



mobilstationen im quartier

Schlussfolgerungen

Hinweise zur Gestaltung der Verkehrswende in bestehenden Stadtquartieren

Prof. Dr.-Ing. Oscar Reutter

MIQ-Abschlusskonferenz am 23. März 2023

Wuppertal, Elberfeld, Alte Feuerwache

Gefördert durch:



EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung



EFRE.NRW
Investitionen in Wachstum
und Beschäftigung

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Mobilstationen im Quartier in der Nordstadt von Wuppertal Elberfeld



Laufzeit: 1.11.2021 – 31.3.2023

Projektvolumen: 1,3 Mio. Euro (1,1+0,2)

1 Fahrradquartiersgarage für 18 Fahrräder
(12 Fahrräder + 6 Lastenräder)

1,3 Mio. Euro/18 Räder = 72.222,22 Euro pro Rad

???

➤ Ja: Eine Erfolgsgeschichte !

- Was kann man aus den Projektergebnissen für die Gestaltung der Verkehrswende in Stadtquartieren lernen?
- Für Wuppertal und anderswo

MIQ-Bausteine ortsspezifisch einsetzen im Quartier als Quelle der Mobilität

1. Fahrradquartiersgarage

- Passgenau gestalten und einfügen

2. Car-Sharing-Station

- die richtige Größe am richtigen Standort

3. Bushaltestelle 620 Wiesenstraße

- um die Ecke gedacht (< 1 Gehminute)
- barrierefrei umgebaut

4. Fußwegeverbindungen

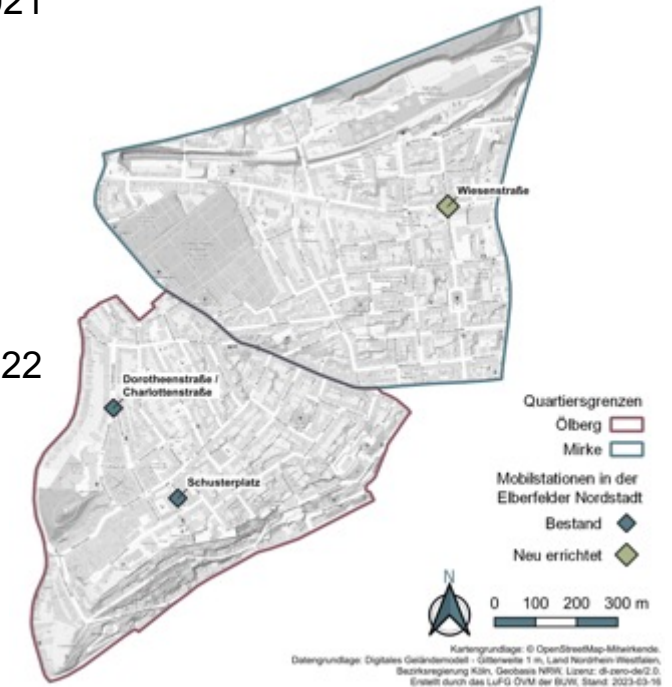
- die Verbindungsfunktion wertschätzen



2021



2022



Karte und Fotos: Michael Kaufmann, ÖVM/BUW

- Einschätzung: Die pragmatische, ortsspezifische Anpassung der „reinen Lehre“ führt im Bestand zu realisierbaren Lösungen.
- Empfehlung: Die idealtypische Konfiguration im Bestand ortsspezifisch und rücksichtsvoll anpassen!

Zeitsprung: Qualitätsgewinne im Quartier intuitiv einleuchtend machen

1. Neue Angebote für autounabhängige Mobilität schaffen

- Fahrradgarage, Lastenräder, Car-Sharing-Station, barrierefreie ÖV-Haltestelle,
- Multimodalität und Intermodalität stärken

2. Die Gewinne unmittelbar erlebbar machen

- Mehr: autounabhängige Angebote & Aufenthaltsqualität & Verkehrssicherheit;
- weniger: Autoblech, Autoabgase, Autoverkehrslärm
- Bauchgefühl: Lernen mit dem limbischen System

3. Die Stadtteilkräfte ermächtigen und das Heimatgefühl stärken

- Die Wertschätzung des Stadtteils und seiner Bewohnerschaft demonstrieren
- Pragmatisch spürbare Gewinne produzieren statt fundamentalistischer Autokritik

4. Die integrierte Push-und-Pull-Strategie im Quartier vorführen

- Vom Platz für Blech zur Qualität im Quartier
- Einschätzung: Das versteht doch wirklich jede*r ganz unmittelbar.
- Empfehlung: Diese Manifestation der Mobilitätswende überzeugt mit Mehrwert fürs Quartier!



Foto 2021: Michael Kaufmann



Foto 2022 Michael Kaufmann

Mobilstation Wiesenstraße im Quartier Mirke

Quantitative Bilanz 2021-2022

Kriterium*	Vorher (11/2021)	Nachher (11/2022)	Saldo	Bemerkung
Bushaltestelle 620 „Wiesenstraße“ 20min Takt HVZ < 1 Gehminute	1	1	0 ⁺	Umbau barrierefrei 2022 Direkt benachbart um die Ecke
Fahrradplätze im Fahrradparkhaus	0	12	+12	Neu errichtet
Lastenradparkplätze im Fahrradparkhaus	0	6	+6	Neu errichtet
CarSharingstation Uellendahler Str.13 Wiesenstraße	2 0	0 3	+1	Verlagerung und Erweiterung der CarSharing-Station
Parkstände im Straßenraum			-11	Parkraum- verknappung
Offiziell	6	0		
Illegal	5	0		

*Langzeiteffekte auf das Nutzungsverhalten (ÖV, CS, Rad, Fuß; MIV) sind anzunehmen, aber kurzfristig noch nicht messbar

- Einschätzung: Ein Paradebeispiel für die integrierte Push-und-Pull-Strategie im Quartier
- Empfehlung: Parkstände im Straßenraum transformieren zu Mobilstationen im Quartier!

Quartierskommunikation vielschichtig - kontinuierlich - intensiv

1. Mit der Bevölkerung

- 2 Quartierskonferenzen (Ölberg, Mirke, 02/22)
- 3 Rundgänge
- 4 Gespräche mit Quartiersinitiativen
- 1 Nachbarschaftswerkstatt (06/22)
- viele Gespräche mit Anwohner*innen, Gewerbetreibenden und Stakeholdern
- Flyer und Plakate, Infos in den Soziale Medien
- Wenig lokales Störfeuer („Wuppertaler Gemöpper“)
- Offene und ehrliche Co-Produktion, z.B. besonderer Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Lastenräder

2. Mit der Ortspolitik

- Wertschätzende und parteiübergreifende Kommunikation mit der Bezirksvertretung Elberfeld

3. Mit den Profiateuren

- Im Projektteam (WI/MVP & BUW/ÖVM & NE & UN): permanent
- Mit der Stadtverwaltung Wuppertal: regelmäßig
- Mit dem Verkehrsunternehmen WSW mobil und dem Car-Sharingunternehmen Cambio Carsharing Wuppertal: oft

4. Mit den Medien

- Westdeutsche Zeitung Wuppertal (WZ), Wuppertaler Rundschau (WR), Radio Wuppertal, WDR-TV
- Jede*r neue Reporter*in ist eine Chance zum erneuten Erklären des Projektes und zur Verbreitung

➤ Einschätzung: Sprechen hilft.

➤ Empfehlungen:

1. Kommunikation ist notwendig und erleichtert die erfolgreiche und schnelle Realisierung!
2. Lernorientierung und Anpassungsfähigkeit machen die Konzepte besser und Co-Produktion erfolgreich!



Foto: Neue Effizienz gGmbH, Max Höllwarth, 2022

Planungsbeschleunigung Geschwindigkeit als Chance



Erste Mobilstation im Quartier
am Schusterplatz 17.9.2019

EFRE Projektantrag MIQ
2020/21

Erster öffentlicher MIQ-Auftritt
15.11.2021

Erste MIQ-Werkstatt
24.11.2021

Eröffnung MIQ durch
VM NRW 29.11.2022

Abschlussstagung
MIQ 23.3.2023

Ausrollen MIQ in Wuppertal
2023-2030

23.03.23

1. Geschwindigkeit motiviert

- Die schnelle Realisierung beflügelt alle Beteiligten
- Zeitenwende: Die neue Deutschlandgeschwindigkeit auch für Mobilstationen

2. Geschwindigkeit fokussiert

- Keine Zeit mit Verzettelung verschwenden

3. Geschwindigkeit hilft

- Sicheres und robustes Handeln in unsicheren Zeiten bei: Richtung & Größenordnung & Geschwindigkeit
- Idee – Prozess – Ergebnis: in nur einem Jahr
- Angemessen zum Handlungsdruck bei Verkehrswende und Klimaschutz

4. Projektgeschwindigkeit passt zur Lebenswirklichkeit der Anwohnerschaft

- „Hier tut sich ja wirklich was!“
- statt „Warten auf den Sankt Nimmerleinstag“

- Einschätzung: Alle stöhnen, aber es geht voran.
- Empfehlung: ambitionierte Schlagzahl formulieren: Wir schaffen 100 Mobilstationen in Wuppertal in 80 Monaten bis 2030: 1 Mobilstation pro Monat!



Foto: Neue Effizienz gGmbH, Max Höllwarth, 2022

Aufwand und Nutzen

Mobilstationen kosten Geld und sind preiswert

1. Aufwand und Kosten

- Projektgesamtkosten (Pilotprojekt) = 1,3 Mio. Euro
- Baukosten (einmalig: 2022) = **60.000 Euro**
- Betrieb und Unterhaltung = 600 Euro pro Jahr (ohne Abschreibung Fahrradquartiersgarage)

2. Vorteile und Nutzen

- + Co-Investition Cambio Car-Sharing Wuppertal: 65.000 Euro (einmalig: 2022)
- + Verringerung der externen Kosten des Autoverkehrs
- + Public-Common-Partnership (PCP)

3. Vergleichsgrößen

Wieviel gibt eine Stadt aus für welche Verkehrssysteme?

- Autoverkehr (rund 50%)
- ÖPNV mit Bus und Bahn
- Radverkehr
- Fußverkehr

4. Umverteilung kommunaler Ressourcen

- Umwidmung von Haushaltsmitteln:
 - weniger für Straßenbau und Straßenunterhaltung
 - + mehr für den Umweltverbund
- Parkraumbewirtschaftung: verknappen und verteuern
- Parkraumeinnahmen: am Straßenrand und in Parkhäusern

- Einschätzung: Mobilstationen und die Verkehrswende gibt es nicht zum Nulltarif.
- Empfehlungen: Mobilstationen sind klug in die Verkehrswende investiertes Geld, das sich lohnt und auszahlt!



Ausgangspunkt:

Die Kosten der einzelnen Verkehrsmittel und ihr Verhältnis zueinander sind nicht bekannt.

Zuschuss pro Einwohner	Kfz-Verkehr	ÖPNV	Radverkehr	Fußverkehr	Gesamt
Bremen	156,1 €/Ew.	115,0 €/Ew.	9,3 €/Ew.	16,0 €/Ew.	296,4 €/Ew.
Kassel	175,6 €/Ew.	141,3 €/Ew.	1,8 €/Ew.	38,4 €/Ew.	357,1 €/Ew.
Kiel	69,4 €/Ew.	33,0 €/Ew.	6,7 €/Ew.	25,5 €/Ew.	134,6 €/Ew.

Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer, DVWG, Wuppertal, 2017

BMVD-Forschungsprojekt Methode zur Aufteilung der kommunalen verkehrsbezogenen Aufwendungen und Erträge nach Verkehrssystemen

Realisierung in Co-Produktion

Gemeinschaftswerk Nachhaltigkeit

1. Die Zivilgesellschaft als Impulsgeber und Antreiber

- Unternehmer*innen für die Nordstadt

2. Die Stadtteilpolitik als Unterstützer und Förderer

- Bezirksvertretung Elberfeld

3. Die Stadtverwaltung als Ermöglicher

- Engagiertes Fachpersonal
- Unterstützung durch weitsichtiges Leitungspersonal:
Oberbürgermeister, Verkehrsdezernent, Planungsdezernent

4. Die Landesregierung NRW als Förderer

- Verkehrsminister*in Hendrik Wüst, Ina Brandes, Oliver Krischer
- Verkehrsministeriumspersonal Jens Petershöfer, Evelin Unger-Azadi, Lars Schulze-Beusingsen

5. Transformative Wissenschaft (BUW/ÖVM & WI/MVP & NE & UN):

- Vorbildhafte Veränderungen im MIQ-Reallabor mit-gestalten
- Einschätzung: Das Projekt zeigt, wie die Co-Produktionsstrategie gelingt.
- Empfehlung: Das Potenzial der Co-Produktion für die Realisierung von Mobilstationen und für die Verkehrswende nutzen!



Foto: Neue Effizienz gGmbH, Max Höllwarth, 2022

Strategien zur Realisierung von Mobilstationen

Die Treiber für Planung, Bau und Betrieb

1. Stadtverkehrspolitik und Stadtverwaltung

- Stadtrat und Verkehrsausschuss
- Oberbürgermeister*in und Dezernent*in
- z.B. Mobilstationen in Bonn: Stadtverwaltung & SWB Stadtwerke Bonn Verkehrs GmbH
<https://www.bonn.de/themen-entdecken/verkehr-mobilitaet/emissionsfreie-innenstadt/inhaltsseiten/einrichtung-mobilstationen.php>



Quelle: Wikimedia

2. Entwicklungsgesellschaften

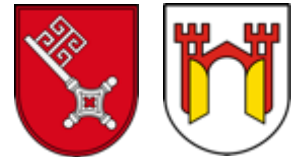
- z.B. Connected Mobility Düsseldorf GmbH in der Landeshauptstadt Düsseldorf
<https://www.mobildus.de/vision>



Quelle: CMD

3. Engagierte Einzelpersonlichkeiten in Stadtverwaltungen

- z.B. Mathias Kassel, Stadt Offenburg, Stabsstelle Mobilität der Zukunft
- z.B. Michael Glotz-Richter, Freie Hansestadt Bremen, Senatsverwaltung, Referent Nachhaltige Mobilität bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau



Quelle: Wikimedia

4. Städtische Zivilgesellschaft

- z.B. der Wuppertaler Weg: Unternehmer*innen für die Nordstadt



Quelle: UN

- Einschätzung: Viele Wege führen zum Ziel.
- Empfehlung: Die für die Stadt passende Strategie bestimmen zur Realisierung von Mobilstationen und Verkehrswende!

Lernprozesse organisieren

Diffusion gestalten

2019: Vom Pilotprojekt Mobilstation Schusterplatz starten (BMBF-Projekt KoSiLab)

2022: den zweiten Impuls Mobilstation Wiesenstraße (EFRE-Projekt MIQ) setzen

- Als Co-Produktion von Stadtgesellschaft und Stadtverwaltung
- Das Quartiershub in einem wiederbelebten Ladenlokal dazu denken
- Ausweiten mit: E-Scootern, Car-Sharingplätzen, Fahrradabstellmöglichkeiten

2022 - 2024: abfärben in der Elberfelder Nordstadt

- A. Dorotheenstraße (2022)
- B. Bahnhof Mirke (2024)
- C. Wir wollen das auch!

2024 ff: ausbreiten in andere Stadtteile in Wuppertal, z.B.

- A. Aufbruch am Arrenberg <https://arrenberg.app/aufbruch-am-arrenberg>
- B. BOB-Campus Oberbarmen (Bünergelände): <https://www.bob-campus.de/> Montag Stiftung Urbane Räume
- C. Wir wollen das auch! z.B. Miteinander Füreinander Heckinghausen <https://mitfuerheck.net/>

2024 ff: abgucken anderswo, z.B.

- Im Bergischen Städtedreieck (RS-SG-W)
- in Dortmund
- in NRW

- Einschätzung: Die Diffusion einer Innovation als Lern-S-Kurve verstehen.
- Empfehlung: klug nachmachen und lokal anpassen!



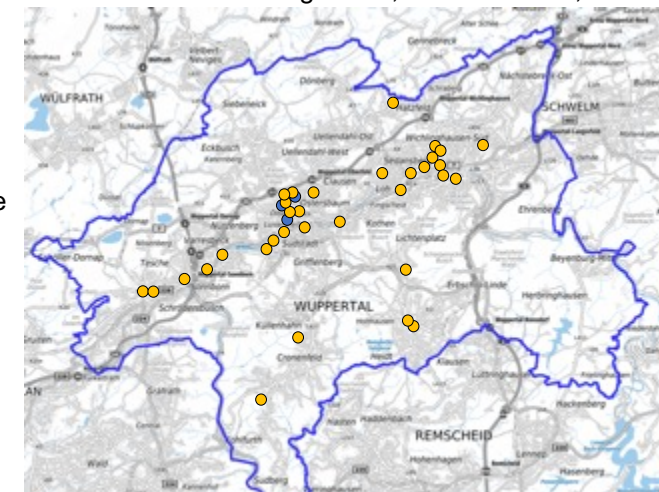
Foto und Banner: Hannes Meyer 2019



Foto: Thomas Weyland 2022



Foto: Neue Effizienz gGmbH, Max Höllwarth, 2022



- Wuppertaler Ausrollplan Mobilstationen 2030

Mobilstationen und Verkehrswende

Nachhaltige Mobilität für alle



S. 234

- **Einschätzung:** Mobilstationen sind ein Musterfall der Verkehrswende.
- **Empfehlung:** Mobilstationen massenhaft einrichten für die Verkehrswende!



Mobilstationen einfach machen

Eine Ermutigung

1. Mobilstationen bringen handfeste Vorteile für die Menschen, die Quartiere und die Stadt. Sie sind ein Projekt der Quartiersentwicklung und der Verkehrswende
 2. Mobilstationen materialisieren die Verkehrswende „in a nutshell“: zum Anfassen und Mitmachen.
 3. Mobilstationen in Zukunft: massenhaft ausrollen in Quartieren, Stadt, Region und Land
 4. Mobilstationen brauchen dafür angemessene Ressourcen:
 1. politischer Wille und Rückendeckung, z.B. durch Verkehrsministerium, Stadtrat
 2. tatkräftige Menschen auf allen Ebenen der Realisierung
 3. angemessenes Geld
 4. professionelle und ortsangepasste Strukturen: „Profi-Kümmerer*innen“, z.B.
 - Mobilstationen-Beauftragte (analog zur Radbeauftragten) oder
 - Abteilung 61.X im Amt für Planung, Entwicklung und Mobilität oder
 - „Wuppertaler Mobilstationen Gesellschaft (WMG)“ als Betreibergesellschaft ggfs. unter Nutzung von Mitteln des zweiten Arbeitsmarktes
- Einschätzung: Es gibt nichts Gutes – außer man tut es. Erich Kästner
- Empfehlung: Mobilstationen als Demonstratoren der Verkehrswende vorführen: sichtbar & nutzbar und erlebbar & fühlbar - als Schritte mit hohem Gebrauchswert und überzeugender Signalkraft!



Foto: Neue Effizienz gGmbH, Oskar Siebers, 2022



Quelle: Wikimedia

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Quelle: Wikipedia

Foto: Neue Effizienz gGmbH, Max Hölwarth, 2022

Jetzt mal voran machen!

Gefördert durch:



Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

