch die weitere Verkehrsentwicklung im Quartier befördert werden. Es gibt dafür Vorschläge aus dem Quartier z.B. für eine veränderte Verkehrsführung auf der Simonstraße sowie für eine digitale Straßenbeschilderung, die die Aufenthaltsqualität dort erheblich erhöhen würden. In enger Abstimmung mit der Bezirksvertretung und dem Straßenverkehrsressort sollen diese Vorschläge geprüft, konkretisiert und umgesetzt werden.

(9) Umbau Heckinghauser Straße

Der Umbau der Heckinghauser Straße eröffnet erhebliche Potenziale für eine umfassende städtebauliche Umbewertung von Heckinghausen und würde den positiven Stadtentwicklungsprozess der letzten Jahre weiter stärken (Stichworte: Neues Stadtteilzentrum, Umbau Bayer Park, Visiodrome im Gaskessel). Seit Anfang 2023 liegen Planungsvarianten für den Umbau der Heckinghauser Straße vor, die im Jahr 2023 in die politische Beratung gehen. Bis zum 2025 geht es darum, die Umsetzung der Neugestaltung auf den Weg zu bringen und die Finanzierung dafür abzusichern.

(10) Ausbau Mobilstationen – Bekanntmachen, Ausbauen, Konsolidieren

Mobilstationen sind ein wichtiger Baustein zur Förderung der Intermodalität in Stadtquartieren und im gesamtstädtischen Verkehr. Wuppertal verfügt über eine größere Zahl großer (insbesondere an ÖPNV-Knotenpunkten) und kleinerer Quartiers-Mobilstationen (Ölberg und Nordstadt (Wiesenstraße)). Die bestehenden Mobilstationen sind den Wuppertalerinnen und Wuppertaler oft als Marke nicht bekannt und können z.T. ausgebaut werden. In enger Zusammenarbeit mit

Kooperationspartnern sollen die bestehenden Mobilstationen stärker bekanntgemacht, ausgebaut und die Zahl der Mobilstationen ausgeweitet werden. Bis zum Jahr 2025 ist der Ausbau und die weitere Einrichtung von 10 Mobilstationen in Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren/-innen und Kooperationspartnern/-innen vorgesehen.

(11) Gehweg-Parken in einzelnen Schlüsselquartieren reduzieren

Das illegale Gehwegparken in einigen hoch verdichteten Quartieren (insb. in der Elberfelder Nordstadt, auf dem Rott, der Südstadt, am Kothen) stellt ein hohes Sicherheitsrisiko (gerade bei Feuerwehreinsätzen) dar und behindert zudem massiv die (Fuß)-Mobilität von Wuppertalerinnen und Wuppertalern. Das illegale Gehparken soll zukünftig konsequent geahndet werden, der Rat der Stadt Wuppertal hat Ende 2022 zudem Beschlüsse zur Entschärfung von Kreuzungsbereichen durch parkende Autos beschlossen. Bis 2025 sollen 5 der besonders problematischen Straßenverläufe identifiziert und dort das Gehwegparken (durch nur noch einseitige Parkmöglichkeit und eingebettet in Quartiersparkkonzepte) abgestellt werden. Umfassende Parkraumkonzepte zur Neuordnung des Parkens im gesamten Quartier sind darüber hinaus zu entwickeln.

(12) Parkpromenade (zwischen Barmer Anlage und Nordpark)

Die „Parkpromenade“ ist die Idee einer (gut ausgeschilderten und mit Informationen zu Streckenpunkten) versehenen Fußwegeverbindung zwischen den Barmer Anlagen und dem Nordpark quer durch die Barmer Innenstadt. Der von Fuß e.V. und weiteren Initiatoren ausgearbeitete Streckenverlauf schafft hohe Anreize für den Fußverkehr in Barmen. Er weist die Wege zur Nordbahntrasse und anliegenden Parks aus, ist auch ein Baustein für die fußläufige Erschließung des neuen Heubruch-Quartiers. Für die Umsetzung der Parkpromenade gilt es Fördermöglichkeiten zu erschließen (auch im Kontext der BUGA+ - Planungen) sowie die enge Kopplung mit anderen Maßnahmen (z.B. die Installation von mehr Parkbänken, Fußgänger-Wegweisung) umzusetzen. Bis 2025 sollen erste wichtige Abschnitte der Parkpromenade und Finanzierungsmöglichkeiten umgesetzt sein.

(13) Ausweisung von weiteren Fahrradstraßen (in Bezirken und überregional)

Im Jahr 2022 wurde mit der (Neuen) Friedrichstraße nach 20 Jahren die 2. Fahrradstraße (nach der Luisenstraße) in Wuppertal ausgewiesen. Bis zum Jahr 2025 gilt es den Ausbau von Fahrradstraßen in Wuppertal für eine sichere Fahrradmobilität in der Stadt erheblich zu erhöhen. Konkrete weitere Projekte sind schon in Planung. Ziel ist es, bis zum Jahr 2025 mindestens 5 weitere Fahrradstraßen in der Stadt umzusetzen (Kandidaten sind insbesondere die Tönniesstraße, die Luhnstraße, die Herderstraße, das Hardtufer und der Rutenbecker Weg)

(2a) Temporäre Maßnahmen

(14) Tag des Guten Lebens 2023

Am Sonntag, dem 04.06.2023 findet der „Tag des guten Lebens“ in Oberbarmen statt und ist mit der Sperrung der B7 zwischen Wupperfelder Markt und Wichlinghauser Straße verbunden. Der Tag des Guten Lebens eröffnet einen neuen Blick auf die Aufenthaltsqualität auf der Berliner Straße. Die Erfahrungen sollten im Nachgang genutzt werden, um dauerhafte Vorschläge für die Qualitätsverbesserung der Berliner Straße mit Oberbarmer Akteuren zu diskutieren.

(15) Kaiserstraße im Sommer 2024 temporär sperren

Die Umwandlung des Abschnittes Kaiserplatz/Bahnstraße bis Brucher Straße der B228 in Vohwinkel in eine Fußgängerzone ist eine Idee der „Vision Vohwinkel“, die im Jahr 2022 auf hohe Resonanz gestoßen ist. Diese Umwandlung wäre mit einer massiven Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Vohwinkler Innenstadt verbunden und könnte ein weiterer zentraler Baustein für Vohwinkler Projekte im Zuge der Bundesgartenschau 2031 sein. Aktuell stehen dem noch bundesgesetzliche Beschränkungen (da es sich bei der B228 um eine Bundesstraße handelt) entgegen. Jedoch wird derzeit

über die Stärkung der kommunalen Gestaltungsmöglichkeiten diskutiert. Das Beispiel Kaiserstraße könnte Impulse auch für diese Debatte liefern.

Die Idee ist daher, im Sommer 2024 eine temporäre Sperrung (z.B. im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche 2024) vorzunehmen, der das entsprechende Teilstück für eine Woche aus dem Verkehr herausnimmt und als Fußgängerzone nutzt. Dies würde es ermöglichen Erfahrungswerte sowohl zur veränderten Aufenthaltsqualität, der anderen Verkehrsführung und der Nutzerakzeptanz zu sammeln.

(3) Maßnahmen mit Unterstützung des Ausschusses für Verkehr oder des Rates

(16) Integrierte Parkraumkonzepte

Integrierte Parkraumkonzepte in Wuppertal sind ein zentraler Baustein, um den Parkdruck und die schwierigen Parkverhältnisse (Stichwort: Gehwegparken) insbesondere in den hoch verdichteten Stadtteilen Wuppertals zu entschärfen. In solchen Konzepten gilt es Pilot/Schlüsselquartiere festzulegen, Flächen für das Quartiers- und Bewohnerparken zu identifizieren (Bausteine sind hier u.a. die in 2023 eröffnende Quartiersgarage am Kasinogarten) sowie begleitende Anreizmaßnahmen (z.B. Preisgestaltung für das Bewohnerparken, Digitalisierung der Parkraumbewirtschaftung) zu erarbeiten. Ziel für 2025 sind umfassende Konzepte für Schlüsselstadtteile in Wuppertal sowie 3 erfolgreiche Pilotumsetzungen (u.a. Quartiersgarage Kasinogarten)

(17) BUGA-Radrundweg

Der von der Initiative „Füreinander Miteinander Heckinghausen“ und Greenpeace Wuppertal ausgearbeitete Vorschlag eines rund 35 km-langen Radrundweges um Wuppertal (u.a. unter Integration großer Teile der Nordbahntrasse) hat sich früh als ein Schlüsselprojekt der BUGA+ - Umsetzung herauskristallisiert. Bis zum Jahr 2025 geht es darum, die Umsetzung durch eine konkrete Abschnittsplanung sowie die Erschließung von Finanzierungsmöglichkeiten soweit auf den Weg zu bringen, dass die Umsetzung weitgehender Teile des Radrundweges bis zum Jahr 2031 möglich wird.

(18) Beschleunigte Umsetzung Tal-Achsen-Radweg

Unter dem „Talachsenradweg“ ist die zentrale Ost-West-Fahrrad-Achse parallel zur B7 im Abschnitt zwischen Steinweg in Barmen und Briller Straße in Elberfeld im Talkessel Wuppertals zu verstehen. Gleichwohl, dass diese Achse auch heute schon in beide Richtungen befahrbar ist, besteht ein enormer Handlungsbedarf, um eine adäquate und den heutigen Standards entsprechenden Radwegeverbindung in beide Fahrtrichtungen zu erhalten. Erste Abschnitte wurden in den letzten Jahren umgesetzt. Bis zum Jahr 2025 sollen die noch ausstehenden Planungsabschnitte des Tal-Achsen-Radweg geplant und nach Möglichkeit umgesetzt werden.

(4) Maßnahmen aus/mit unternehmerischer Initiative

(19) Stationäres E-Bike-System mit Unternehmenspartnern (und der Universität)

Neben den im Jahr 2023 startenden Free-Floater-Leih-E-Bikes soll auch ein stationäres E-Bike-System in Wuppertal umgesetzt werden, insbesondere um die Nutzung des E-Bikes für Job-Pendler zu befördern. Hierzu haben in den letzten beiden Jahren intensive Gespräche mit Pionier-Anbietern stattgefunden. Bis 2025 soll in enger Kooperationen mit Unternehmen in Wuppertal, die Stationen auf ihrem Firmengelände anbieten und die das Netzwerk in ihr eigenes Betriebliches Mobilitätsmanagement integrieren, der Aufbau eines stationären E-Bike-Systems erfolgen.

(20) Ausrollen von Free-Floater-Verleihanbietern

Im Jahr 2023 sollen Free-Floater E-Bikes und E-Roller im Stadtgebiet unter den von der Stadt vorgegebenen Rahmenbedingungen in Wuppertal verfügbar sein. Das Angebot soll bis 2025 etabliert und in seinen Mobilitäts- und sonstigen Effekten umfassend evaluiert werden.

(21) Ausbau der E-Lade Säulen-Strategie

Für die stärkere Nutzung der Elektromobilität ist der Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur von zentraler Bedeutung. Bisher liegt hierfür kein geschlossenes Konzept vor, das im Stadtgebiet nach unterschiedlichen Lade-Konstellationen (von dichten Innenstadtgebieten bis zu Wohngebieten mit umfassender Eigenladestruktur über Wallboxen in Garagen). Das Konzept soll bis zum Jahr 2024 entwickelt werden und die Zahl der Ladesäulen im Stadtgebiet um 100 öffentliche Ladepunkte erhöht werden.

(5) Regionale Initiativen

(22) Bergische Kooperation - insbesondere Veloroute Düsseldorf - Mettmann - Wuppertal

Im Rahmen des Integrierten Regionalen Mobilitätsmanagements (IRM) hat die Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft ein umfassendes Konzept für die Weiterentwicklung des ÖPNV und überregionaler Radverkehrsverbindungen im Bergischen Land vorgelegt. Ein wichtiger Baustein ist dabei u.a. eine Schnellrad-Verbindung von Wuppertal nach Düsseldorf (Veloroute). Diese gilt es in enger Kooperation mit den Partnern aus den Nachbarstädten und Nachbarkreisen auf den Weg zu bringen sowie weitere Kooperationsmöglichkeiten (z.B. in den Feldern E-Bike-Verleihsysteme, On-Demand-Verkehre) umzusetzen.

(6) Überregionale Netzwerk-Initiativen

(23) Mitglied im Reallabor-Verbund „Autonomes Fahren“ mit KIT-Karlsruhe, IMO-HSG, CAMO

Schon heute verfügt Wuppertal über wissenschaftliche Modellprojekte der Bergischen Universität zusammen mit Vorreiterunternehmen wie der Aptiv (Koordination über die BSW) über eine hervorgehobene Stellung im Bereich autonomes Fahren. Diese gilt es künftig weiter auszubauen (Gemeinsame Projekte, Veranstaltungen, Modellversuche) - u.a. durch die Kooperation mit dem Reallabor „Autonomes Fahren“ am KIT Karlsruhe (zu dem Kontakt etabliert ist)

(24) Lieferverkehr mit großen KEP (Kurier-Express-Paket)-Dienstleister

Neben den Personen- gilt es auch die Güterverkehre des in Wuppertal (insb. aufgrund des weiter steigenden Paketverkehrsaufkommens) zu optimieren, incl. Ideen zur „Retro“-Logistik im Rahmen des Circular Valley. Hierzu bestehen heute schon Kontakte zu führenden Paketdienstleistern. Diese gilt es auszubauen und bis 2025 erste Konzepte für dezentrale und ökologisch optimierte Liefersysteme umzusetzen.

(7) Überregionale politische Initiativen

(25) Politischer Einsatz für Tempo 30-Initiative

Über 500 Kommunen haben sich der Tempo 30-Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten“ angeschlossen, darunter auch Wuppertal. Die hierfür erforderliche Anpassung der StVO gilt es bis zum Ende der Legislaturperiode mit Nachdruck auf Bundesebene einzufordern und nach einer Realisierung ein Konzept für die Umsetzung in Wuppertal auf den Weg zu bringen.