

25 MOBILITÄTS- PROJEKTE BIS 2025

Beitrag für eine zukunftsfähige Mobilität in Wuppertal

Abschlussbilanz (Sommer 2025)



Übersicht

Übersicht	1
Das 25F25-Projekt - Hintergründe und Einordnung des Ergebnisberichtes	3
Tabellarischer Überblick über alle 25F25-Projekte	5
(1) Fahrrad-Bügel-Ausbau	6
(2) Nutzung von Parkplatzflächen für Gastronomie und Aufenthaltsflächen.....	7
(3) Ausbau der wegweisenden Beschilderung des Radverkehrsnetzes NRW	8
(4) Job-Ticket/Job-Rad in der Stadtverwaltung	8
(5) Bänke für den ruhenden Fußverkehr.....	9
(6) Barrierefreier Ausbau Haltestellen	10
(7) Platz am Kolk	11
(8) Weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Arrenberg	12
(9) Umbau Heckinghauser Straße	12
(10) Ausbau Mobilstationen – Bekanntmachen, Ausbauen, Konsolidieren	13
(11) Gehweg-Parken in einzelnen Schlüsselquartieren reduzieren	14
(12) Parkpromenade (zwischen Barmer Anlage und Nordpark)	14
(13) Ausweisung von weiteren Fahrradstraßen (in Bezirken und überregional)	15
(14) Tag des Guten Lebens 2023	16
(15) Kaiserstraße im Sommer 2024 temporär sperren	16
(16) Integrierte Parkraumkonzepte.....	17
(17) BUGA-Radrundweg	17
(18) Beschleunigte Umsetzung Tal-Achsen-Radweg	18
(19) Stationäres E-Bike-System mit Unternehmenspartnern (und der Universität).....	19
(20) Ausrollen von Free-Floater-Verleihanbietern	19
(21) Ausbau der E-Lade Säulen-Strategie	20
(22) Bergische Kooperation - insbesondere Veloroute Düsseldorf - Mettmann - Wuppertal	21
(23) Mitglied im Reallabor-Verbund „Autonomes Fahren“ mit KIT-Karlsruhe, IMO-HSG	22
(24) Lieferverkehr mit großen KEP (Kurier-Express-Paket)-Dienstleister.....	22
(25) Politischer Einsatz für Tempo 30-Initiative	23

Das 25F25-Projekt - Hintergründe und Einordnung des Ergebnisberichtes

Städtische Mobilitätspolitik ist oft ein sehr emotionsgeladenes und durch Einzelthemen getriebenes Politikfeld in Kommunen (Stichworte sind hier in Wuppertal in den letzten Jahren z.B. die Leih-Scooter-Einführung, das Gehwegparken in der verdichten Nord- und Südstadt oder die Diskussion über Tempo 30-Zonen). Durch diese Fokussierung auf Einzelthemen geht der Gesamtblick auf die vielen Dimensionen umfassende Mobilitätswende verloren.

Das ist oft auch für die zuständige Fachverwaltung ernüchternd, weil sie kontinuierlich an vielen Bausteinen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik gleichzeitig arbeitet, aber nur wenige, oft kontroverse Themen gesehen werden.

Genau hier setzt die im März 2023 vorgestellte 25F25-Initiative („25 Mobilitätsprojekte bis zum Jahr 2025“) an. Sie stellt nicht auf die klassischen Aufreger-Themen ab, sondern konzentriert sich auf das Monitoring von 25 wichtigen Systembausteinen für die Mobilitätswende in Wuppertal. Damit soll ...

- ein ganzheitlicher Blick auf die Mobilitätswende in Wuppertal erfolgen,
- die ganze Breite lokaler Mobilitätspolitik deutlich werden,
- die Leistungen der Fach-Verwaltung im Themenfeld sichtbar werden,
- eine stärkere Selbstwirksamkeits-Wahrnehmung bei allen beteiligten Akteuren mit Blick auf die Verkehrswende erfolgen,
- und dadurch, dass ein Monitoring über 2,5 Jahre stattfindet, auch ein Lernen über spezifische Hindernisse und Erfolgsbedingungen bei Mobilitätsmaßnahmen ermöglicht werden

Der jetzt vorgelegte Abschlussbericht leistet mehreres:

- Er macht deutlich, was in den letzten 2,5 Jahren in den 25 definierten Projektbereichen umgesetzt wurde.
- Ebenso wird klar, wo eine Umsetzung in dieser Zeit nicht erfolgt ist oder sich erheblich verzögert hat.
- Sowohl aus den erfolgreichen als auch den gescheiterten Projekten lässt sich viel über Hindernisse und fördernde Faktoren für die Umsetzung der Mobilitätswende lernen.

Daher ist der vorliegende Bericht auch eine Grundlage für die Arbeit im Verkehrsausschuss in der kommenden Wahlperiode (2025 – 2030) und für alle sonstigen Akteure, die sich in Wuppertal für eine Mobilitätswende einsetzen.

Beim Blick auf die 25 Projekte entsteht ein gemischtes Bild. In einigen Feldern wurden die Ziele vollumfänglich erreicht, in anderen ist man hinter den Zielwerten erheblich zurückgeblieben oder kam es sogar zur Gesamteinstellung des Projektes. Die Übersichtsmatrix am Anfang des Berichtes gibt dazu einen guten Überblick. Zudem sind die jeweils erreichten Ziele auch nochmals in den Einzelbeschreibungen zu den Projekten abrufbar.

Einige übergreifende Erfahrungen mit Blick auf Hemmfaktoren und Erfolgsbedingungen fallen dabei auf:

- Zivilgesellschaftliches Engagement ist oft der Auslöser für innovative Verkehrsmaßnahmen. Für die Umsetzung braucht es aber Konstanz und ein konsequentes Dranbleiben. Positiv-Beispiel ist hierfür der BUGA+-Radrundweg, eher ernüchternde Beispiele sind die Park-Promenade oder die Verkehrsberuhigungs-Initiative im Arrenberg.
- Dennoch war auch in den letzten drei Jahren zivilgesellschaftliches Engagement zentraler Treiber für innovative Mobilitätsimpulse - und setzt damit die Tradition der Nordbahn-Trasse fort:

Neuestes Beispiel ist die Initiative zur Gründung einer Mobilitätsgesellschaft. Der Ursprungsimpuls kam hier aus der Zivilgesellschaft rund um die Initiative zum „Mobilen Ölberg“. Der entscheidende Ausbau wurde dann durch den Einbezug vieler Wuppertaler Unternehmen und einer professionellen Projektbetreuung und Fördermittel-Einwerbung durch die „Neue Effizienz“ möglich.

- Neben den oft im Vordergrund stehenden Vorreiterprojekten gibt es viel und kontinuierlich vorangetriebenes Geschäft der Fachverwaltung, das für die Mobilitätswende sehr wichtig ist, aber oft gar nicht bewusst wahrgenommen wird (Fahrradbügel-Aufstellung, Haltestellen-Ausbau, Bänke, Fahrrad-Strassen)
- Politische Grabenkämpfe führen oft zu jahrelangen Verzögerungen und blockieren Kontinuität in der Verwaltung. Sie führen gerade bei sehr engagierten Akteurinnen zu Frustration und nehmen Energie.
- Leider existieren für Kommunen immer noch übergeordnete bundesgesetzliche Blockaden, die einen durchaus in Wuppertal und den Stadtbezirken vor Ort existierenden Umsetzungswillen ausbremsen (Beispiele sind Tempo 30-Zonen auf überörtlichen Straßen, zusätzliche Zebrastreifen, die Einführung eines städtischen Job-Ticket für Beamte der Stadtverwaltung)

Hinweis zum Aufbau

Die folgende Aufstellung gibt einen Überblick über den Fortschritt im Rahmen der in der Initiative #25F25 in den Fokus genommenen 25 Verkehrsprojekte (<https://www.wuppertal.de/presse/meldungen/meldungen-2023/maerz/fuer-25-auftakt-citykirche.php>). Im Rahmen der Initiative im März 2023 wurde ein halbjährlicher Fortschrittsbericht für die Projekte vorgesehen.

Die Endbilanz baut auf der ersten und zweiten Zwischenbilanz auf. D.h. der Stand Juni 2025 weist bis auf eine Ausnahme die Veränderungen seit September 2023 bzw. Juni 2024 aus.

Tabellarischer Überblick über alle 25F25-Projekte

Nr. Projekt	Zielgröße	Status (Ampel)*	Stand Juni 25	Kommentierung
1 Fahrradbügel ausbauen	100		> 100	Kontinuierlicher Ausbau wurde vom Verkehrsressort umgesetzt und wird entsprechend fortgesetzt
2 Parkplatzflächen reduzieren	20		Ca. 7	Geringer Zubau, da schon erhebliche Außenfläche vorher existieren (z.B. Laurentiusplatz) und weniger Zusatznachfrage als erwartet.
3 Beschilderung Radnetz	10 Knotenpunkte		15 in Planung	Überregionale Einbettung hat zu Verzögerungen geführt
4 Job-Ticket einführen	eingeführt		eingeführt	Subventionierte Variante eingeführt, komplette Erstattung scheiterte trotz Intervention an Landesregierung
5 Bänke aufstellen	25		> 50	Beispiel für gutes Zusammenspiel von Stadtverwaltung und Bezirksvertretungen
6 Barrierefreie Haltestellen einrichten	20		22 + 24 in Planung	Wuppertal liegt hier im Vergleich zu anderen Städten im Ausbau noch erheblich zurück, Ausbau hat in den letzten drei Jahren aber Schwung aufgenommen
7 Platz am Kolk umnutzen	3 Monate		dauerhaft	Erfolgreiche Umnutzung im Sommer 2024 mit Erhalt der Aufenthaltsfläche im Jahr 2025. Weitere Planung ab 2026 ist offen
8 Verkehrsberuhigung Arrenberg	umgesetzt		nicht umgesetzt	Ursprungsimpuls wurde von den Akteuren im Arrenberg nicht weiter verfolgt, daher kein Aufgreifen durch Stadtverwaltung
9 Konzept Heckinghauser Straße	umsetzbare Variante		Bisher nicht umgesetzt	Durch großes notwendiges Investitionsvolumen wurde die Maßnahme zeitlich erheblich nach hinten geschoben. Umsetzungsvarianten sind noch in politischer Diskussion
10 Mobilstationen ausbauen	10		2 + 5 in Planung	Mobilstationenausbau lief etwas langsamer als erhofft. Initiative zur Gründung einer Mobilitätsgesellschaft kann ab 2026 zusätzlichen Schwung in das Thema bringen
11 Gehwegparken reduzieren	5 Straßen		1 Straße	Nach langen politischen Diskussionen wurde mit dem Hombüchel ein Anfang gemacht. Wird im Rahmen der Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes für die Nordstadt weiter an Schwung gewinnen
12 Parkpromenade einrichten	3 Abschnitte		kein Abschnitt	Durch abgenommenes Engagement der Initiative keine Weiterverfolgung
13 Fahrradstraßen ausbauen	5		5	Einrichtung von Fahrradstraßen hat nach fast 20 Jahren Pause in den letzten Jahren an Fahrt gewonnen. Weitere sind in Planung
14 Tag des guten Lebens durchführen	durchgeführt		durchgeführt	2. Tag des guten Lebens im Jahr 2023 durchgeführt, 3. für 2026 in Planung (Kaiserstraße)
15 Kaiserstraße temporär sperren	1 Woche		nicht umgesetzt	Umfassende Klärungen der Voraussetzungen. Aufgrund intensiver politischer Diskussionen auf die Zeit nach der Kommunalwahl verschoben.
16 Parkraumkonzepte erstellen	3 Konkretisierungen		1 Konkretisierung Nordstadt und Luisenviertel	Start nach langer Vorlaufphase gelungen. Es besteht Hoffnung auf mehr Dynamik in den kommenden Jahren
17 BUGA-Radrundweg planen	Abschnittsplanung fertig		Abschnittsplanung erfolgt	Der bürgerschaftliche Impuls wurde erfolgreich in Planungsprozesse des zuständigen Ressorts übersetzt
18 Tal-Achsen-Radweg fertigstellen	fertig		fertig Ende 2025	Wichtige Schritte wurden umgesetzt. Endgültige Fertigstellung wird erst nach Kommunalwahl erfolgen.
19 Stationäres E-Bike-System einrichten	20 Stationen		zurückgestellt	Testphase mit mobilen Leihrädern geplant, aber aufgrund geringer Zahlen wenig aussagekräftig. Thema soll im Rahmen der neuen Mobilitätsgesellschaft wieder aufgegriffen
20 Free-Floater-Anbieter zulassen	am Start		drei (vier) Anbieter	Ausarbeitungen von umfassenden Betreiberanforderungen im Rat. Thema ist durch die Scooter weiter in der politischen Debatte
21 E-Ladesäulenstrategie erstellen	100		>100	Dynamischer Ausbau insbesondere durch WSW und andere Anbieter erfolgt. E-Ladesäulenstrategie liegt seit 2025 vor.
22 Veloroute Düsseldorf-Wuppertal	Fest priorisiert		Vereinbarungen geschlossen	Planungsvereinbarung mit Stadt Düsseldorf und unter Federführung des Kreises Mettmanns erfolgreich abgeschlossen.
23 Teilnahme Reallabor Autonomes Fahren	Eingerichtet		keine Teilnahme	In Gesprächen mit dem KIT Karlsruhe ergaben sich keine ausreichende Schnittmenge für eine Reallabor-Erichtung
24 Lieferverkehr reduzieren	Testversuch umgesetzt		Testversuch umgesetzt	Erste Planungsansätze auf den Weg gebracht, durch Wechsel des Dezernenten und fehlendes Interesse der Anbieter wieder eingestellt
25 Teilnahme Tempo 30-Initiative	Erfolgt/Konzept da		Änderung StVO	StVO-Novelle erfolgt, wenn auch nicht in dem vom Städtebündnis erhofften Umfang.
*Ampel-Legende				Nicht erreicht Teilweise erreicht Vollständig erreicht

(1) Fahrrad-Bügel-Ausbau

Ziel 2025:

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.



Zielerreichung:

Insgesamt wurden zwischen 2023 und 2025 106 Fahrradbügel (siehe unten) politisch beschlossen und zum allergrößten Teil auch installiert. Damit wurde dieses Ziel sogar, wenn auch nur leicht, übertroffen.

Fazit:

Auch wenn dies eins der Fokusprojekte von 25F25 war, so ist doch zu betonen, dass es sich bei der Neuintiierung von Fahrradbügeln um ein laufendes Geschäft des Verkehrsressorts (R104) handelt, das auch in Zukunft mit Priorität voran getrieben werden wird. Hierzu gibt es ein eigenes Budget bei R104. Da es sich bei den Fahrradbügeln um individuelle Anfertigungen handelt, kann es vorkommen, dass der Ausbau sich in Abhängigkeit von den freien Kapazitäten des Auftragnehmers verzögert.

Die Fahrradbügel werden gut bis sehr gut genutzt und schaffen damit eine wichtige Grundlage für die Verkehrswende in Wuppertal.

- 20 im Quartier Osternbaum
- 2 am Bahnhof Steinbeck
- 3 in der Bärenstraße
- 6 beim Schwimmbad Wasserfreunde e.V. Bendahler Straße
- 2 in der Höhne
- 2 in der Ritterstraße
- 1 auf dem Königshöher Weg
- 3 auf der Neumarktstraße
- 2 am Kothen
- 6 in der Brunnenstraße und Schreinerstraße
- 4 in der Charlottenstraße
- 3 in der Kriegerheimstraße
- 3 in der Froweinstraße
- 4 weitere in der Bendahler Straße
- 2 in der Straße Grünewalder Berg 1 in der Nibelungenstraße
- 2 am Völklinger Platz
- 2 in der Veilchenstraße
- 2 in der Milchstraße
- 2 in der Masurenstraße
- 2 im Gottfried-Eschmann-Weg
- 3 am Goetheplatz

- 3 Bügel in der Arrenberger Straße
- 2 Bügel im Ascheweg
- 3 Bügel am Robert-Daum-Platz
- 2 Bügel in der Weststraße
- 2 Bügel in der Blankstraße
- 3 Bügel in der Aderstraße
- 3 Bügel in der Hofaue
- 2 Bügel in der Kölner Straße
- 2 Bügel in der Simonstraße
- 3 Bügel am Kleeblatt
- 2 Bügel in der Pahlkestraße
- 2 Bügel auf dem P&R-Parkplatz Sonnborner Ufer
- 1 Bügel in der Bismarckstraße
- 1 Bügel in der Gertrudenstraße

(2) Nutzung von Parkplatzflächen für Gastronomie und Aufenthaltsflächen

Ziel 2025:

Bis 2025 sollen mindestens 20 bisherige Parkplätze für eine Gastronomienutzung sowie Aufenthaltsflächen (z.B. im Projekt Innenstadtband) umgenutzt werden.

Zielerreichung:

Das Projekt blieb leicht hinter den Erwartungen zurück. Für die Gastronomie haben sich wenige Möglichkeiten ergeben. Dafür sind einige Pop-up-Aufenthaltsflächen / Parklets entstanden.

Fazit:

Die Nutzung von Parkflächen für Gastronomie und Aufenthaltsflächen ist ein Baustein, um Innenstädte durch neue Begegnungsorten lebenswerter zu machen. Insbesondere Parklets sind ein neuer Weg der Stadtmöblierung. Dabei braucht es ein geeignetes Konfliktmanagement beim Wegfall von Anwohnerparkplätzen. Das haben gerade die im Jahr 2025 durchgeführten Modellprojekte gezeigt.



- Weitergenehmigung des bestehenden Betriebs von Außengastronomien
- 2 neue Genehmigungen (Lüttringhauser Str. 1 und Sonnborner Str. 96)
- 1 Aufstockung der Parkplatzzahl von 3 auf 5 Parkplätze (Am Markt)
- Temporäre Stadtmöblierung am Platz am Kolk
- Temporäre Stadtmöblierung am Alter Markt
- 5 Parklets auf der Kaiserstraße für 5 Jahre
- Temporäre Parklets für 6 Wochen am Ölberg im Sommer 2025 im Rahmen der Erstellung des Parkraumkonzepts

(3) Ausbau der wegweisenden Beschilderung des Radverkehrsnetzes NRW

Ziel 2025:

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.

Zielerreichung:

Wuppertal ist hier auf einem guten Weg, aber noch nicht am Ziel.

Fazit:

Verzögerungen bei der Umsetzung sind insbesondere im Rahmen der Abstimmung mit Nachbarkommunen entstanden.



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

Ziel 2025:

Spätestens bis zum Jahr 2025 soll ein (möglichst weitgehend kostenfreies) Job-Ticket für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung eingeführt werden. Die Jobticket-Maßnahmen sollen weiterhin gekoppelt werden mit erweiterten ausgebauten Rad-Abstellmöglichkeiten an zentralen Standorten der Verwaltung sowie Vergünstigungen für ein Job-Rad.

Zielerreichung:

Ein finanziell subventioniertes Job-Ticket konnte bereits in 2024 für die Angestellten der Stadtverwaltung eingeführt werden. Trotz Intervention bei Kommunalministerin Ina Scharrenbach in den Jahren 2024 und 2025 wurde der Stadt Wuppertal weiter untersagt, ein solch finanziell subventioniertes Job-Ticket auch für die verbeamteten Mitarbeiter/innen der Stadtverwaltung einzuführen.

Das Vergabeverfahren für das Job-Rad läuft derzeit. Parallel wird an einer Dienstvereinbarung gearbeitet. Zum 01.01.2026 soll es allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern möglich sein, das Fahrradleasing zu nutzen.

Fazit:

Die Stadt Wuppertal ist einer der größten Arbeitgeber in Wuppertal. Insofern hat die Stadt hier eine Vorbildfunktion, der sie durch die Einführung des Job-Tickets nachgekommen ist. Bedingt durch die landesrechtlichen Vorschriften für Beamtinnen und Beamte können derzeit nur die Angestellten von



der Subvention seitens der Stadt profitieren. Hier gilt es weiterhin politischen Druck auszuüben, um als kommunale Familie auf das Land einzuwirken, um eine Vereinheitlichung herbeizuführen.

(5) Bänke für den ruhenden Fußverkehr

Ziel 2025:

Weitere 25 Bänke bis 2025, deren Standorte möglichst in einem breiten Beteiligungsverfahren und unter Nutzung unterschiedlicher Finanzierungsmöglichkeiten sollen realisiert werden.

Zielerreichung:

Die Anzahl neuer Bänke wurde bereits 2024 weit übertroffen und konnte 2025 weiter erhöht werden.



Fazit:

Bänke sind wichtig für die kleinen Entspannungspausen für Fußgängerinnen und Fußgänger, aber auch als Begegnungsstätten. Deshalb ist das Ziel „möglichst viele neue Bänke“ so wichtig für die Verkehrswende und für die Belebung der Innenstädte.

Beispiele für eingerichtete Bänke:

- 1 Bank am Pfälzer Steg
- 13 Bänke auf dem Berliner Platz
- 2 Bänke Kinderspielplatz – Windhukstraße – Pumptrackanlage
- 1 Bank Straßenbegleitgrün – Ehrenberger Straße / Höhe Autobahnbrücke A1
- 6 Bänke Straßenbegleitgrün – Kattenbreuken
- 2 Bänke Grünanlage – Luhnstraße (Nordbahntrasse)
- 9 Bänke Grünanlage – Klaus-Brauda-Weg / Halstenbach Park
- 5 Bänke Grünanlage - BOB-Campus
- 6 Bänke Grünanlage – Dr.-Kurt-Herberts-Straße
- 2 Bänke Kinderspielplatz – Parcour Anlage – Bergisches Plateau
- 3 Bänke Kinderspielplatz – Mehrgenerationenspielplatz neben Parcour Anlage

(6) Barrierefreier Ausbau Haltestellen

Ziel 2025:

Bis zum Jahr 2025 sollen mindestens 20 weitere Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden.

Zielerreichung:

Das Ziel ist erreicht worden. Und es sind noch viele weitere Bushaltestellen (BHST) in der Umsetzungsplanung bzw. im Antragsverfahren beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR).

Fazit:

Es handelt sich um ein Geschäft der laufenden Verwaltung, das kontinuierlich weiterläuft. Der barrierefreie Umbau von Bushaltestellen ist ein wichtiger Beitrag zur Attraktivierung des ÖPNV. Trotz der 20 eingerichteten Haltestellen hängt Wuppertal hier im Landesvergleich – trotz bestehender öffentlicher Förderung – weit zurück.



Umgesetzt:

- BHST „Villa Media“ in der Viehhofstraße (Fahrtrichtung Norden)
- BHST „Kastanienstraße“ in der Kastanienstraße (Fahrtrichtung Süden)
- BHST „Hermannstraße“ in der Kreuzstraße (Fahrtrichtung Westen)
- BHST „Oberheidt“ in der Oberheidter Straße (beidseitig)
- BHST „Heidter Berg“ in der Unteren Lichtenplatzer Straße (Fahrtrichtung Westen)
- BHST „Polizeipräsidium“ auf der B7/Friedrich-Engels-Allee (Fahrtrichtung Osten)
- BHST Windhövel (Wittener Straße) (beidseitig)
- BHST „Bredde/ Tafel“ in der Straße Bredde (Fahrtrichtung Süden)
- BHST „Huldastraße“ in der Lentzestraße (Fahrtrichtung Westen)
- BHST „Döringstraße“ (Fahrtrichtung Norden)
- BHST Forsthaus auf der Schubertstraße (Fahrtrichtung Markland)
- BHST Lohsiepenstraße auf der Erbschloer Str (Fahrtrichtung Süden)
- BHST Güterbahnhof
- BHST Alter Markt (2 Haltepositionen)
-

In der Umsetzung:

- BHST „Bendahler Straße“ in der Straße Hesselberg (beidseitig)
- BHST „Christbusch“ in der Straße Hesselberg (beidseitig)

In der Planung:

- BHST „Talstraße“ in der Varresbeckerstraße (Fahrtrichtung Norden)
- BHST „Wichlinghauser Straße“ in der Wichlinghauser Straße (Fahrtrichtung Norden)

Einplanungsantrag für die Förderung barrierefreier Haltestellen beim VRR gestellt:

- BHST „Sportplatz Grundstraße“ auf der B7/ Dahler Straße (beidseitig)
- BHST „Concordienstraße/ Rathaus“ auf der B7/ Höhne (beidseitig)
- BHST „Am Eskesberg“ am Otto-Hausmann-Ring (beidseitig)
- BHST „Ludwigstraße“ in der Gathe (Fahrtrichtung Raukamp)
- BHST „Grundstraße“ auf der B7/ Höfen (beidseitig)

- BHST „Gildenstraße“ auf der B 7/ Höfen (beidseitig)
- BHST „Güterbahnhof“ auf der B7/ Jesinghauser Straße (beidseitig)
- BHST „Petrus-Krankenhaus“ (Fahrtrichtung Norden)
- BHST „Robert-Daum-Platz“ (Fahrtrichtung Osten)
- BHST „Röttgen“ (Fahrtrichtung Osten)
- BHST „Klingelholz“ (Fahrtrichtung Norden)
- BHST „Briller Schloss“ (Fahrtrichtung Süden)
- BHST „Otto-Böhne-Platz“ (Fahrtrichtungen Westen)
- BHST „Handelsstraße“ (Fahrtrichtung Norden)
- BHST „Hilgershöhe“ (Fahrtrichtung Osten)
- BHST „Unterer Griffenberg“ (Fahrtrichtung Westen)

(7) Platz am Kolk

Ziel 2025:

Die Ideen und Planungen zur temporären und dauerhaften Umgestaltung für den Platz am Kolk sollen bis 2025 vorangetrieben und in Planungen für eine dauerhafte Umgestaltung umgesetzt werden. Den Weg dahin sollen länger dauernde temporäre Nutzungen (insbesondere in den Sommermonaten) vorbereiten.

Zielerreichung:

Mittlerweile ist der Platz am Kolk autofrei. Den Platz dauerhaft für den Wochenmarkt zu nutzen, ist am Widerstand der Marktbesitzer gescheitert. Derzeit wird der Platz als Schaufenster von Maßnahmen im Rahmen des Förderprojekts Innenbandstadt genutzt.



- Umnutzung des Platzes am Kolk
- Temporäre Nutzung als Marktplatz (Ausweichalternative zum Neumarkt)
- Nutzung des Platzes für die „PopUp-BUGA“ im Sommer 2024
- Ausschreibung, um den Platz für mindestens fünf Jahre umzubauen

Fazit:

Die Umnutzung des Platzes am Kolk ist ein erfolgreicher Versuch, den Parkraum zugunsten attraktiver Stadtgestaltung dort zu reduzieren, wo ausreichend anderer Parkraum zur Verfügung steht. Es bedarf aber noch weiterer tragfähiger Ideen, um den Platz endgültig als „neue“ Fläche erlebbar zu machen.

(8) Weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Arrenberg

Ziel 2025:

Es gibt 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.

Zielerreichung:

Das Ziel wurde nicht erreicht. Es kam lediglich zu einer digitalen Straßenschild-Einführung.



Fazit:

Bürgerschaftliches Engagement ist nicht immer ein verlässlicher Treiber. Es bedarf kontinuierlicher Energie jedes Einzelnen, um Fortschritte zu erreichen.

(9) Umbau Heckinghauser Straße

Ziel 2025:

Seit Anfang 2023 liegen Planungsvarianten für den Umbau der Heckinghauser Straße vor, die im Jahr 2023 in die politische Beratung gingen. Bis zum 2025 geht es darum, die Umsetzung der Neugestaltung auf den Weg zu bringen und die Finanzierung dafür abzusichern.

Zielerreichung:

Die Alternativen zur Gestaltung der Heckinghauser Straße befinden sich weiter in der politischen Diskussion auf Bezirks- und Stadtebene.

Insbesondere die städtebaulich besonders attraktive Variante eines Eine-Richtungs-Verkehrs ist politisch umstritten. Die nächsten Umsetzungsschritte sind vom Ausgang der politischen Diskussionen abhängig und werden erst in der Ratsperiode 2025 bis 2030 zu Entscheidungen führen.



Im Jahr 2024 wurden die Bedingungen der Städtebauförderung von Bund und Land angepasst. Ziel war der Fokus von angemeldeten Fördermaßnahmen auf kurzfristig sicher umsetzbare Projekte. Deswegen musste die Heckinghauser Straße aus den aktuellen Planungen herausgenommen werden. Das wurde der BV mit dem Sachstandsbericht zu den Schlüsselprojekten Anfang des Jahres 2024 mitgeteilt. Im Haushalt wurden aber 500.000 Euro für das Vorhaben eingestellt, damit das Projekt nicht zum Erliegen kommt.

(10) Ausbau Mobilstationen – Bekanntmachen, Ausbauen, Konsolidieren

Ziel 2025:

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.

Zielerreichung:

Der Ausbau der Mobilstationen blieb deutlich hinter den Erwartungen zurück. Lediglich zwei Mobilstationen in reduzierter Form sind realisiert worden. Jedoch sind weitere fünf Mobilstationen zeitnah geplant.



Positiv ist die Initiative zur Gründung einer, auch von Wuppertaler Unternehmen mitgetragenen Mobilitätsgesellschaft, für die im Sommer 2025 ein Konzept in enger Abstimmung mit den interessierten Unternehmen erarbeitet wurde und es Ende 2025/Anfang 2026 zur Gründung einer solchen Mobilitätsgesellschaft kommen könnte. Eine solche Mobilitätsgesellschaft könnte auch den Ausbau von Mobilstationen erheblich befördern.

Fazit:

Fehlende Ressourcen in der Stadtverwaltung aber auch bei bürgerschaftlichen Initiativen bremsen. Die Gründung einer Mobilitätsgesellschaft, die Mobilstationen als ein erstes Tätigkeitsfeld begreift wird hier zusätzlichen Schwung bringen.

Realisiert:

- Eine neue Mobilstation in reduzierter Form (Fahrradabstellanlage und Carsharing) in der Mozartstraße
- Eine neue Mobilstation in reduzierter Form (Fahrradgarage) wird aktuell am Platz der Republik geplant

In Planung:

- Wuppertaler Hauptbahnhof
- Barmer Bahnhof
- Oberbarmer Bahnhof
- Alter Markt
- Zimmerstraße (Fahrradgarage); Finanzierung evtl. durch das Bürger*innen-Budget 2025

(11) Gehweg-Parken in einzelnen Schlüsselquartieren reduzieren

Ziel 2025:

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.



Zielerreichung:

Eine von fünf geplanten Zonen (Straße Hombüchel) wurde 2025 eingerichtet. Ein umfangreiches Parkraumkonzept wird erarbeitet. Im Rahmen der Vermietung der Parkgarage Kasinogarten an einen privaten Betreiber wurde ein festes Kontingent von Parkplätzen für eine Quartierslösung reserviert. Bisher fand jedoch keine Einbettung in ein Quartiersparkkonzept statt.

Fazit:

Beliebte, dichtbebaute Innenstadtlagen erzeugen einen besonders hohen Parkdruck. Es gibt zu viele Autos für zu wenig Parkraum. Öffentliche Parkhäuser sind zu teuer und zu weit entfernt, die wenigen Garagen werden oft nicht für das Abstellen von Fahrzeugen genutzt, was den Parkdruck weiter erhöht. Daher nutzen Autofahrer möglichst kostenlose Parkmöglichkeiten vor dem eigenen Haus. Parken auf dem Gehweg bietet sich doch geradezu an. Leider mit der Folge, dass insbesondere in den engen Straßen der Wuppertaler Nordstadt die Gehwege nicht mehr für Fußgängerinnen und Fußgänger passierbar sind. Das Bild zeigt eine typische Situation.

Maßnahmen wie auf dem Hombüchel (alternierendes Parken) nehmen weitere Parkplätze weg.

Abhilfe können Quartiersgaragen (z.B. Kasinogarten) bieten. Leider ist angesichts der Haushaltssituation der Stadt Wuppertal die Subventionierung von Parkplätzen noch nicht geklärt.

Mittelfristig ist die Erstellung von Parkraumkonzepten, in denen strukturiert die Situation aufgearbeitet und Lösungen auch aus anderen Städten aufgezeigt werden, der richtige Weg. Dieser Weg wurde richtigerweise jetzt durch das Ressort Straßen und Verkehr begonnen für zunächst die Nordstadt und das Luisenviertel.

(12) Parkpromenade (zwischen Barmer Anlage und Nordpark)

Ziel 2025:

Bis 2025 sollen erste wichtige Abschnitte der Parkpromenade und Finanzierungsmöglichkeiten umgesetzt sein.

Zielerreichung:

Die Parkpromenade wurde nicht weiter umgesetzt.

Fazit:

Die Umsetzung in den Jahren 2023 scheiterte an einem zu geringen Engagement und Zusammenspiel zwischen Stadtverwaltung und den privaten Initiatoren. Die Idee sollte jedoch – auch mit Blick auf die BUGA 2031 (mögliches BUGA+ - Projekt) im Blick behalten werden.



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

Ziel 2025:

Bis zum Jahr 2025 sollen mindestens 5 weitere Fahrradstraßen in der Stadt umgesetzt werden. (Kandidaten sind insbesondere die Tönniesstraße, die Luhnsstraße, die Herderstraße, das Hardtufer und der Rutenbecker Weg.)

Zielerreichung:

Bei der aktuell vorgesehenen Umsetzung (s.u.) wird das Ziel bis Ende 2025 erreicht.

Fazit:

Fahrradstraßen sind ein wichtiger Baustein zur Attraktivierung des Fahrradverkehrs. Die hier geltenden Regeln sind allerdings noch nicht bei allen Autofahrern bekannt. Hierzu bedarf es weiterer Aufklärungsarbeit.



- Fahrradstraße Tönniesstraße
- Fahrradstraße Rutenbecker Weg
- Fahrradstraße Luhnsstraße
- Fahrradstraße Hardtufer -> Umsetzung für das 2. Halbjahr 2025 geplant
- Fahrradstraße Wartburgstraße/Farbmühle -> Umsetzung für das 2. Halbjahr 2025 geplant

Temporäre Maßnahmen

(14) Tag des Guten Lebens 2023

Ziel 2025:

Am Sonntag, dem 04. Juni 2023 findet der „Tag des guten Lebens“ in Oberbarmen statt und ist mit der Sperrung der B7 zwischen Wupperfelder Markt und Wichlinghauser Straße verbunden.

Zielerreichung:

Der Tag des Guten Lebens wurde am 04. Juni 2023 mit Erfolg durchgeführt.

Fazit:

Der Tag des guten Lebens ist nicht nur ein Volksfest. Er bietet auch die Möglichkeit zu Reallaboren (z.B. Umsetzung eines „Superblock-Konzepts in den anliegenden Seitenstraßen). Der nächste Tag des guten Lebens ist für Mai 2026 auf der Kaiserstraße in Vohwinkel geplant.



(15) Kaiserstraße im Sommer 2024 temporär sperren

Ziel 2025:

Die Kaiserstraße in Vohwinkel zwischen Kaiserplatz/Bahnstraße und Brucher Straße wird im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche für eine Woche im Sommer 2024 temporär für den motorisierten Individualverkehr gesperrt bzw. für die anderen Verkehrsteilnehmer geöffnet.

Zielerreichung:

Die temporäre Sperrung für eine Woche wurde nicht realisiert. Die Bedenken für eine Sperrung waren im politischen Raum zu hoch (Rat/Bezirksvertretung). Daher fand auch keine abschließende Abstimmung mit der Landes- und Bezirksregierung zur rechtssicheren Umsetzung im Rahmen eines Verkehrsversuches statt.



Alternativ wurde die Planung für den Tag des guten Lebens für Mai 2026 aufgenommen.

Fazit:

Für weitgehende Verkehrsexperimente ist ein enges Zusammenspiel von politischen Willen vor Ort und flexibler Abstimmung mit den übergeordnet regulierenden Stellen notwendig.

(16) Integrierte Parkraumkonzepte

Ziel 2025:

Bis 2025 sind umfassende Konzepte für Schlüsselstadtteile in Wuppertal sowie 3 erfolgreiche Pilotumsetzungen (u.a. Quartiersgarage Kasinogarten) geplant.

Zielerreichung:

Mittlerweile werden die ersten zwei integrierten Parkraumkonzepte erstellt (Nordstadt und Luisenviertel).

Das Parkhaus Kasinogarten ist wiedereröffnet. Ein gewisses Kontingent steht Anwohnern exklusiv zur Verfügung.

Auf der Straße Hombüchel wurde das Parken neu organisiert, um das Gehwegparken zu verhindern.



Fazit:

Integrierte Parkraumkonzepte sind die Grundlage für eine zukünftige Parkraumgestaltung mit Augenmaß. Anwohner brauchen eine Perspektive, wo sie ihre Autos abstellen können, wenn diese nicht benötigt werden. Und deswegen ist der eingeschlagene Weg mit Bürgerdialog und Bürgerbeteiligung so wichtig.

Aber nach der politischen Meinungsbildung nahmen Stellenausschreibung und -besetzung, Vergabeverfahren und Vergabe erheblich Zeit in Anspruch. Dass es nun mit den ersten Konzepten voran geht, stimmt optimistisch.

(17) BUGA-Radrundweg

Ziel 2025:

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.

Zielerreichung:

Die Vorarbeiten zum BUGA-Radrundweg sind weit vorangeschritten. Die Grundlagenermittlung und Vorplanung soll bis Oktober 2026 abgeschlossen sein. Eine Projektgruppe trifft sich in regelmäßigen Abständen sowie nach Bedarf. Erste Planungsabschnitte (siehe Grundsatzbeschluss Südhöhen) werden bereits von der Planungsabteilung bearbeitet.



Fazit:

Die Perspektive BUGA 2031 und die sich daraus ergebenden städtebaulichen Möglichkeiten setzten bei allen Beteiligten und Interessierten enorme Energie frei.

(18) Beschleunigte Umsetzung Tal-Achsen-Radweg

Ziel 2025:

Bis zum Jahr 2025 sollen die noch ausstehenden Planungsabschnitte des Tal-Achsen-Radweg geplant und nach Möglichkeit umgesetzt werden.

Zielerreichung:

Die notwendigen Beschlüsse sind eingeholt worden. Die Umsetzung ist für das 2. Halbjahr 2025 geplant.

Fazit:

Nach zähen Prozessen kommt mehr Bewegung in die Umsetzung. Dies ist für den Radverkehr in der Stadt von zentraler Bedeutung, da der Talachsenradweg parallel zur B7 eine wichtige Ost-West-Verkehrsachse in der sonst für Fahrradfahrer topographisch nicht immer ganz einfachen Stadt Wuppertal darstellt.



Maßnahmen aus/mit unternehmerischer Initiative

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

Ziel 2025:

Bis 2025 soll in enger Kooperation 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.

Zielerreichung:

Diese Maßnahme wurde zurückgestellt, um mit dem Free-Floater Verleihsystemen Erfahrungen sammeln zu können.



Fazit:

Das Thema wird im Rahmen der neu zu gründenden Mobilitätsgesellschaft weiterverfolgt. Da die Free-Floater-Anbieter nur sehr wenige E-Räder (neben den Rollern) in den Verkehr gebracht haben, ergab sich keine belastbare Datenlage zur Beurteilung der Leihradnutzung in der Stadt.

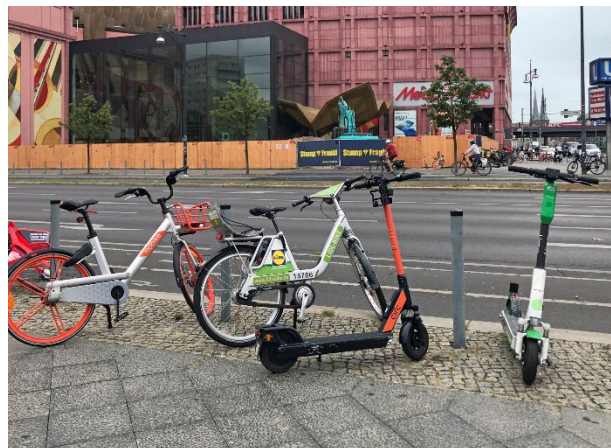
(20) Ausrollen von Free-Floater-Verleihanbietern

Ziel 2025:

Das Angebot an Free-Floater E-Bikes und E-Roller soll bis 2025 etabliert und in seinen Mobilitäts- und sonstigen Effekten umfassend evaluiert werden.

Zielerreichung:

Mittlerweile sind drei, perspektivisch vier Anbieter von Free-Floater Verleihsystemen im Wuppertaler Stadtgebiet aktiv.



Fazit:

Das Verleihsystem hat zu vielen Diskussionen in Stadtgesellschaft und Stadtpolitik geführt. Ursache war in den meisten Fällen, dass die Fahrzeuge so abgestellt wurden, dass diese andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fußgänger behinderten. Nach einer Nachjustierung zu dem Regeln hat sich die Situation verbessert. Die E-Roller und ihre Regulierung wird aber auch die politische Debatte in der neuen Ratsperiode beschäftigen.

(21) Ausbau der E-Lade Säulen-Strategie

Ziel 2025:

Das Konzept soll bis zum Jahr 2024 entwickelt werden und die Zahl der Ladesäulen im Stadtgebiet um 100 öffentliche Ladepunkte erhöht werden.

Zielerreichung:

Mittlerweile liegt das Konzept zur Ladesäuleninfrastruktur vor und befindet sich in der politischen Abstimmung. Operativ haben die WSW in Zusammenarbeit mit dem zuständigen Fachbereich der Stadtverwaltung das Thema schon sehr weit vorangetrieben.

Fazit:

Neben der verstärkten Nutzung des Umweltverbundes ist die Umstellung auf Elektromobilität eine wichtige Säule der Verkehrswende. Dass die WSW im Bereich der öffentlichen Ladeinfrastruktur schon seit längerer Zeit engagiert tätig sind, ist dabei mehr als hilfreich.



Regionale Initiativen

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

Ziel 2025:

Die Veloroute 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.

Zielerreichung:

Zwischen den drei Partnern wurde eine Kooperationsvereinbarung geschlossen. Die Abstimmung mit Straßen.NRW läuft.

Mittlerweile gibt es Planungen für eine weitere überörtliche Veloroute von Wuppertal über den Kreis Ennepetal nach Hagen.

Fazit:

Auch wenn alle Beteiligten Interesse an der Realisierung des Projektes haben, so verzögern personelle und institutionelle Engpässe doch die Umsetzung.



Überregionale Netzwerk-Initiativen

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

Ziel 2025:

Die hervorgehobene Stellung der Stadt Wuppertal im Bereich autonomes Fahren 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).

Zielerreichung:

Es hat keine Umsetzung stattgefunden, da die Aktivitäten in Karlsruhe sich mit Wuppertaler Plänen als nicht kompatibel erwiesen haben.



Fazit:

Die aufgebauten Kontakte zu wichtigen Mobilitätsforschungs-Einrichtungen sollten aufrecht erhalten werden. Gerade mit Blick auf die BUGA 2031 scheint die Umsetzung von extern finanzierten und wissenschaftlich begleiteten Mobilitätsexperimenten – gerade mit Blick auf Autonomes Fahren – durchaus möglich.

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

Ziel 2025:

Die Kontakte zu führenden Paketdienstleistern gilt es auszubauen und bis 2025 erste Konzepte für dezentrale und ökologisch optimierte Liefersysteme umzusetzen.

Zielerreichung:

Die Kontakte zu den großen KEP-Dienstleistern wurden noch unter Dezernent Arno Minasgeknüpft, jedoch verliefen die Gespräche bisher ergebnislos.



Fazit:

Die großen KEP-Dienstleister haben bisher – abgesehen von der teilweisen Elektrifizierung ihrer Fahrzeuge – wenig Interesse an einer ökologischen Optimierung ihrer Zustelldienste erkennen lassen.

(25) Politischer Einsatz für Tempo 30-Initiative

Ziel 2025:

Aktive Unterstützung der Initiative zur Anpassung der StVO und nach einer Realisierung ein Konzept für die Umsetzung in Wuppertal auf den Weg zu bringen.

Zielerreichung:

Mittlerweile gibt es eine angepasste StVO.

Fazit:

Die angepasste StVO räumt den Kommunen deutlich mehr Handlungsfreiräume in der Gestaltung ein. Die mit Wuppertal in der „Initiative für lebenswerte Städte“ (<https://lebenswerte-staedte.de/de/>) zusammengeschlossenen Kommunen hätten sich zwar deutlich mehr gewünscht, sehen die angepasste StVO aber als Schritt in die richtige Richtung zu mehr kommunalen Gestaltungsspielraum.

