

# Mobilitätskonzept Wuppertal

## Ergebnisse Online-Dialog

### Aussagen zur zukünftigen Mobilität

**Busse und Bahnen sind das Rückgrat der Mobilität** in Wuppertal. Hohe Taktung, viele Linien und eine Beschleunigung auf Hauptstraßen sollen dazu beitragen den öffentlichen Verkehr in Wuppertal stärken.

Wuppertal soll ein **Mobilitätslabor** werden und sich offen gegenüber neuen Ideen zeigen. In Verkehrsversuchen (z.B. Fußgängerzone am Laurentiusplatz) über einen bestimmten Zeitraum können Maßnahmen und ihre Wirkungen übergangsweise getestet werden. Dabei wird akzeptiert, dass ein Verkehrsversuch auch mal negativ auf den Verkehr und die Mobilität wirken

Die Wohnquartiere sollen als attraktive Lebensmittelpunkte wahrgenommen werden. **Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität** werden daher in **Quartieren** höher priorisiert

Einkommensschwachen Personen wird die Mobilität in der Stadt und so die **gesellschaftliche Teilhabe durch eine kostengünstigere Nutzung** von Bussen und Bahnen und weiteren Mobilitätsangeboten ermöglicht.

[...]. Nun muss ein Netz aus **sicheren Radwegen, Radstreifen und Fahrradstraßen** folgen, damit das Radfahren für alle Wuppertalerinnen und Wuppertaler eine attraktive Alternative wird. Dies bedeutet auch, dass bspw. das Auto Raum an das Fahrrad abtreten muss.

Zur Reduzierung der Nachfrage sollten **Parkplätze bei begrenzten Flächen häufiger Geld kosten** und insgesamt teurer werden. Ein Ticket für Busse und Bahnen in die Innenstadt sollte günstiger sein als der Parkplatz.

Im Sinne der Verkehrssicherheit, der Luftqualität und der Lärmbelastungen sollte in Wuppertal **in bebauten Gebieten nur noch mit 30 km/h** gefahren werden. Dadurch steigen auch die Qualitäten im Rad- und im Fußverkehr.

Es gibt **kein Anrecht auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum**. Parkplätze sollten daher nur dort vorhanden sein, wo ausreichend Platz ist und andere Verkehrsteilnehmende nicht eingeschränkt werden.

Wuppertal ist eine Stadt des Fußverkehrs. Daher sollen überall **breite Gehwege und fußgängerfreundliche Querungen** über Hauptstraßen geschaffen werden. Andere Verkehrsteilnehmende wie z.B. parkende Autos oder Radfahrende gehören nicht auf den Bürgersteig.

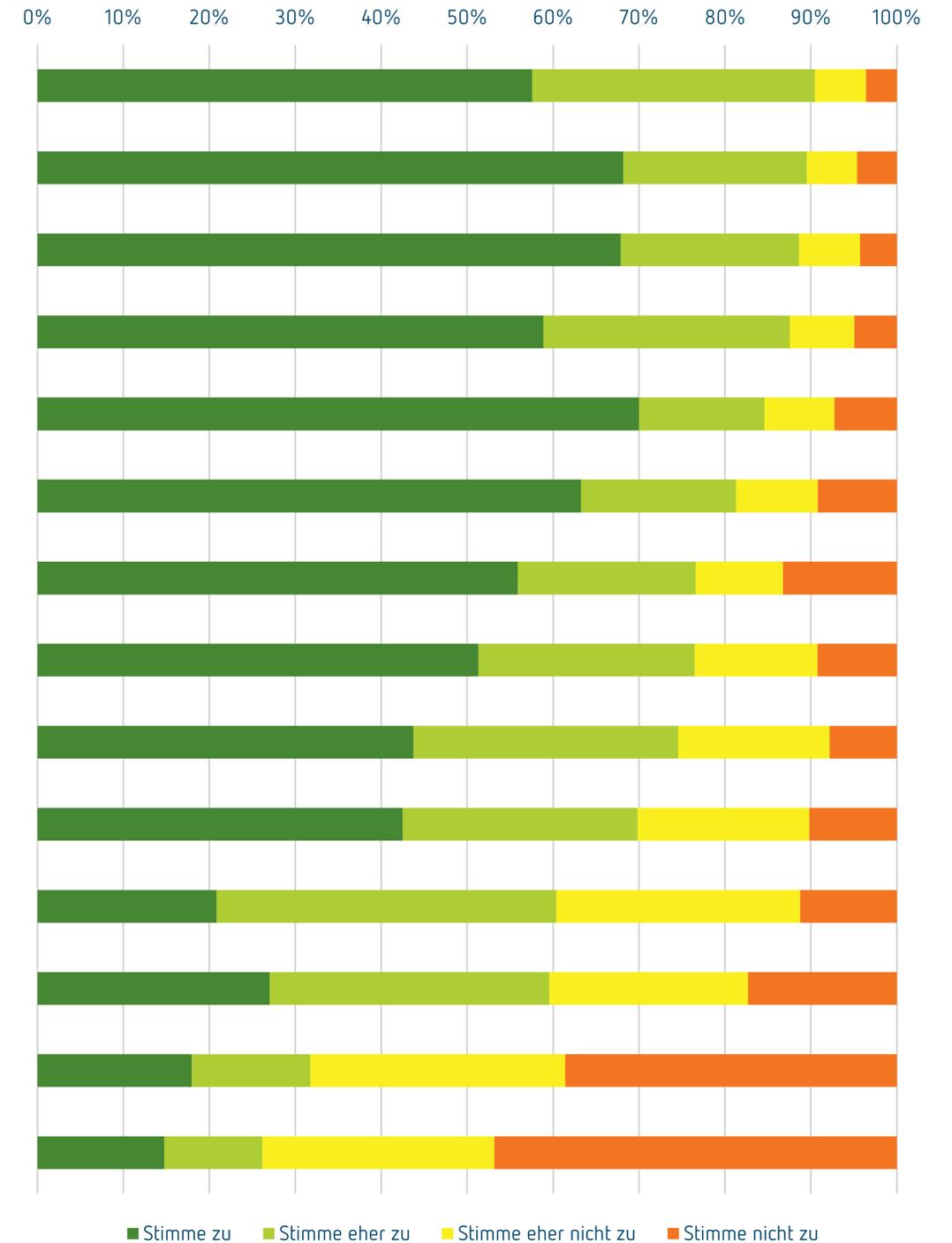
Durch eine **stärkere Kontrolle** von Falschparker\*innen und Geschwindigkeiten von Autos kann die aktuelle Verkehrssituation sehr verbessert werden.

**Elektro-Auflademöglichkeiten** für Autos sollten an allen Zielorten in Wuppertal entstehen. Es wird akzeptiert, dass hierfür auch zusätzlicher öffentlicher Raum benötigt wird.

In den engen Hauptstraßen von Wuppertal ist ein verträgliches Nebeneinander von Autos und Radfahrenden/ Fußgänger:innen nur mit Kompromissen zu bewerkstelligen. Daher sollten die Hauptverbindungen für den **Fuß- und Radverkehr als attraktive Achsen durch die Nebenstraßen** geführt werden (z.B. auf Fahrradstraßen) und auf den Hauptstraßen die Autos und Busse priorisiert werden.

Mit dem Auto oder in Bussen durch die Stadt zu fahren, sollte schneller und effizienter gehen. Durch **intelligente Systeme bei der Ampelschaltung** (z.B. „grüne Welle“) für die Autos und Busse kann der Auto- und Busverkehr, aber auch der Wirtschaftsstandort in Wuppertal gestärkt werden. Längere Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr werden hierbei akzeptiert.

Aufgrund der Höhenunterschiede Wuppertals **kann Wuppertal nicht auf den Radverkehr ausgerichtet werden**. Eine grundsätzliche Ausstattung mit Radwegen auf Hauptverbindungen reicht aus. Primär sollten Busse und Bahnen gefördert und der Autoverkehr störungsfrei und sicher abgewickelt werden.



n=897, nur vollständige Eingaben, vorläufige Auswertung ohne Gewähr

# Mobilitätskonzept Wuppertal

## Ergebnisse Online-Dialog

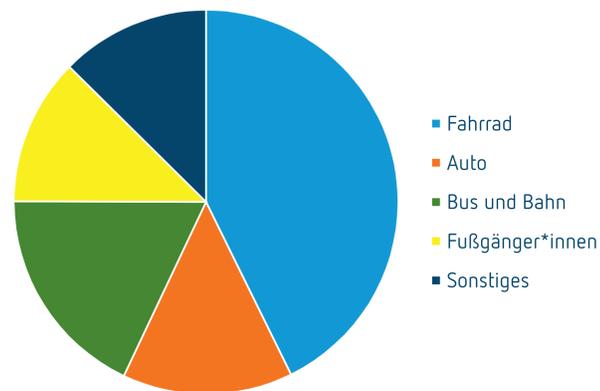
### 15 Wupper-Taler zur Verbesserung der Mobilität



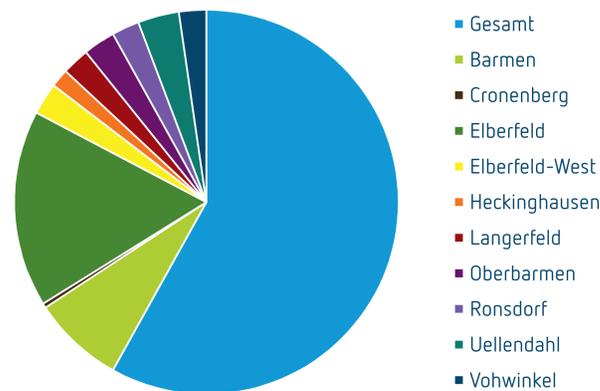
n=897, nur vollständige Eingaben, vorläufige Auswertung ohne Gewähr

### Rückmeldungen aus dem Ideenmelder

#### Betreffende Verkehrsart

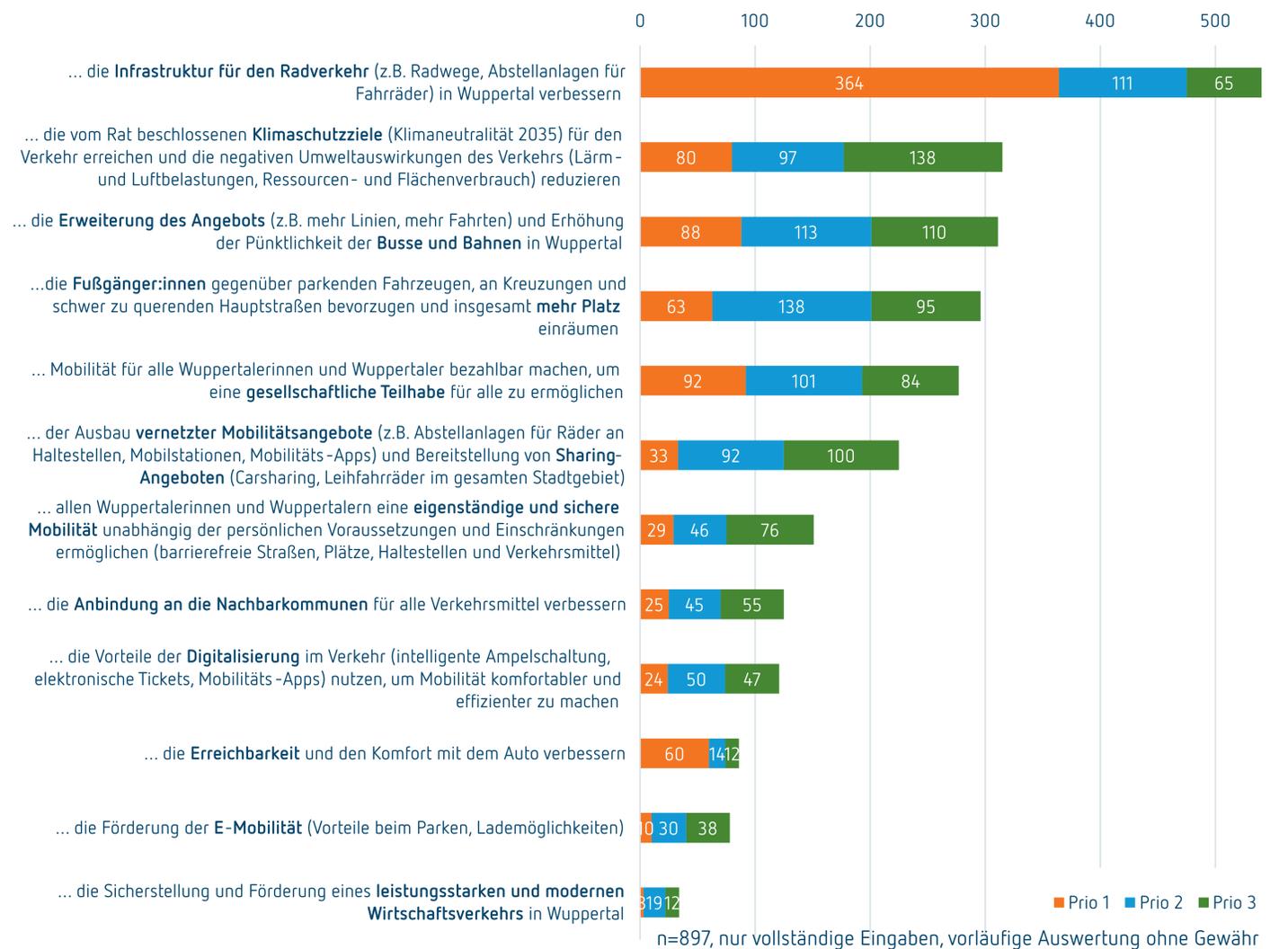


#### Betreffenden Stadtteil



n=405, nur vollständige Eingaben, vorläufige Auswertung ohne Gewähr

### Ziele der Mobilitätsentwicklung



n=897, nur vollständige Eingaben, vorläufige Auswertung ohne Gewähr

