

Schlussbericht zum Fördervorhaben

**„MoMo-Stadt – Mobiler Modellstadtteil Nordstadt in Wuppertal-Elberfeld: Urbane Verkehrswende endogen und bürgerschaftlich entwickeln und experimentell erproben“**

Im Rahmen des Förderprogramms

MobilitätsWerkStadt 2025 – Phase 1

Laufzeit des Projekts: 01.01.2020 – 31.03.2021

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) fördert das Projekt „MoMo-Stadt – Mobiler Modellstadtteil Nordstadt in Wuppertal-Elberfeld: Urbane Verkehrswende endogen und bürgerschaftlich entwickeln und experimentell erproben“ im Rahmen der Strategie „Forschung für Nachhaltigkeit“ (FONA) [www.fona.de](http://www.fona.de) im Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung unter dem Förderkennzeichen 01UV2007. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei der Autorin.

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

**FONA**

Forschung für Nachhaltigkeit

## **Mustererklärung zum Urheberrecht bei Sachberichten zum Verwendungsnachweis**

Die unterzeichnete Urheberin des Schlussberichts einschließlich seiner Kurzfassung und weiterer Bestandteile räumt dem Zuwendungsgeber und der Technischen Informationsbibliothek (TIB) die in der Creative Commons – Lizenz (Namensnennung - Keine Bearbeitungen 3.0 Deutschland; abrufbar unter <http://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/de/> oder bei der TIB) beschriebenen Rechte unter den dort genannten Bedingungen ein. Weiterhin räumt die unterzeichnete Urheberin des Schlussberichts einschließlich seiner Kurzfassung und weiterer Bestandteile der TIB das Recht zur Bearbeitung ein, um Metadaten einschließlich Abstracts, Thumbnails und Filmstills zu erstellen, die öffentlich zugänglich gemacht und durch die TIB und Dritte unter Verzicht auf eine Urheber-Vergütung genutzt werden dürfen. Dieses Recht wird hiermit auch Kooperationspartnern der TIB eingeräumt.

*Ort*

Wuppertal

*Datum*

28.09.2021

*Rechtsverbindliche*

*Unterschrift Urheber(in)*

## Teil I: Kurzbericht

Im Rahmen des Förderprogramms MobilitätsWerkStadt 2025 des Bundesministeriums für Forschung und Bildung reichte WSW mobil einen Förderantrag mit dem Titel „MoMo-Stadt – Mobiler Modellstadtteil Nordstadt in Wuppertal Elberfeld: Urbane Verkehrswende endogen und bürgerschaftlich entwickeln und experimentell erproben“ ein.

Das Forschungsprogramm folgt einem Drei-Phasen-Modell. In der ersten Phase (2020) wurde die Erstellung von Mobilitätskonzepten gefördert, die in der zweiten Phase von ausgewählten Antragstellern in drei Folgejahren umgesetzt werden dürfen. Anschließend werden in einer dritten Phase (Mitte 2024- Mitte 2025) die erprobten Konzepte in eine zuvor ausgewählten Partnerstadt transferiert und in der eigenen Stadt verstetigt.

Als Modellstadtteil diente die Elberfelder Nordstadt, die aus Unterquartieren Ölberg und Mirke besteht. Im Fokus des Projekts stand die Absicherung der individuellen Mobilität aller Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers bei gleichzeitiger Verringerung der Umweltbelastung durch den Verkehr. Enge Straßen, zahlreiche Einbahnstraßenregelungen und knappe Parkmöglichkeiten machen die Nordstadt zu einem schwierigen Revier für den Individualverkehr. Aber auch der ÖPNV stößt hier an Grenzen, insbesondere aufgrund von Falschparkern wird dieser ausgebremst. Initiativen „Mobiler Ölberg“ und „Mobile Mirke“ sind bereits im Quartier aktiv geworden und wollen die Nordstadt für Fußgängerinnen und Fußgänger wie auch für Radfahrende attraktiver machen. Eine Mobilstation am Schusterplatz mit Fahrradgarage, Carsharing-Stellplätzen und einer Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe ist der erste erfolgreiche Versuch, alternative Mobilitätsformen zu verknüpfen. Daran will das geplante Forschungsprojekt anknüpfen.

In der ersten Phase unterstützen folgende Akteure die WSW mobil bei dem Vorhaben: Stadt Wuppertal und Akteure aus dem Quartier (z. B. Mobiler Ölberg), Bergische Universität Wuppertal und Wuppertal Institut für Klima, Energie und Umwelt. Die Zusammenarbeit mit zivilgesellschaftlichen Akteuren hilft gemeinsam Lösungen zu entwickeln, bessere Einschätzung von Chancen und Risiken zu treffen und schafft eine höhere Akzeptanz im Quartier für die einzelnen Bausteine. Aus diesem Grund entschied sich das Projektkonsortium für eine starke partizipatorische Komponente bei dem Konzept. Weitere Beteiligte haben ihre Bereitschaft zur Unterstützung mit Letters of Intent erklärt.

Insgesamt war für die Umsetzung ein systemischer und endogener Ansatz als Beitrag zur Verkehrswende, bestehend aus vier Mobilitätsbausteinen und begleitender Quartierskommunikation, gewählt. Zum Zeitpunkt der Bewerbung für die zweite Phase verfügten die Teilprojekte über erste konzeptionelle Planungen und hätten zusammen mit der Bewohnerschaft weiter entwickelt werden sollen. Im Folgenden werden in Kürze die einzelnen Bausteine erläutert.

**Nordstadtticket:** Es handelt sich dabei nicht um ein eigenes Ticket für die Nordstadt – die ganz normalen Abo-Tickets bilden die Basis. Das geplante Modell sah vor, dass Kunden weitere Kunden werben, mit dem Effekt dass für beide der Preis um 50% rabattiert ist. Der Umfang war zunächst auf 100 Tickets (50 Tandems à 2 Personen) beschränkt. Im Zentrum stehen die Fragen, „Kann ein ÖPNV-Ticket solidarisch umgesetzt werden?“ und „Welche Kundengruppen werden erreicht?“. Schlussendlich ist Frage „Wie ist die grundsätzliche Akzeptanz?“ Auch sollte das Nordstadtticket Teilhabe bei sozioökonomisch benachteiligten Gruppen ermöglichen. Die Rolle der Quartierskommunikation hierbei war das Generieren von Aufmerksamkeit und Ansprache der Probanden und Probandinnen (zum Beispiel über Guerillamarketing und social media), diese zu ihrem Nutzungsverhalten zu befragen und Querverbindungen zu den anderen Bausteinen zu schaffen.

**On-Demand-Verkehr:** Das System war als Ergänzung zum klassischen ÖPNV in Zeiten und Räumen schwachen Angebotes gedacht. Die Aufnahme in MoMo-Stadt und Betrachtung innerhalb der Nordstadt sollte die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse in der Nordstadt eingehender betrachten und die Fragen „Welche spezifischen Mobilitätsbedürfnisse müssen in der Nordstadt berücksichtigt werden?“ und „Wie sind die Anforderungen der Beschäftigten in der Nordstadt bzw. der Unternehmen?“ klären. Dabei soll die Bevölkerung in den Prozess durch zum Beispiel Testfahrten mit „Testpiloten und Testpilotinnen“, Jugendlichen, bewegungseingeschränkten Menschen und Senioren und Seniorinnen. Auch hier war eine enge Verzahnung mit den andern Bausteinen vorgesehen.

**Mobilstationen:** Die erste Mobilstation in Wuppertal wurde 2019 in Betrieb genommen. Im Rahmen von MoMo-Stadt sollten zehn weitere im Quartier ausgerollt werden. In der VRR-Systematik der Mobilstationen gibt es „L“, „M“ und „S“ als Größen in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden, miteinander verknüpften Verkehrsmittel. Die Größe „L“ könne es in Ermangelung eines SPNV-Knotens nicht im Quartier geben. Innerhalb des Teilprojektes wurde daher die neue Größe „QS“ (= Quartiersstation) entwickelt. Insgesamt sollte ein kleinräumiges Netz an Mobilstationen im Quartier installiert werden, welches aber ein wesentliches Element für eine Verkehrswende vor Ort darstellen kann. Um die Bewohnerschaft einzubinden, waren Rundgänge und Quartiersspaziergänge vorgesehen sowie die gezielte Ansprache relevanter Stakeholder im Quartier.

**Parkraumneuordnung:** Grundsätzlich herrscht im Quartier ein sehr hoher Parkdruck; das Gehwegparken wird entgegen der StVO weitgehend geduldet. Schlussendlich ist das Ziel daher die Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass hier hohes Konfliktpotential vorhanden ist. Daher ist es enorm wichtig, die politischen Entscheidungsträger in den Gremien für das Vorhaben zu gewinnen und Akzeptanz bei Betroffenen zu schaffen. Dass die Maßnahmen von der Bewohnerschaft mitgetragen werden, bedarf es viel Kommunikation. Hierbei gilt es insbesondere, die Erwartungen, Bedarfe der Bewohnerschaft zu berücksichtigen und das vorhandene Expertenwissen vor Ort zu nutzen. Letztlich gilt es die Parkraumneuordnung mit positiven Erfahrungen zu besetzen und etwas Neues, Gutes zu schaffen, um so die Lebensqualität vor Ort zu erhöhen. Parkraumneuordnung kann nur gemeinsam und schrittweise gelingen. Ziel ist eine bessere Straßenraumnutzung und die Nutzung vorhandener Parkhäuser im Umfeld.

Das Konzept für die wissenschaftliche Begleitforschung für Phase 2 sah Folgendes vor. Die Bausteine sollten unter wissenschaftlichen Gesichtspunkten konkretisiert werden, um so die Umsetzung, durch Erproben und Verstetigung sicher zu stellen. Im Fokus des Interesses stand dabei die Frage, wie am Beispiel der Nordstadt bürgerschaftliche, endogene Impulse zu einer Verkehrswende beitragen können. Die Prozessevaluation sollte sich demnach mit folgenden Fragen beschäftigen: Welche Faktoren begünstigen den Prozess? Wie gelingt es, Konflikte zu lösen? Was macht das Projekt erfolgreich und wie lassen sich die Ergebnisse auf andere (Teil-)Räume übertragen? Methodisch sollte es zunächst eine Befragung aller Bewohnerinnen und Bewohner der Nordstadt zu ihrem Mobilitätsverhalten geben, um auf Basis der Ergebnisse gestaltend in den Prozess eingreifen zu können. Ergänzend waren qualitative Interviews und Expertengesprächsrunden geplant. Im Rahmen der Wirkungsforschung wurden diese Fragen skizziert: „Wie ändert sich das Mobilitätsverhalten?“, „Wie verändern sich das Preisgefüge und Preiselastizitäten?“.

Um die Themen für die Projektskizze zu qualifizieren fanden in Phase I zwei übergeordnete Workshops (02.03 und 17.09.2020) mit ca. 30 Teilnehmenden und fünf bausteinspezifische Workshops (Mai und Juni 2020) statt. Bis auf den ersten Workshop fanden alle coronabedingt im virtuellen Rahmen statt, die Resonanz war trotz dessen überragend. Darüber hinaus gab es in kleineren bausteinspezifischen Gruppen Arbeitstreffen, wie auch übergreifende Abstimmungstermine, um organisatorische und inhaltliche Fragen zu klären und das Gesamtkonzept nicht aus dem Blick zu verlieren.

## Teil II: Eingehende Darstellung

WSW mobil als Antragstellerin hat im Vorfeld der ersten Phase des BMBF Projekts „MoMo-Stadt“ zunächst eine Vollzeitstelle für die Durchführung des Vorhabens und weitere Mittel für Vergabe von F&E-Verträgen sowie Reisekosten und Verwaltungsausgaben angemeldet.

Aufgrund der kurzfristigen Zusage (E-Mail vom 06.01.2020) und dem Start der Laufzeit ab 01.01.2020 war es nicht möglich die Personalstelle im Projekt zeitig zu besetzen und mit der Bearbeitung der Aufgaben durch diese Person zu starten. Hinzu kam die Problematik der langwierigen Ausschreibungszeiträume, die in öffentlichen Unternehmen nicht unüblich sind. Aus diesem Grund wurde die Entscheidung getroffen die Aufgaben vorerst einer bereits im Unternehmen tätigen Mitarbeiterin zu übertragen, um keine Zeit der zwölfmonatigen Bearbeitungszeit zu verlieren. Im März wurde eine Kollegin als Werkstudentin eingestellt, die als Ersatzkraft, für die im Projekt bereits arbeitende Kollegin die sonst anfallenden Aufgaben übernommen hat.

Aufgrund der COVID19-Pandemie wurde für alle Projektvorhaben im Rahmen des Förderprogramms MobilitätsWerkStadt 2025 eine Verlängerung der Laufzeit um drei Monate bewilligt, diese dauerte daher bis 31.03.2021. Die Ersatzkraft hat bis zu diesem Zeitpunkt, die Projektmitarbeiterin in ihrem sonstigen Tätigkeitsfeld vertreten und wurde im Monat März nach Ende Ihrer Werkstudenten-Tätigkeit als Vollzeitkraft eingestellt und konnte für März dann den vollen Umfang der angefallenen Aufgaben als Ersatzkraft für die im Projekt bereits tätige Mitarbeiterin übernehmen.

Bei den F&E-Unteraufträgen wurde die Entscheidung getroffen die geplanten Ausgaben nicht in einem, sondern in zwei Losen zu vergeben, um die differenzierten Aufträge abzudecken. Während ein wissenschaftlicher Partner insbesondere bei den Mobilitätsbausteinen B und C (On-Demand-Verkehre und Mobilstationen) seine Stärken und Expertise bei der Konzeption der Arbeitspakete hatte, unterstützte der Partner mit dem größeren Vergabelos die Arbeit bei allen geplanten Mobilitätsbausteinen. Insgesamt hat der Partner mit dem größeren Los die Federführung unter den Unterauftragnehmern übernommen. Beide wissenschaftlichen Unterauftragnehmer unterstützten die WSW mobil bei der Identifizierung der Mobilitätsprobleme und – bedarfe in der Nordstadt. Die kontinuierliche Bewertung der einzelnen Mobilitätsbausteine und des Gesamtkonzepts lag ebenfalls in der Zuständigkeit beider Auftragnehmer. Der Abstimmungsprozess war sowohl bilateral als auch im Gesamtkonsortium. Auch bei der Konzeption der Begleitforschung für die Phase 2 haben die beiden wissenschaftlichen Unterauftragnehmer gemeinsam gearbeitet. Der zeitliche Aufwand hat sich insbesondere an der Teilnahme bei den verschiedenen Abstimmungsterminen und Workshops bemessen, weswegen hier auch eine unterschiedliche zeitliche Komponente bei den Unterauftragnehmern zustande kam. Die Suche nach der Partnerstadt übernahm der Partner mit dem größeren Los.

Durch die COVID19-Pandemie wurden jegliche Reisen abgesagt, weswegen unter diesem Posten keine Ausgaben angefallen sind. Auch die Kosten für Bewirtung sind niedriger als zunächst geplant, ausgefallen.

Die außergewöhnliche Situation verlangte neue Methoden der Zusammenarbeit und der Abstimmungen. So fanden auch bis auf den ersten Workshop alle Veranstaltungen ab der 11. Kalenderwoche Corona geschuldet in einer anderen Form statt. Im Verlauf der 15-monatigen Laufzeit des MoMo-Stadt-Projektes fanden knapp zwölf Monate im virtuellen Rahmen statt. Dabei hat die Projektgruppe unterschiedliche Videokonferenz-Tools getestet, Online-Umfragen während der Workshops organisiert und durch den Wegfall von Reisezeiten die Effizienz der Zusammenarbeit perfektioniert.

Während der Laufzeit wurden die Mobilitätsbausteine und der Querschnittsbaustein qualifiziert und teilweise an die Gegebenheiten, wie bspw. finanzielle Mittel, Umsetzungsmöglichkeiten und Bedarfe aus der Nordstadt angepasst.

Als Beispiel wird hier der **Querschnittsbaustein E „Quartierskommunikation“** aufgeführt, der zunächst in der Vorhabenbeschreibung für die erste Phase als „Quartierswerkstätten“ bezeichnet wurde. In produktiven Abstimmungsterminen zu diesem Baustein wurde deutlich, dass die Partizipation zu den einzelnen Mobilitätsbausteinen so unterschiedlich ist, wie die Bedarfe, die mit den Bausteinen gedeckt werden sollen und wie die Anforderungen an die Umsetzung. Aus diesem Grund hat sich die Projektgruppe für ein Instrumentarium aus folgenden Tools entschieden:

- (1) Eine Anlaufstelle, die zum Beispiel in einem Ladenlokal oder einem Bauwagen untergebracht ist, um Präsenz vor Ort zu signalisieren und den Geschehnissen im Quartier nahe zu sein. Dort könnten dann weitere Tools ihre Anwendung finden, wie zum Beispiel Nachbarschaftstreffen. Auch könnte dort eine Box für Sammlung der Ideen hinterlegt werden, die dann wochenweise geleert und zur Abstimmung freigegeben wird.
- (2) Nachbarschaftstreffen bzw. -werkstätten könnten kleinere Gesprächsrunden mit ca. 15-25 Personen stattfinden, die standortspezifisch Themen behandeln würden. Hierfür könnte sowohl die geplante Anlaufstelle für genutzt werden.
- (3) Geplant waren auch Quartierskonferenzen, die als übergreifende Treffen mehr informativer Natur, die Aufmerksamkeit insgesamt auf die Planungen lenken und die Verzahnung der Bausteine untereinander abbilden sollten. Diese größeren Runden, mit bis zu 50 Personen sollten niederschwellig die Möglichkeit zum Kennenlernen des Vorhabens geben.
- (4) Vorstellbar wären auch kleinräumige- und anlassbezogene Rundgänge, bei denen sowohl die akuten Stellen im Quartier identifizieren werden könnten und das Thema Funktionalität der Straße erlebbar gemacht werden könnte (Baustein Parkraumneuordnung). Oder auch Straßenzüge auf die Umsetzbarkeit von Mobilstationen (Baustein C) untersucht werden könnten.
- (5) Speziell für Mobilstationen wurde das Tool „Vor-Ort-Termine“ in die Auswahl aufgenommen. Bei diesen sollten standortbezogen die Ausstattungsmerkmale für Mobilstationen mit direkten Anwohnerinnen und Anwohnern diskutiert werden
- (6) Experimente und Bürgerschaftliche Wettwerbe, die Projekte im Straßenraum, wie zum Beispiel die Einrichtung von Parklets sollten den kreativen teils spielerischen Zugang zu der Thematik geben, um Kinder und Erwachsene für neue Straßenraumnutzungen zu begeistern und zu zeigen, was grundsätzlich im Rahmen des Möglichen ist.

Ein weiteres Beispiel wie sich im Prozess die Ausgestaltung eines Bausteins gewandelt hat, soll anhand des **Mobilitätsbausteins A – Nordstadtticket** veranschaulicht werden. Zunächst wurde in der Projektbeschreibung im August 2019 der Ticket-Tandem-Ansatz mit einer Zielzahl von 1000 Tickets skizziert. Dies lag darin begründet, dass mit der großen Menge die Mengeneffekte auf das Mobilitätsverhalten gut dargestellt werden könnten, wie auch ein Rückschluss auf die Auswirkung der Finanzierung des ÖPNV möglich wäre. Im weiteren Verlauf und den Abstimmungsprozessen, auch mit dem Fördergeldgeber hinsichtlich der Kosten für Phase 2, musste eine Reduzierung der Menge der Nordstadtticket-Tandems vorgenommen werden aus Gründen der offenen Finanzierungsfragen. Trotz

dessen, dass WSW mobil zugesagt hat einen Teil der Kosten für die Finanzierung der Ticket-Tandems zu tragen, war es nicht möglich weitere Mittel für die geplante Umsetzung in Phase 2 zu akquirieren.

Um die Komplexität des Gesamtkonzeptes zu veranschaulichen, wird folgende Abbildung aus der Skizze für die Phase 2 des Förderprogramms erläutert.

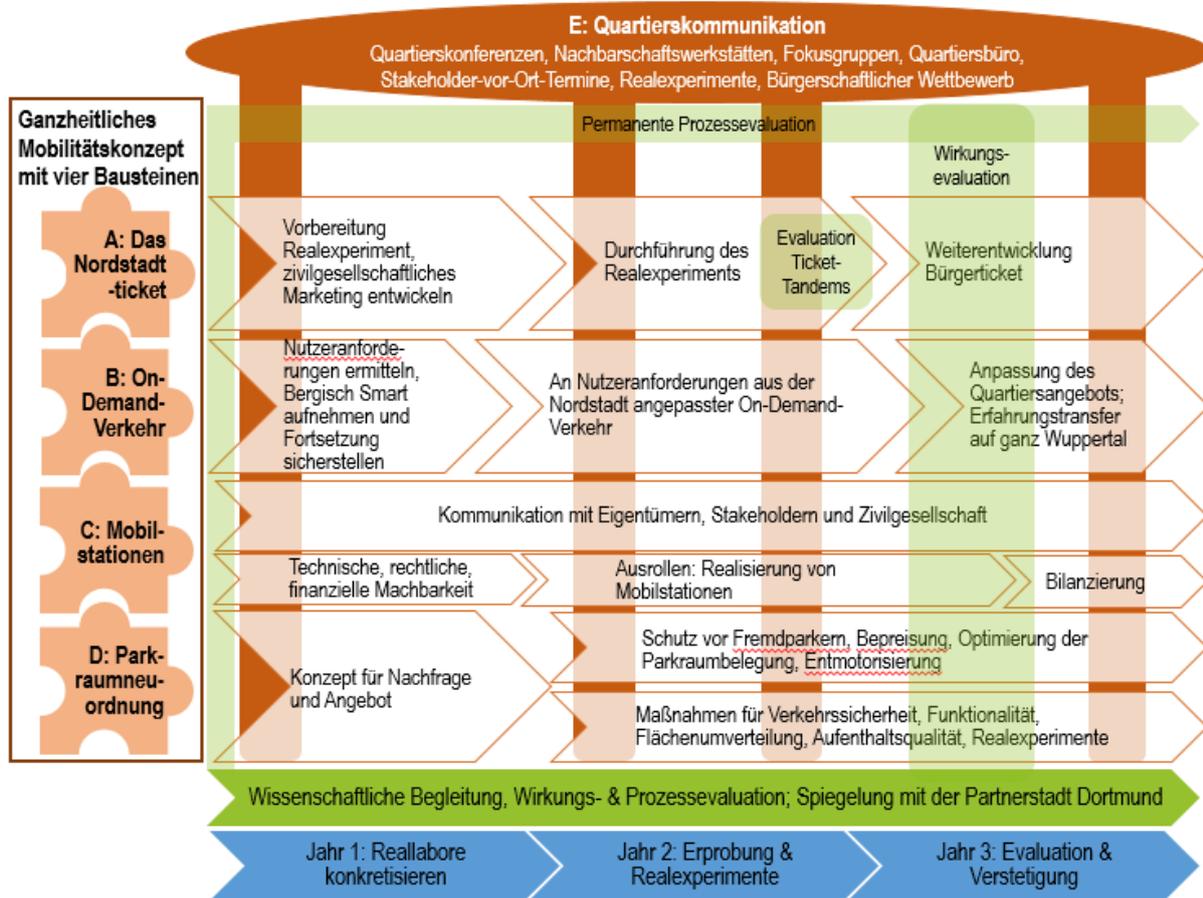


Abbildung 1: Arbeitsprogramm

Die Abbildung vereint die unterschiedlichen partizipatorischen Instrumente für die einzelnen Mobilitätsbausteine und die übergreifenden Tools der Quartierskommunikation. Darüber hinaus wird die wissenschaftliche Begleitforschung zeitlich eingeordnet sowie die einzelnen Projektjahre mit Oberzielen (in blau) versehen. Die Verzahnung der einzelnen Bausteine und die detaillierten Aufgaben auch organisatorischer Natur finden in dieser Abbildung zwar keinen Platz, sind jedoch an vielen Stellen angedeutet.

Das angedachte Duo aus der permanenten Prozessevaluation, die noch steuernd eingreifen könnte und der Wirkungsevaluation, ist ein gut auf einander abgestimmtes Zusammenspiel zur Feststellung der Zielerreichung der urbanen Verkehrswende mit bürgerschaftlicher Komponente. Es sollen sowohl bausteinspezifische Fragen beantwortet werden, wie auch die Wirkung des Gesamtkonzeptes in einem räumlich und zeitlich begrenzten Reallabor untersucht werden.

## Voraussichtlicher Nutzen, Verwertung der Ergebnisse, Fortschritte

Freiwilliges Engagement der vier Partner Stadt Wuppertal, Wuppertal Institut und Bergische Universität Wuppertal sowie der Akteure der Zivilgesellschaft war sehr bemerkenswert während der 15-monatigen Laufzeit des Fördervorhabens. Die rege Beteiligung lag darin begründet, dass die Projektpartner das Vorhaben für sehr vielversprechend hielten und an die gemeinsame Vision der verbesserten Rahmenbedingungen für den klimafreundlichen, inklusiven Verkehr in der Nordstadt glaubten bzw. nach wie vor glauben.

Nichtsdestotrotz fehlen für die Realisierung des Vorhabens sowohl personelle Ressourcen aber auch Eigenmittel für die Sachausgaben, die für notwendig erachtet werden, um das Gesamtkonzept in der skizzierten Form mit entsprechenden Wirkungen und Ergebnissen umzusetzen. Im Weiteren werden hier die heutigen Erkenntnisse und Pläne dargestellt, die aus dem „MoMo-Stadt“-Projekt resultieren oder regionale Anstrengungen, die thematisch zu den Inhalten bzw. einzelnen Bausteinen des Gesamtkonzepts passen.

Die „Bürgerticket Initiative Wuppertal“ war als Teil der Zivilgesellschaft in den Prozess des „MoMo-Stadt“-Projekts eingebunden und hat insbesondere den Mobilitätsbaustein A mit der fachlichen Expertise begleitet. Die Initiative verfolgt auf kommunaler, Landes- und Bundesebene die Erprobung von solidarischen Ticketmodellen zur Finanzierung des ÖPNV, da sie erkannt hat, dass heutige Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV auf Dauer keine zukunftsorientierte Lösung darstellen. Während der ersten Projektphase, am 18.08.2020, stellte die Fraktion „Bündnis 90/ Die GRÜNEN“ einen Antrag beim Landtag des Landes Nordrhein-Westfalen zur Ermöglichung des Solidarischen Bürgertickets als lokales Modellprojekt<sup>1</sup>. Die Stellungnahmen zu diesem verfolgte auch das Konsortium des MoMo-Stadt-Projekts mit Spannung, da dies eine grundsätzliche Einstellung zu der Thematik abbildet. Trotz der größtenteils neutral bis positiven Stellungnahmen gibt es noch keine weiterführenden Entscheidungen dieses solidarische Ticketmodell zu erproben. Auch für die Weiterführung des Themas **Nordstadtticket (Mobilitätsbaustein A)** fehlen sowohl bei der Stadt Wuppertal wie auch bei der WSW mobil zurzeit die finanziellen Mittel zur Umsetzung.

Der **Mobilitätsbaustein B On-Demand-Verkehr** war als eine intelligente Ergänzung für die drei anderen Mobilitätsbausteine geplant, um eine flexible und barrierearme Mobilitätslösung für die Bewohnerinnen und Bewohner der Nordstadt noch bedarfsorientierter einzusetzen. Derzeit prüft WSW mobil, ob eine Weiterführung des ODV nach dem Ende des Förderprojekts „Bergisch.Smart: KI als Enabler der Mobilität von Morgen“<sup>2</sup> möglich ist. Die Erhebungen durch die TestpilotInnen, die im Rahmen des MoMo-Stadt-Projekts für Phase 2 geplant waren, hätten für die Weiterführung wichtige Aufschlüsse geben können. Ohne diese werden Annahmen getroffen, die ggf. die Kundenwünsche nicht vollends abbilden oder die sich als nicht wirtschaftlich für den Betrieb erweisen.

Des Weiteren werden einzelne Projektaspekte weiterverfolgt und für die Umsetzung Finanzmittel akquiriert, so zum Beispiel zur Etablierung weiterer **Mobilstationen (Mobilitätsbaustein C)** in der Nordstadt. In Zusammenarbeit zwischen der Stadt Wuppertal und den Akteuren der Zivilgesellschaft werden drei Stück im Laufe der nächsten Jahre, zum Teil aus den Haushaltsmitteln finanziert und umgesetzt werden. Bis Ende des Jahres soll bspw. die Mobilstation an der Dorotheenstraße entstehen (siehe Tabelle I).

---

<sup>1</sup> <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/esm/MME17-1773.pdf>

<sup>2</sup> <https://www.bergischsmartmobility.de/> gefördert durch das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie im Rahmen des Förderprogramms Digitale Modellregionen Nordrhein-Westfalen

Tabelle 1: Ausstattungsmerkmale Mobilstation

Standort	Typ	Anzahl Ausstattungsmerkmale	Car-Sharing (inkl. Priorität Cambio)	ÖPNV	Taxi	Fahrradabstellanlage (FAA)	Fahrradgarage	Ladestation
Dorotheenstr./Übergang Charlottenstr.	QS	4	2 Ausbau auf 3 möglich (Prio 2)			S	12 Plätze	ja (PKW)

Weitere folgen im Anschluss. Die durch MoMo-Stadt entstandene Arbeitsgruppe bleibt weiterhin im Kontakt und prüft fortwährend andere Fördertöpfe, um die Inter- und Multimodalität durch die Etablierung weiterer Mobilstationen, auch in anderen Teilen der Stadt, zu fördern. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hat eine Förderung von Stelen für Mobilstationen nicht ausgeschlossen, was die Realisierung weiterer Mobilstationen begünstigen würde (VRR-Sonderförderprogramm Mobilstationsstelen). Die gute Zusammenarbeit in der Projektphase hat dazu geführt, dass sich noch andere Aktivitäten im Hinblick auf die Mobilstationen ergeben haben. Es gibt zum Beispiel momentan Bestrebungen verschiedener Akteure (Bergische Universität Wuppertal, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie, der Verein Nordstadt e.V. und die neue Effizienz) sich um EFRE-Mittel zu bemühen, um weitere Mobilstationen im Quartier finanziert zu bekommen. Hierbei muss jedoch überprüft werden, in wie weit die Fördermittel dem gewünschten Zweck entsprechen.

Insbesondere der **Mobilitätsbaustein D „Parkraumneuordnung“** entstand aufgrund von der problematischen Ausgangslage vor Ort in der Nordstadt, welche sich während der ersten Phase noch weiter zuspitzte. Das Projekt MoMo-Stadt wurde der Bezirksvertretung präsentiert und als große Hoffnung gehandelt. Im Quartier wartete man daher ungeduldig auf die Entscheidung über eine mögliche Realisierung des Geplanten in der zweiten Phase. Die Nachricht über das Scheitern der Projektskizze hat daher die Chancen auf eine baldige Lösung der Verkehrssituation in der Nordstadt vorerst ad acta gelegt. Unmittelbar im Anschluss an das Absageschreiben richtete die Bezirksvertretung daher einen neuen Auftrag an die Stadtverwaltung, sich mit dieser Problematik zu beschäftigen. Das Ahnden der Parkvergehen ist aufgrund der personellen Engpässe nur bedingt möglich. Die Stadtverwaltung stellt zurzeit eine Liste mit akuten Stellen im Stadtgebiet zusammen, die folgende verkehrssicherheitsrelevante Schwachstellen im Speziellen ausweisen: Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge versperrt, schlechte Sichtbeziehungen, Durchgang für eine Person erschwert. Diese Stellen sollen künftig nach Priorität umgesetzt werden. Im Wuppertal gibt es viele Stellen, die im Stadtgebiet verstreut sind, weswegen mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht alle akuten Stellen in der Nordstadt berücksichtigt werden können. Langfristig soll ein Konzept zum Thema Parken erstellt werden, welches in Folgejahren Umsetzung finden soll. Eine schnelle Abhilfe für die Parkraumproblematik wird es zu diesem Zeitpunkt daher nicht geben. Eine interessante Idee wurde inzwischen bei dem Bürgerbudget 2021 eingereicht – „Mobile Parklets zur Erprobung nachhaltiger Stadtgestaltung“<sup>3</sup>. Diese Idee sieht für die Gesamtstadt die Beschaffung oder das Ausleihen von mobilen Parklets vor, um einzelne stadtgestalterische Aktionen zu organisieren. Das Bürgerbudget steht dabei für einen stadtweiten Ideenwettbewerb zur Verfügung, um die Bürgerschaft zur Mitgestaltung der Stadtlandschaft zu animieren. Über diese Ideen können dann alle WuppertalerInnen abstimmen. Ob die Idee unter den Ausgewählten berücksichtigt wird, steht zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Endberichts noch nicht fest. Diese Idee zeigt jedoch deutlich, dass in der Bevölkerung

<sup>3</sup> <https://talbeteiligung.de/topic/buergerbudget2021/thought/48101?sortcommentsdir=asc&sortcomments=created>

ein Interesse besteht den öffentlichen Raum – auch probeweise – anders zu nutzen, als es heute üblich ist.

Für den **Querschnittsbaustein E „Quartierskommunikation“** wurden in der ersten Projektphase partizipatorische Instrumente entworfen, die inhaltlich mit den einzelnen Mobilitätsbausteinen „gefüttert“ wurden. Trotz dessen, dass die inhaltlichen Komponenten durch die Absage nicht im Gesamtkonzept weiterverfolgt werden können, kann die Ausarbeitung für ähnliche Vorhaben durch die Stabstelle Bürgerbeteiligung und Bürgerengagement und auch durch andere Projektpartner für die künftige Projekte genutzt werden können.

Gleichermaßen beobachtet das frühere Projektteam andere Projektvorhaben rund um Verkehrswende-Themen im Quartier und auch in der Gesamtstadt. Dabei sind Entwicklungen rund um den Solar Decathlon 2021<sup>4</sup>, der aufgrund von COVID19 auf Juni 2022 verschoben wurde, in den Fokus gerückt. Der internationale und interdisziplinäre Wettbewerb, bei dem 18 Teams antreten und sich mit der Energiewende im Quartier und damit der Weiterentwicklung des urbanen Gebäudebestandes beschäftigen, findet im Juni 2022 statt. Die publikumsstarke Veranstaltung wird sowohl für das Fachpublikum als auch für weitere Interessierte geöffnet sein und das Unterquartier Mirke in den Mittelpunkt stellen. Die Demonstratoren, die im Reallabor gebaut werden, sollen die Standards der Ressourceneffizienz, des Klimaschutzes und des recyclinggerechten Bauens erfüllen. Die lebensnahen Lösungen werden nach Erfüllungsgrad der zehn Teildisziplinen bewertet, zu welchen auch die „Urbane Mobilität“ zählt, die durch bedarfsgerechte Mobilitätskonzepte der Teams abgebildet werden. Ziel dieser Mobilitätskonzepte ist die Reduktion des MIV und die Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnerschaft.

---

<sup>4</sup> <https://sde21.eu/de/>

## Aktivitäten rund um die Thematik, mit der sich MoMo-Stadt beschäftigt hat

Im Laufe der Projektbearbeitung hat die Projektgruppe auch Aktivitäten in anderen Städten, sowohl im Inland als auch im europäischen Ausland, die thematisch zum MoMo-Stadt-Projekt passen, beobachtet. Hierbei war der Fokus auf Reallaboren, Experimenten im Straßenraum, urbaner Verkehrswende. Die interessantesten Vorhaben werden hier skizziert:

- Mobilista – Mobilitätsräume abseits der autogerechten Stadt (BMBF-Förderprojekt)
  - Teilnahme an der Abschlusskonferenz „Raus aus der Nische?! Reallabore als Format der transformativen Mobilitätsforschung“
  - Thematische Einordnung: Reallabore als Solches, Partizipation, Aktivitäten im Straßenraum
  - Ziel des Projektes: Reallabor für zukünftige Mobilität in Bielefeld – Sennestadt – BürgerInnen können in einem kreativen Prozess Transformationspfade der Mobilitätswende erdenken und erproben
  - Was ist besonders: spannende Kunstaktionen und ein Maskottchen als Idee/Symbolbild zur Identifikation mit dem Projektvorhaben
  - Quelle: <http://mobilista.sennestadt.de>
- MoSt Regio Köln - Mobilstationen als intermodale Schnittstellen im Umweltverbund in der Stadtregion Köln (Förderprojekt: Leitmarktwettbewerb Mobilitätlogistik.NRW )
  - Thematische Einordnung: Mobilstationen
  - Ziel des Projekts: Intermodalität im Regionalverkehr stärken
  - Was ist besonders: spannende Ausstattungselemente, Partizipation mit VR-Technik
  - Quelle:  
[https://www.nvr.de/fileadmin/Dateien\\_NVR/Downloadcenter/Mobilitaetsentwicklung/MobilStRegioKoeln\\_Kurzbeschreibung\\_neu.pdf](https://www.nvr.de/fileadmin/Dateien_NVR/Downloadcenter/Mobilitaetsentwicklung/MobilStRegioKoeln_Kurzbeschreibung_neu.pdf)
- Hamburg soll bis 2030 eine 15-Minuten-Stadt werden
  - Thematische Einordnung: Umweltverbund, autofreie Straßenzüge, Erreichbarkeit von Geschäften des täglichen Bedarfs
  - Ziel des Projekts: Stadt der kurzen Wege und Förderung des Umweltverbunds
  - Was ist besonders: hohe Taktfolge im ÖPNV, Carsharing und Ridesharing-Ausbau, autofreie Zonen
  - Quelle: <https://hamburg2040.de/stadt-der-zukunft-15-minuten-paris/>
- Berlin - „Mehr Raum zur Entfaltung – attraktive Wohnviertel durch Entschleunigung“
  - Thematische Einordnung: integriertes Mobilitätskonzept, Vorrang für den Umweltverbund, sicherer öffentlicher Raum
  - Ziel des Projekts: Erprobung des Super-Block-Ansatzes (Barcelona) in Berlin
  - Was ist besonders: Ergebnis eines Bürgerbegehrens
  - Quelle: <https://www.deutschland-mobil-2030.de/blog/bergmannkiez-wird-erster-superblock-berlins>
- York (UK) – bis 2023 alle nicht notwendigen Autofahrten innerhalb der Stadtmauern einschränken
  - Thematische Einordnung: autofreie Zonen, Umwidmung von Verkehrsflächen, Förderung der klimafreundlichen Antriebe, gerechtere Stadt,
  - Ziel des Projekts: Bis 2023 alle nicht notwendigen Autofahrten innerhalb der Stadtmauern einschränken
  - Was ist besonders: kurze Laufzeit der Maßnahme, gutes Timing nach Corona-Lockdown, kein Verbot jedoch Einschränkung.
  - Quelle: [https://www.sera.org.uk/how\\_york\\_is\\_going\\_car\\_free](https://www.sera.org.uk/how_york_is_going_car_free)

### **Geplante Veröffentlichung**

Die Veröffentlichung der Information zum Förderprojekt wird auf der Internetpräsenz der WSW bis Ende Dezember 2021 vorgenommen und dort für die Öffentlichkeit zur unentgeltlichen Nutzung zur Verfügung stehen.