

Kurzfassung

Der motorisierte Individualverkehr stellt sowohl Verkehrsplanende, sowie Anwohnende der deutschen Innenstädte vor große Herausforderungen. Insbesondere in gründerzeitlichen und eng bebauten Stadtquartieren führt ein steigender Motorisierungsgrad zu einem erhöhten Pkw-Parkdruck und in der Folge zu unzähligen Parkdelikten, da der ruhende Verkehr, aufgrund der Überlastung der legalen Stellplatzanlagen, den Raum auf dem Gehweg, an Kreuzungen und Einmündungen sowie vor Ein- und Ausfahrten für sich beansprucht. Der Ölberg in der Nordstadt Wuppertals ist ein prädestiniertes Beispiel, wo sich jene gesellschaftliche Problematik zuspitzt. Andere Verkehrsformen werden dort aufgrund der engen Bebauung und dem gehwegparkenden ruhenden Verkehr benachteiligt und in ihrer Mobilität behindert. Um dieser Problematik auf den Grund zu gehen und Lösungsmaßnahmen zu konzipieren, war es Bestandteil dieser Arbeit, das Mobilitätsverhalten der Anwohnenden auf dem Ölberg mithilfe einer Umfrage zu analysieren und Verhaltensänderungen der Anwohnenden aufgrund der Covid-19-Pandemie, der erbauten Mobilstation in der Schneiderstraße sowie dem eingeführten WSW Abholservices abzuleiten. Ebenfalls wurde die Parkraumauslastung zu unterschiedlichen Tageszeiten und an unterschiedlichen Wochentagen vor Ort erhoben. Zusätzlich zu einer bereits bestehenden fotografischen Bestandsanalyse, welche im Rahmen einer Hausarbeit zum Jahreswechsel 2020/2021 im Untersuchungsgebiet ausgearbeitet wurde, wurde eine neue Bestandsanalyse (Status quo) des ruhenden Verkehrs erarbeitet, welche einen Vergleich des Istzustandes der beiden unterschiedlichen Zeiträume zulässt. So wurde im Vergleich der Bestandsanalysen herausgestellt, dass sich die Anzahl an dokumentierten Parkdelikten innerhalb der Tageszeit deutlich erhöht hat, was mit einer erhöhten Pkw-Belastung aufgrund der Home-Office Regelungen in Verbindung gebracht wurde. Die größten Mängel stellten dabei parkende Pkw an Kreuzungen und Einmündungen sowie das einheitliche Gehwegparken dar. Innerhalb der Mobilitätsbefragung gab es bezugnehmend auf den dokumentierten Mängeln viele Überschneidungen, sodass sich die Mehrheit der Anwohnenden ebenfalls kritisch dazu äußerten. Ebenfalls konnte innerhalb der Umfrage herausgestellt werden, dass das Pkw fast ausnahmslos das primäre Fortbewegungsmittel der Teilnehmer/-innen darstellt, obwohl die meisten der Befragten einen relativ kurzen Arbeitsweg von maximal zehn Kilometer besitzen und aufgrund der Überlastung der Anlagen rund zehn Minuten mit der Stellplatzsuche beschäftigt sind. Die Ergebnisse aus Bestands- und Parkraumanalyse, sowie der Mobilitätsbefragung wurden abschließend dazu verwendet ein Mobilitätskonzept zu entwickeln. Maßnahmen der Verkehrsverknappung, -verlagerung, -verteuerung, -vermeidung und -verbesserung wurden dabei definiert, welche im Zusammenspiel mit flankierenden Maßnahmen, wie z.B. der Elektromobilität, die nachhaltige Mobilität zu fördern versucht. Dadurch werden Anreize geschaffen, die den Umstieg der Anwohnenden auf platzsparende Verkehrsmittel erleichtern, was wiederum dazu führt, die Anzahl des Kfz-Bestands innerhalb des Ölbergs effektiv zu verringern. Als Fazit der Bachelorthesis lässt sich festhalten, dass die ausgearbeiteten Maßnahmen und Lösungen in der Theorie durchaus dazu in der Lage sind Veränderungen des Mobilitätsverhalten der

Anwohnenden auszulösen, da sich der Ölberg als einzelne Verkehrszelle analysieren lässt. Dennoch böte sich an, Nachbarviertel auf gleichem Wege zu analysieren und zusätzlich den fließenden Verkehr innerhalb dieser Ortschaften sowie innerhalb des aktuellen Untersuchungsgebiet zu untersuchen und zu analysieren. Schlussendlich müssen allerdings auf nationaler Ebene die Weichen gestellt werden und nachhaltige Ziele und Vorgaben definiert werden, sodass sich der deutschlandweite innerstädtische Kfz-Bestand verringert.

Abstract

Motorized private transport poses major challenges for both those planning traffic and those living in German city centers. Especially in residential areas from the Wilhelminian era and densely built-up city quarters, an increasing degree of motorization leads to increased car parking pressure and, as a result, to countless parking offenses, as stationary traffic, due to the overloading of the legal parking spaces, the space on the sidewalk, at intersections and junctions as well as in front of entrances and rides claimed for themselves. The Ölberg in the Nordstadt of Wuppertal is a predestined example where these social problems come to a head. Other modes of transport are disadvantaged there due to the narrow buildings and the stationary traffic parked on the sidewalk, and their mobility is hindered. In order to get to the bottom of this problem and to devise solutions, it was part of this work to analyze the mobility behavior of residents on the study area with the help of a survey and to analyze changes in behavior of residents due to the Covid-19 pandemic, the built mobile-station in Schneiderstraße and to derive the introduced WSW collection services. The parking space utilization was also recorded on site at different times of the day and on different days of the week. In addition to an existing photographic inventory analysis, which was elaborated as part of a term paper at the turn of the year 2020/2021 in the study area, a new inventory analysis (status quo) of stationary traffic was developed, which allows a comparison of the actual status of the two different time periods. In a comparison of the inventory analyzes, it was found that the number of documented parking offenses has increased significantly during the daytime, which was associated with increased car traffic due to the home office regulations. The greatest deficiencies were cars parked at crossings and junctions and uniform sidewalk parking. Within the mobility survey, there was a lot of overlap with regard to the documented deficiencies, so that the majority of residents also commented critically on them. The survey also showed that the car is almost without exception the primary means / vehicle of transport for the participants, although most of the respondents have a relatively short way to work of no more than ten kilometers and spend around ten minutes looking for a parking space due to the overloading of the facilities are. The results from the inventory and parking space analysis as well as the mobility survey were then used to develop a mobility concept. Measures to reduce, relocate, increase the price of parking space, avoid and improve traffic and transport infrastructure were defined which, in conjunction with accompanying measures, such as electric mobility, attempt to promote sustainable mobility. This creates incentives that make it

easier for residents to switch to space-saving means of transport, which in turn leads to an effective reduction in the number of cars on the Ölberg. As a conclusion of the bachelor thesis, it can be stated that the developed measures and solutions are theoretically able to trigger changes in the mobility behavior of the residents, since the study area can be analyzed as a single traffic cell. Nevertheless, it would be advisable to analyze neighboring districts in the same way and also to examine and analyze the flowing traffic within these localities and within the current area. Ultimately, however, the course must be set at the national level and sustainable goals and specifications defined so that the number of inner-city cars across Germany is reduced.