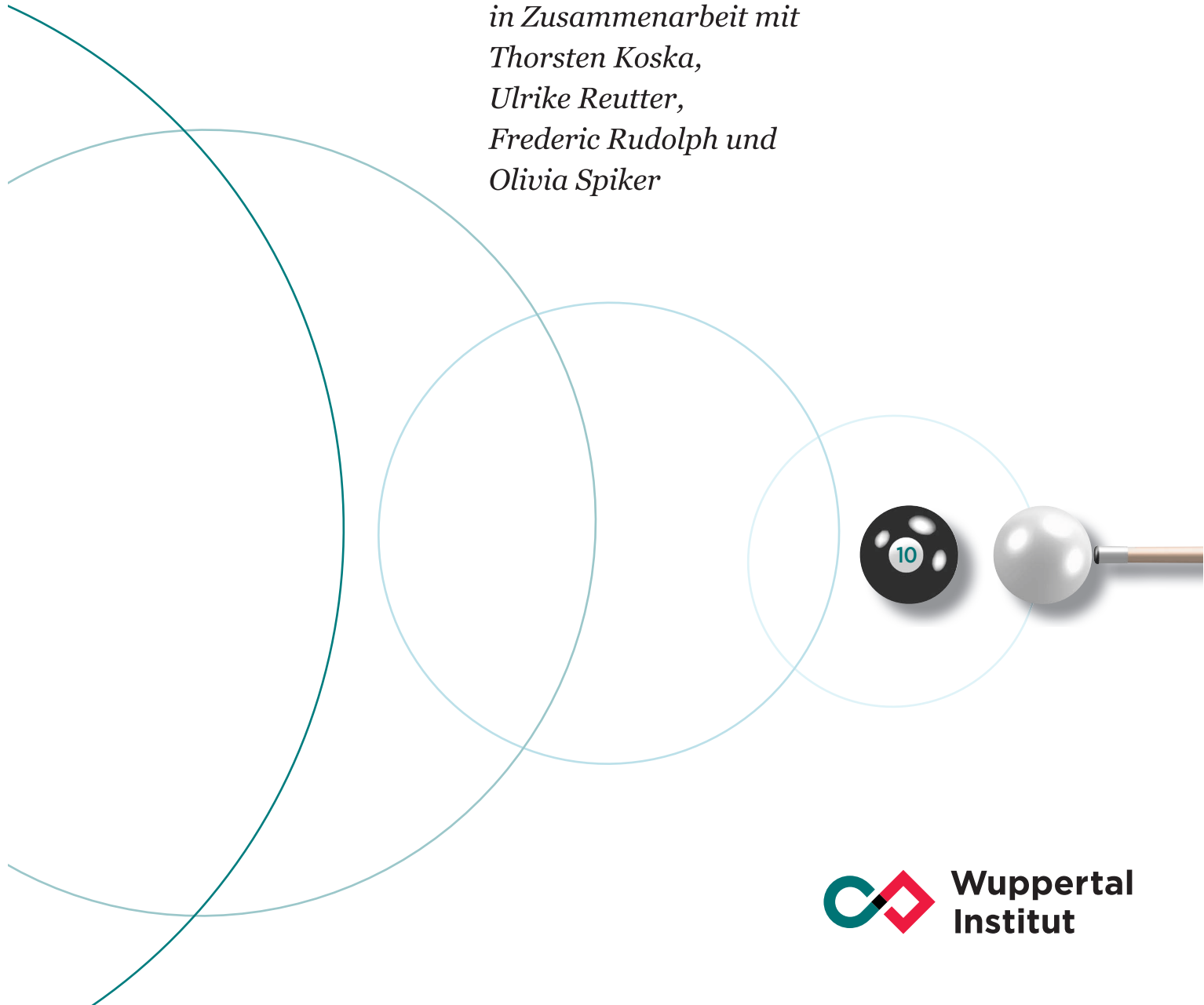


Autofreie Innenstadt Wuppertal Elberfeld

Ein Leitbild für die Verkehrswende
im Stadtteil



*Von Oscar Reutter
in Zusammenarbeit mit
Thorsten Koska,
Ulrike Reutter,
Frederic Rudolph und
Olivia Spiker*



Impressum

Herausgeber

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH
Döppersberg 19
42103 Wuppertal
www.wupperinst.org

Autorinnen und Autoren

Prof. Dr.-Ing. Oscar Reutter, Wuppertal Institut und Zentrum für Transformationsforschung und Nachhaltigkeit (TransZent), Wuppertal

in Zusammenarbeit mit

Thorsten Koska M.A., Wuppertal Institut

Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter, Lehr- und Forschungsgebiet Öffentliche Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement (ÖVM), Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen, Bergische Universität Wuppertal und Zentrum für Transformationsforschung und Nachhaltigkeit (TransZent), Wuppertal

Dr.-Ing. Frederic Rudolph, Wuppertal Institut

Dipl.-Ing. Olivia Spiker, Zentrum für Transformationsforschung und Nachhaltigkeit (TransZent), Wuppertal und Lehr- und Forschungsgebiet Güterverkehrsplanung und Transportlogistik (GUT), Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen, Bergische Universität Wuppertal

Kontakt

E-Mail: oscar.reutter@wupperinst.org

Disclaimer

Unter dem gemeinsamen Obertitel „Impulse zur WachstumsWende“ veröffentlicht das Wuppertal Institut Thesen und Forschungsergebnisse mit Bezug zur aktuellen Wachstumsdebatte.

Der Text dieses Werks steht unter der Lizenz *Creative Commons Namensnennung-NichtKommerziell-KeineBearbeitung 4.0 International*

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



Wuppertal, im Juli 2017

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Autofreie Innenstadt Wuppertal Elberfeld – Ein Leitbild für die Verkehrswende im Stadtteil	4
1. Die Idee: in aller Kürze	4
2. Die Innenstadt von Wuppertal Elberfeld: ein lebendiger Stadtteil	4
3. Das Leitbild: Autoverkehrsfree Innenstadt Wuppertal Elberfeld	6
4. Die Gewinne: für die Menschen, die Stadt und die Umwelt	8
5. Die Aufgaben für die Verkehrswende im Stadtteil	8
6. Das Bekannte und das Neue	11
7. Erste Schritte und konkrete Beispiele	13
8. Die Perspektive: Zurück aus der Zukunft	15
Kontakt	16

Autofreie Innenstadt Wuppertal Elberfeld – Ein Leitbild für die Verkehrswende im Stadtteil

1. Die Idee: in aller Kürze

Die Innenstadt von Wuppertal Elberfeld wird im kommenden Jahrzehnt konsequent und Schritt für Schritt zu einem autoverkehrsfreien Stadtteil entwickelt.

Wuppertal Elberfeld wird damit der erste bestehende Stadtteil in Deutschland, der systematisch von einem Autostadtteil heute zu einem zukünftig autoverkehrsfreien Stadtquartier entwickelt wird.

Von einer autofreien Innenstadt profitieren die Menschen, die Umwelt und die Stadt Wuppertal. Hier kann man die Verkehrswende Wuppertal konkret erleben und Urbanität genießen.

Welche Gewinne dadurch entstehen können und wie der Weg dorthin aussehen könnte, skizzieren wir in diesem Impulspapier, um die Diskussion über das Ziel und den Weg dahin zu eröffnen.

2. Die Innenstadt von Wuppertal Elberfeld: ein lebendiger Stadtteil

Der Stadtteil „Innenstadt Wuppertal Elberfeld“ liegt im Herzen der Stadt und erstreckt sich zwischen der Bahnlinie im Süden und dem Radschnellweg Nordbahntrasse/Jackstädtweg im Norden sowie zwischen der Briller Straße im Westen und der Hardtanlage im Osten. Er umfasst eine Fläche von rund 4,5 Quadratkilometern. Hier wird gewohnt, gearbeitet, gehandelt. Hier leben fast 39.000 Menschen, das sind knapp 11 Prozent der gesamten Bevölkerung von Wuppertal von gut 358.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Rund 13.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte arbeiten hier in gut 1.400 Betrieben. In dem Gebiet gibt es knapp 11.000 privat zugelassene Pkw, hinzu kommen rund 1.500 gewerblich zugelassene Pkw¹. Der fahrende und parkende Autoverkehr beherrscht hier den Straßenraum sehr, belastet die Umwelt und das Umfeld und beeinträchtigt dadurch die Stadtqualität erheblich. In ganz Wuppertal liegt die Motorisierungsquote bei 420 Pkw pro 1.000 Einwohner². Der Durchschnitt in deutschen Großstädten liegt bei 450 Pkw pro 1.000 Einwohner (EW)³.

¹ Alle Zahlen zum Stadtteil „Innenstadt Elberfeld“ und zu Wuppertal insgesamt sind gerundet auf der Grundlage einer detaillierten schriftlichen Auskunft der Statistikstelle der Stadt Wuppertal vom 20.6.2017 und 28.6.2017 (jeweils zum Stichtag 31.12.2016; sozialversicherungspflichtig Beschäftigte zum 30.9.2016).

² Am 31.12.2016 lebten 358.523 Einwohnerinnen und Einwohner in Wuppertal und es waren 150.527 Pkw in Wuppertal zugelassen, daraus errechnet sich die angegebene Motorisierung.

³ Schmied, Martin; Dziekan, Katrin: Die Stadt für Morgen: Umweltfreundlich mobil, lärmarm, grün, kompakt, durchmisch. PPT-Präsentation für das UBA-Forum mobil & nachhaltig am 30.3.2017 in Berlin. Der Durchschnittswert für ganz Deutschland liegt Anfang 2016 bei 548 Pkw pro 1000 Einwohner. Zum Download unter http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1968/dokumente/2017_03_30_diestadtfurmorgen_schmied_dziek_an_0.pdf

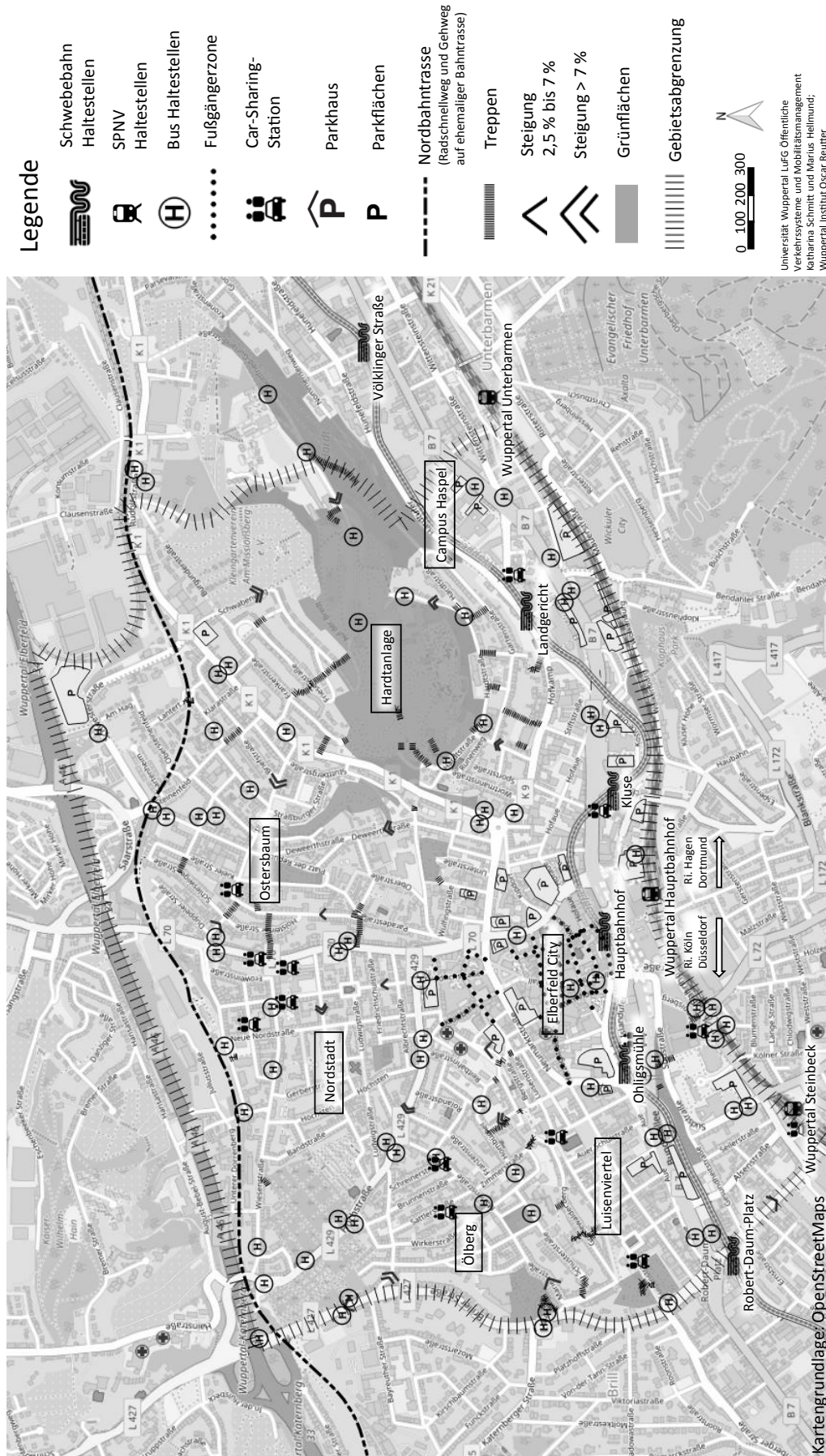


Abbildung 1 Innenstadt Wuppertal Elberfeld – Verkehrliche Ausgangssituation im Juni 2017

Aber: Für die „Stadt für Morgen – umweltschonend, mobil, lärmarm, grün und durchmischt“⁴ hat das Umweltbundesamt im Frühjahr 2017 als Messgröße für eine zukunftsfähige Mobilität in deutschen Großstädten den Zielwert von nur 150 Pkw/1.000 EW ausgegeben. Nur so können die Qualitäten einer lebendigen Innenstadt, auch in Wuppertal Elberfeld, erlebbar gemacht werden. Von dieser Zielzahl ist Wuppertal – wie alle (!) anderen Städte auch – noch sehr weit entfernt.

Wuppertal ist, wie viele andere Städte auch, nach wie vor stark vom Autoverkehr geprägt: Der Verkehrsmittelanteil an allen Wegen⁵ lag im Jahr 2011 bei 58 Prozent im motorisierten Individualverkehr (MIV also Pkw/Krad) und 26 Prozent im ÖPNV; 15 Prozent der Wege wurden zu Fuß zurückgelegt und nur 1,5 Prozent der Wege mit dem Rad. Für eine zukunftsfähige und klimaschonende Mobilität müsste der MIV-Wegeanteil in Wuppertal von heute 58 Prozent in den nächsten 30 Jahren bis 2050 auf etwa ein Viertel der Wege (25 Prozent) mehr als halbiert werden und dementsprechend der Wegeanteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß und Rad sowie Bus und Bahn) von heute 42 Prozent um etwas mehr als die Hälfte auf dann 75 Prozent gesteigert werden⁶. Das ist sehr ambitioniert, aber auch nicht vollkommen unrealistisch.

3. Das Leitbild: Autoverkehrsfreie Innenstadt Wuppertal Elberfeld

Die gezielte und systematische Transformation eines solchen Stadtgebietes weg vom vorherrschenden Autoverkehr hin zu einem zukunftsfähigen, autoverkehrsfreien Stadtteil hat bisher noch keine Stadt in Deutschland gewagt. Alleine die Vorstellung wirkt scheinbar abwegig und die Schritte für einen derartig weitreichenden Stadtwechsel erscheinen derzeit kaum vorstellbar.

Autoverkehrsfrei heißt nämlich, dass in diesem Stadtteil im Grundsatz kein privates Kraftfahrzeug mehr fährt und parkt. Stattdessen ist die Mobilität der Menschen im Wesentlichen zu Fuß und mit Fahrrad, mit Bus und Schwebbahn sowie mit Taxi und Carsharing-Auto möglich. Die Ver- und Entsorgungsverkehre, Lieferdienste und neue Mobilitätsdienstleistungen fahren auch weiterhin mit Kraftfahrzeugen. Sie sind dann vorzugsweise als lokal emissionsfreie Elektroautos unterwegs. Polizei, Feuerwehr sowie Krankenwagen und Rettungsdienste können hier im Einsatzfall selbstverständlich immer fahren.

⁴ Umweltbundesamt, Abteilung 13 „Verkehr, Lärm und räumliche Entwicklung“: Die Stadt für Morgen: Umweltfreundlich mobil, lärmarm, grün, kompakt, durchmischt. Dessau-Roßlau, März 2017; insbesondere S.49. Zum Download unter: <http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/die-stadt-fuer-morgen> , Zugriff am 24.6.2017.

⁵ Hoppe, R.; Woschei, K.: Verkehrsbefragung 2011 Stadt Wuppertal. Planungsgesellschaft Verkehr, Köln 2012 und Stadt Wuppertal: Verkehrsbefragung 2011 Stadt Wuppertal. Drucksache-Nr.: VO/0957/12 für den Verkehrsausschuss, Bericht für die Sitzung am 13.2.2013.

⁶ Reutter, Oscar: Klimaschutz als Herausforderung für einen zukunftsfähigen Stadtverkehr – Strategien und Größenordnungen zur Minderung der Kohlendioxidemissionen. In: Bracher, Tilman; Haag, Martin; Holzapfel, Helmut; Kiepe, Folkert; Lehm-brock, Michael; Reutter, Ulrike (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Berlin/Offenbach 1992, 60. Ergänzungslieferung, April 2011



Luisenstraße in Wuppertal, Juli 2017 / Foto: Charlotte Thelen, Wuppertal Institut

Für die Anwohnerschaft ist es möglich, weiterhin ein Auto zu besitzen und damit ins Stadtviertel zu kommen. Aber es werden Anreize gesetzt, damit dies für weniger Menschen attraktiv ist: Geparkt werden kann nicht mehr direkt vor der eigenen Haustür, sondern nur noch in Quartiersparkplätzen und –garagen. Hierfür werden deutlich höhere, kostendeckende Gebühren fällig. Das macht den Autobesitz – bei gleichzeitiger Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund – deutlich weniger attraktiv.



Luisenstraße in Wuppertal, Juli 2017 / Foto: Charlotte Thelen, Wuppertal Institut

Durch brauchbare Mobilitätsalternativen und die erlebbaren Stadtqualitäten, die heute schon in den Straßencafés der Luisenstraße spürbar sind, werden immer mehr Menschen ermuntert, ihr privates Auto abschaffen. Autofrei lebende Haushalte werden gezielt in diesen Stadtteil zuziehen. So kommen dann nachhaltige Entmotorisierungsprozesse im Stadtteil in Gang.

Damit wird die Verkehrswende Wuppertal⁷ in einem Stadtteil konkret sichtbar, spürbar, erlebbar.



Luisenstraße in Wuppertal, Juli 2017 / Foto: Charlotte Thelen, Wuppertal Institut

4. Die Gewinne: für die Menschen, die Stadt und die Umwelt

Im Zentrum einer solchen Verkehrswende in Wuppertal und anderswo steht das Ziel, den Menschen und den Unternehmen eine Mobilität zu ermöglichen, die ihren Bedürfnissen entspricht und dabei zugleich ökologisch verträglich, sozial verpflichtet und gerecht sowie ökonomisch effizient ist; denn nur in dieser Verknüpfung werden Mobilität und Verkehr zukunftsfähig und stadtverträglich.

Dieser Stadtwandel in Sachen Verkehr ist aufwändig und macht viel Arbeit. Doch eine lokal und konkret erlebbare Verkehrswende schafft viele Gewinne für die Menschen, die Umweltqualität und die Stadt. Wuppertal gewinnt und die Wuppertalerinnen und Wuppertaler gewinnen: mehr Ruhe, eine gesündere Luft, aktiven Klimaschutz, verbesserte Verkehrssicherheit, höhere Wohnumfeldqualität, freien Bewegungsraum für Kinder und erweiterte umweltschonende Mobilitätsmöglichkeiten. Kurzum: eine lebenswerte Stadt.

Darum lohnt es sich, diese Vision zu verfolgen und Schritte auf diesem Weg zu gehen – und zwar ernsthaft und entschlossen.

5. Die Aufgaben für die Verkehrswende im Stadtteil

Auf dem Weg zur autofreien Innenstadt Wuppertal Elberfeld ist selbstverständlich noch Vieles zu verbessern: Es gilt, sichere, kurze und engmaschige Fußwege mit Treppen und Bänken sowie mit Aufzügen zu den Wuppertaler Höhenlagen herzustellen.

Genauso sind die Radverkehrsverbindungen zu gestalten: dicht, engmaschig und sicher. Tempo-30-Zonen und Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in beide Richtungen befahrbar sind, gibt es heute schon in vielen Wuppertaler Quartieren.

⁷ Oscar Reutter, Frederic Rudolph, Thorsten Koska: Von der Auto-Stadt zu einer Stadt des Umweltverbundes – Zehn Leitlinien zur Verkehrswende in Wuppertal. Wuppertal 2016. Impulse zur Wachstumswende des Wuppertal Instituts Nr.9. Zum Download im Internet verfügbar unter: <https://wupperinst.org/a/wi/a/s/ad/3489/>

Sie bringen viele Vorteile⁸. Diese sehr guten Ansätze sollten darum weiter ausgebaut werden. Die mit bürgerschaftlichem Engagement geschaffene Wuppertaler Nordbahntrasse/Jackstädtweg ist seit Ende 2014 zu Fuß begehbar und mit dem Rad erfahrbar – ein in vieler Hinsicht vorbildhafter Radschnellweg in Nordrhein-Westfalen.

Diese Radschnellverbindung im Norden braucht nun ihr Ebenbild im Talraum entlang der Wupper. Dazu dienen „Umweltspuren“ auf der B7 selbst und bei Bedarf zusätzlich auf den zu ihr parallel verlaufenden Wohnstraßen – Bus und Fahrrad fahren darauf gemeinsam auf einer eigenen Fahrspur. Straßenraum wird dafür zu Lasten des Autoverkehrs umverteilt. Zwischen diesen beiden Ost-West-Längsachsen auf der Nordhöhe und unten im Talraum braucht es dann noch ein dichtes Netz aus guten Verbindungen in Nord-Süd-Richtung, zum Beispiel durch weitere Fahrradstraßen, um ein qualifiziertes Radverkehrsnetz zu knüpfen.

Zusätzlich bedarf es qualifizierter, ebenerdiger Fahrradabstellanlagen – flächenhaft im Straßenraum: Bügel zum Anschließen genauso wie öffentliche Fahrradparkhäuser in den Wohnquartieren, wo sich die Anwohnerinnen und Anwohner komfortable und sichere Radabstellplätze mieten können.

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) muss ebenfalls ausgebaut und mit neuen Mobilitätsangeboten vernetzt werden. Die gerade mit ihren Stationen und der neuen himmelblauen Fahrzeuggeneration für das 21. Jahrhundert modernisierte Schwebbahn mit ihren Stationen Landgericht, Kluse, Döppersberg/Hauptbahnhof, Ohligsmühle/Historische Stadthalle und Robert-Daum-Platz ist nicht nur das weltweit bekannte Markenzeichen Wuppertals. Die Schwebbahn ist in der Tat auch für rund 70.000 Menschen pro Tag⁹ das vorbildhafte Rückgrat der öffentlichen Mobilität in Wuppertal. Dieses ÖPNV-Trumpf-Ass, das zu Recht den Talstolz begründet, muss mit einem entsprechend qualifizierten Busnetz verstärkt werden. Mit der in Arbeit befindlichen Aktualisierung des Nahverkehrsplans von 1997 nimmt sich Wuppertal vor, bis 2030 etwa ein Drittel der alltäglichen Wege der Wuppertalerinnen und Wuppertaler auf den Öffentlichen Verkehr zu bringen¹⁰. Das ist verkehrspolitisch so richtig wie anspruchsvoll. Und es ist auch überhaupt nicht unrealistisch: 2002 lag in Wuppertal der Wegeanteil im ÖPNV bei 16¹¹ Prozent und 2011 waren es schon 25,5 Prozent¹². Da erscheinen 33 Prozent und mehr bis 2030 durchaus erreichbar – wenn dafür auch ernsthaft etwas getan wird.

Um den ÖPNV-Anteil erfolgreich auszubauen, muss selbstverständlich noch deutlich mehr getan werden. Vorrangig geht es um dichtere Fahrtakte, bessere Linienführung und neue Quartiersbuslinien, Verbesserungen bei der Haltestellenqualität und zu-

⁸ Heinrichs, Eckhart; Scherbarth, Frank; Sommer, Karsten: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Berlin 2016. Umweltbundesamt

⁹ Quelle: Verkaufsstatistik der WSW, schriftliche Auskunft Sabine Schnake, WSW mobil vom 20.6.2017

¹⁰ Stadt Wuppertal: Fortschreibung des Wuppertaler Nahverkehrsplans - Rahmenbedingungen, übergeordnete Zielsetzungen und Beteiligungsverfahren. Drucksache-Nr.: VO/0554 für den Verkehrsausschuss, Sitzung am 1.9.2016. Der Beschluss des Stadtrates zum Nahverkehrsplan Wuppertal ist für Ende 2018 geplant.

¹¹ Harloff-Hensel Stadtplanung Ingenieur GmbH (HHS): Mobilität in Wuppertal 2002 – Auswertung der Befragung zur werktäglichen Verkehrsteilnahme. Untersuchung im Auftrag der Stadt Wuppertal. Wuppertal/Aachen 2003

¹² Hoppe, Rolf; Woschei, Klaus: Verkehrsbefragung 2011 Stadt Wuppertal (Bericht). Verkehrsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Wuppertal 2011. Untersuchung der Planungsgesellschaft Verkehr Köln im Auftrag der Stadt Wuppertal. Wuppertal/Köln 2012.

sätzliche Busspuren bzw. Umweltpuren für Bus und Rad zu Lasten des Autoverkehrs.

Zu prüfen ist auch, unter welchen Bedingungen in diesem Stadtteil ein Bürgerticket, also eine Art „Semesterticket für alle“ als ein räumlich begrenzter Modellversuch eingeführt werden kann. Analog zu diesem Software-Experiment könnte in einem urbanen Reallabor Wuppertal Elberfeld auch untersucht werden, welche Potenziale das sich rasant entwickelnde neue technische Konzept der fahrerlosen, selbstfahrenden sogenannten „autonomen Autos“ für eine lokale Verkehrswende haben könnte – und zwar speziell im Einsatzbereich Öffentlicher Personennahverkehr und Carsharing und Taxi: Wie müsste so ein Modell im Detail ausgelegt sein, um die Anzahl der privaten Pkw im Stadtteil wirklich drastisch zu verringern – sagen wir um den Faktor Zehn?

Carsharing-Autos können als „Öffentliche Autos“ bei Bedarf z.B. für Transporte, Dienstfahrten oder Ausflüge ausgeliehen werden. Immerhin gibt es schon heute in diesem Elberfelder Innenstadtgebiet 14 Carsharing-Stationen mit 19 Autos¹³. Dieses stationsbasierte Angebot sollte aufgestockt und mit stationsunabhängigen Fahrzeugen erweitert werden.

Zudem machen digitale Buchungsplattformen und Routenalgorithmen neue Tür-zu-Tür-Angebote flexibler Bedienformen – etwa in Form kleiner Quartiersbusse – möglich. Sie sollten integraler Bestandteil des öffentlichen Verkehrs werden. Sie erhöhen die Qualität des Umweltverbundes in Wuppertal weiter. Durch Verknüpfung aller dieser Angebote wird die Nutzung für die Bewohnerinnen und Bewohner und Besucherinnen und Besucher komfortabel gestaltet – dazu gehören dann intermodale Mobilitätsstationen mit Carsharing, ÖV-Halt, Fahrradabstellanlagen und Fahrradverleihstation sowie ein integriertes Tarif- und Buchungssystem und eine gemeinsame „von A nach B“-Routenauskunft in Echtzeit als App fürs Smartphone.

Ein solches qualitätsvolles Angebot im Umweltverbund unterstützt und ermutigt dann auch mehr Menschen, sich grundsätzlich für ein autofreies Leben und eine prinzipiell autounabhängige Mobilität zu entscheiden.

Gerade in Großstädten verzeichnen wir einen grundlegenden gesellschaftlichen Wandel der Mobilitätsstile. Das stützt die Perspektive zur Stärkung eines autofreien Lebens in der Stadt und zur Eröffnung von Entmotorisierungsprozessen – als eine reale Lebensoption für Bevölkerungsgruppen, die nicht mehr aufs Auto fixiert sind – und vielleicht sogar für eine wachsende Nachfrage.

Wenn der Umweltverbund von Fuß und Rad und Bus und Bahn samt Carsharing und Taxi gelingen soll, dann reicht es nicht allein, diese Angebote attraktiver zu machen und auszubauen. Zugleich ist es erforderlich – und aufgrund der verbesserten Alternativen auch möglich – komplementär dazu den privaten Autoverkehr einzuschränken.

¹³ 1 Station mit 1 Pkw von Flinkster Nähe Hauptbahnhof Elberfeld (<https://www.flinkster.de/kundenbuchung/process.php?proc=station&f=3>; Zugriff am 19.6.17) 13 Station mit 18 Pkw von Cambio Carsharing (http://www.cambio-carsharing.de/cms/carsharing/de/1/cms_f2_10019/stdws_info/stationen/region/618.html, Zugriff am 19.6.17)

Denn aus vielen Erfahrungen und praktischen Beispielen in zahlreichen Städten weiß man, dass Angebote und Einschränkungen gemeinsam erforderlich sind, um eine Verkehrswende zu bewerkstelligen. Es kommt auf diese kombinierte „Push-und-Pull-Strategie“ an. Geschwindigkeitsbeschränkungen wie ein flächendeckendes Tempo-30-Netz auf den Neben- und den Hauptverkehrsstraßen, Straßenraumumverteilung vom MIV zum Umweltbund und durch Verknappung und Verteuerung des Parkraumes sind dafür zentrale Ansatzpunkte für die notwendigen Restriktionen gegen den Autoverkehr.

Verkehrswendestädte wie Wien¹⁴ ¹⁵ oder Zürich¹⁶ machen es vor. Sie zeigen, wie in 10, 20 Jahren der MIV-Wegeanteil im Stadtverkehr erfolgreich auf nur noch ein Viertel der Wege verringert werden konnte. Sie dienen als Vorbilder und demonstrieren, dass die Push-und-Pull-Strategie, also Einschränkungen und Anreize, in Kombination wirkt. Dahinter steht ein klarer politischer Wille und eine konsequente langfristige städtische Strategie, die mit wirksamen Maßnahmen umgesetzt wird. Und beide Städte wollen bis 2025 bei nur noch 20 Prozent Autoverkehrsanteil im Stadtverkehr ankommen – oder sogar noch weniger¹⁷ ¹⁸.

6. Das Bekannte und das Neue

Das Leitbild der autoverkehrsfreien Innenstadt Elberfeld knüpft an diese Erfahrungen an und geht noch weiter. Im Prinzip soll im ganzen Gebiet nicht mehr mit dem privaten Auto gefahren und auf der Straße geparkt werden.

Stattdessen entstehen Straßen und Bereiche für Fußgängerinnen und Fußgänger, Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, für Busse und umweltfreundliche Ver- und Entsorgungsfahrzeuge wie z.B. die Müllabfuhr – so eine Art Fußgängerzone im Wohnbereich. Die Fußgängerzonen, die es heute schon in Elberfeld gibt¹⁹, werden also wesentlich ausgeweitet.

Diese Vorstellung ist so normal wie verwegen.

¹⁴ Stadt Wien (2014a): STEP 2025 – Stadtentwicklungsplan Wien. Beschlossen am 25. Juni 2014. Wien. (S.106) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf>, Zugriff 11.6.2017.

¹⁵ Wiener Stadtwerke (2016): Innovation und Verantwortung – Geschäftsbericht 2015. Wien. S. 15) http://www.wienerstadtwerke.at/media/files/2016/geschaeftsbericht_wiener_stadtwerke_2015_185352.pdf, Zugriff 11.6.2017.

¹⁶ Stadt Zürich (2017): Mikrozensus 2015 des Bundes zeigt positive Entwicklung für Stadt Zürich. Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, Zürich. Pressemitteilung vom 30.5.2017. https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/zed/Deutsch/Ueber%20das%20Departement/Medienmitteilungen/2017/170530_mm_mikrozensus.pdf, Zugriff 11.6.2017.

¹⁷ Stadt Zürich (2016): Stadtverkehr 2025 – Bericht 2015 (S.13). https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/zed/Deutsch/stadtverkehr2025/Publikationen_und_Broschueren/2015_Bericht_Stadtverkehr.pdf, Zugriff 11.6.2017.

¹⁸ Stadt Wien (2014b): STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität. Wien. S. 15. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008390b.pdf>, Zugriff 11.6.2017.

¹⁹ Straßenabschnitte: Alte Freiheit, Armin T.-Wegner-Platz, Burgstraße, Calvinstraße, Friedrichstr. (40-52 und 41-65), Grabenstraße, Herzogstraße, Kerstenplatz, Kleine Klotzbahn (21-27 und 22), Klotzbahn, Kipdorf (1-11 und 6), Kirchplatz, Kirchstraße, Mäuerchen (4), Rommelspütt, Schlössergasse, Schloßbleiche (4-22), Schöne Gasse, Schwanenstraße, Tumhof, Von der Heydt-Platz, Wilhelmstraße, Willy-Brandt-Platz, Wirmhof.
Quelle: Stadt Wuppertal, Der Oberbürgermeister, Ressort Straßen und Verkehr, Abteilung Verkehrlenkung und Straßennutzung: Informationsblatt zur Ausnahmegenehmigung gemäß § 46 Straßenverkehrsordnung (StVO) für die Fußgängerzonen Barmen, Elberfeld und Wupperfeld Markt in Wuppertal. Zum Download im Internet unter: finden unter: https://www.wuppertal.de/vv/produkte/104/104.11_Ausnahmegenehmigung_Fussgaengerzone.php.media/127222/Info_Fussgaengerzone_0117.pdf, Zugriff am 20.06.2017

Zum Beispiel hat die Landeshauptstadt Erfurt ihre Innenstadt flächenhaft verkehrsberuhigt, um dadurch dort die Aufenthalts- und Wohnqualität zu erhöhen. Erfurt entwickelt seit 2012 seine „Begegnungszone Innenstadt“, in der weite Teile der Altstadt reine Fußgängerbereiche sind und der Kfz-Verkehr überhaupt nur noch in Teilgebieten, in separierten Verkehrszellen, Zufahrtsmöglichkeiten hat.²⁰

Überall in Europa sind Städte dabei, autofreie Zonen zu schaffen oder zu vergrößern. Zum Beispiel arbeitet die Stadt Oslo daran, ihren Innenstadtkern bis 2019 autofrei zu gestalten – und als erstes fallen dafür 700 Parkplätze für Autos weg; ab 2018 sollen anstelle von Autostraßen dann Fußgängerzonen und Shared-Space-Bereiche entstehen.²¹ In Madrid ist geplant, das ganze Stadtzentrum bis 2020 in eine Fußgängerzone zu verwandeln.²² Und mehrere italienische Städte – darunter Florenz oder Siena – haben Autos bereits seit einigen Jahren aus ihren historischen Stadtzentren verbannt und erlauben dort nur noch Anwohner- und Lieferverkehre.²³

In praktisch allen größeren Städten in Deutschland gibt es heute Fußgängerzonen. Dort haben sich der Handel, die Betriebe, die Anwohnerschaft und die Kundschaft erfolgreich darauf eingestellt und sich miteinander arrangiert. Solche innerstädtischen Fußgängerzonen haben immer die gleiche Geschichte durchlaufen: Anfangs kritisiert und mit vielen Befürchtungen abgelehnt, haben sich heute alle Akteurinnen und Akteure darauf eingelassen und profitieren nun vom Nutzen – Aufenthaltsqualität, Stadterlebnis, Einkaufsvergnügen und Umsatzsteigerung. In diesen Fußgängerzonen sind alle Fragen, die sich für eine autofreie Innenstadt stellen, bereits rechtssicher geklärt: zum Beispiel die Zufahrtszeiten und Laderegeln für den Lieferverkehr und die Müllabfuhr, die Zufahrtsmöglichkeiten für Polizei, Notarzt und Feuerwehr im Einsatzfall, die erforderlichen Ausnahmen für Anwohnerzufahrten zu den privaten Grundstücken und die Ausnahmeregelung für Behindertenparkplätze oder die Befahrbarkeit von Fußgängerzonen für Fahrräder und den Öffentlichen Verkehr. Alles bekannt. Nichts Neues also?

Doch. Der weitreichende Unterschied zu einer einzelnen Straße als Fußgängerzone ist die flächenhafte Ausdehnung dieser Grundidee von einem einzelnen Straßenzug auf ein bestehendes größeres Stadtquartier von rund 4,5 Quadratkilometern. Die Grundprobleme sind zwar die gleichen, aber die Lösungen sind dafür um ein Vielfaches komplizierter. Es braucht ein sehr kleinteiliges und sorgfältiges Hinschauen und eine hoch differenzierte wie zugleich konsequente Konzeptentwicklung. Und essenziell sind ehrliche und offene Dialoge mit allen Beteiligten und Betroffenen, um die örtlich angemessenen Lösungen zu finden – und zwar von Anfang an.

²⁰ Erfurt Landeshauptstadt Thüringen, Stadtverwaltung: Verkehrsentwicklungsplan Erfurt: Teil Innenstadt –mit Wirtschaftsverkehr. Erfurt 2012. Beiträge zur Stadtentwicklung 1.

²¹ The City of Oslo (2015): Car free city life in Oslo. <https://www.oslo.kommune.no/english/politics-and-administration/green-oslo/best-practices/car-free-city/>

²² Nieuwenhuijsen, M.J. & Khreis, H. (2016). Car free cities: Pathway to healthy urban living. *Environment International*, 94:251–262.

²³ DeRobertis, Michelle; Tira, Maurizio (2016): The Most Widespread Traffic Control Strategy You've Never Heard Of: Traffic-Restricted Zones in Italy. In: *ITE Journal*; Washington 86.12 (Dec 2016): 44-49.

7. Erste Schritte und konkrete Beispiele

Wie kann die Veränderung beginnen?

Um den Weg zur autofreien Innenstadt Wuppertal Elberfeld zu gehen, braucht es am Anfang zweierlei.

Erstens: Debatten und Analysen

Eine öffentliche Diskussion über diese Perspektive: Wie sieht das Ziel im Detail aus? Was ist damit zu gewinnen für Wuppertal und für die Menschen: an Stadtqualität, Umweltqualität und Lebensqualität? Welche Hürden tauchen auf, wenn man diesen Weg gehen will? Und vor allem: Wie können sie erfolgreich genommen werden?

Im Einzelnen sind eine ganze Reihe von Fragen zu klären, zum Beispiel: Was geht wo genau rechtlich? Was ist im Straßenraum als städtebaulicher Gewinn möglich, wenn er vom fahrenden und stehenden Autoverkehr weitgehend befreit wird? Straßenbäume, Bänke, Außengastronomie, Kinderspielmöglichkeiten, Fahrradparkhäuser und vieles mehr – was passt wo am besten hin? Was gewinnen die verschiedenen Interessensgruppen, also Anwohnerschaft, Betriebe, Beschäftigte, Handel und Gastronomie dadurch? Und wie können die selbstverständlich bestehenden Bedürfnisse und Erforderlichkeiten wie Laden und Liefern, Zufahrtsmöglichkeiten zu Häusern und Garagen oder die Erreichbarkeit für die Beschäftigten, Besucherinnen und Besucher und die Kundschaft sinnvoll sichergestellt werden? Was können etwa Lastenfahrräder auf der „letzten Meile“ wirklich im Lieferverkehr leisten? Wie kann so ein autoverkehrsfreies Verkehrskonzept die aktuelle „City-Offensive-Elberfeld“ unterstützen? Und wo können die Autos der Bewohnerinnen und Bewohner in Zukunft abgestellt werden – am Rand des Gebietes oder in unterausgelasteten Parkhäusern oder auf gut erreichbaren Park&Ride-Parkplätzen? Wie können bedarfsgesteuerte Quartiersbusse eingesetzt werden? Wie muss der Verkehr insgesamt umorganisiert werden?

Erforderlich ist also eine Debatte in der Stadtöffentlichkeit über diese Perspektive und die damit erzielbaren Gewinne. Und es braucht eine fachlich abgesicherte verkehrliche und städtebauliche Machbarkeitsstudie, die auf der Grundlage sachlicher Analysen realisierbare Lösungsmöglichkeiten aufzeigt. Diese Studie müsste auch klarmachen, was geschieht, wenn nichts geschähe: Was wären dann die gesundheitlichen und stadträumlichen Folgen einer weiterhin autogerechten Verkehrsplanung in Wuppertal?

Diese Machbarkeitsstudie darf nicht alleine am Schreibtisch entstehen, sondern muss frühzeitig und systematisch in einem offenen und fairen Dialog mit allen Akteurinnen und Akteuren, Betroffenen und Interessenten im Gebiet und in der Wuppertaler Stadtgesellschaft entwickelt werden. Die sehr guten Erfahrungen mit der Bürgerbeteiligung in Wuppertal in den letzten Jahren gilt es auch hier aufzunehmen und fortzuführen.

Zweitens: Erlebbare Einstiege

Konkrete Anfänge, Starterprojekte, können den Weg weisen und schnelle erlebbare Beispiele geben für die Wuppertaler Verkehrswende und den Weg zum autofreien Elberfeld.

Zum Beispiel, indem man folgende Fragen angeht:

Welche Chance bietet der Umbau rund um den Hauptbahnhof am Döppersberg als Einstieg in eine autoverkehrsfree Mobilität in Elberfeld?

Welche Chance bietet die ausgebaute B7, um künftig statt als Ost-West-Durchfahrtsstraße im engen Talraum nun als tangentielle Erschließungsstraße für Elberfeld den Autoverkehr der angrenzenden Wohn- und Mischgebiete aufzunehmen, die selbst autoverkehrsfrei gestaltet werden?

Wie und wo können die bestehenden Fußgängerzonen in Elberfeld erweitert werden? Wo fehlt noch eine Tempo-30-Regelung und wo wären weitergehend sogenannte Verkehrsberuhigte Bereiche²⁴ sinnvoll? In ihnen darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden und Fußgänger und spielende Kinder haben hier Vorrang vor dem Autoverkehr – umgangssprachlich werden sie deshalb oft als Spielstraßen bezeichnet.

Wie können der Laurentiusplatz und die Friedrich-Ebert-Straße zwischen Kasinokreisel und Robert-Daum-Platz zur autoverkehrsfreien Fußgänger- und Fahrradstraße umgestaltet werden – und möglicherweise noch weitere Teile des Luisenviertels? Die vielen Menschen, die hier unterwegs sind und sich in den Straßencafés aufhalten, wären darüber sicherlich froh und dankbar. Die Geschäftsleute bestimmt auch, nachdem sie drei Jahre lang unter dem verdrängten Autoverkehr aus der B7-Sperrung gelitten haben. Und erst die Anwohnerinnen und Anwohner, wenn sie dann nachts wieder mit offenem Fenster ruhig schlafen könnten, ohne ständig vom über das Kopfsteinpflaster rumpelnden Autoverkehr aus dem Tiefschlaf gerissen zu werden.

Wie kann die Mobilität der Betriebe und Beschäftigten rund um den innerstädtischen Bürostandort Ohligsmühle (mit IHK, Sparkassenzentrale und Teijin-Hochhaus am Kasinokreisel) vom Auto auf den Umweltverbund verlagert werden? Wie können insbesondere die Berufs-Einpendelnden auf ihrem Arbeitsweg nach Wuppertal vom Auto zum Umsteigen in den Öffentlichen Verkehr mit Zug, Schwebbahn und Bussen motiviert werden? Und umgekehrt: Was kann für die Berufs-Auspindelnden, die in Wuppertal-Elberfeld wohnen und zur Arbeit in die Nachbarstädte müssen, getan werden, damit das für sie auch ohne Auto funktioniert?

Wo könnten weitere Carsharing-Stationen eingerichtet werden, wenn das Carsharing in Wuppertal genauso rasant wächst wie in ganz Deutschland? Wie können neue Formen eines bedarfsgerecht differenzierten ÖPNV und neue Mobilitätsplattformen eingerichtet werden? Wo gibt es unausgelastete Parkraumkapazitäten für Quartiersparken, um diejenigen Autos aufzunehmen, die heute noch den öffentlichen Raum auf den Straßen verstellen?

Wie kann das Parken, zum Beispiel am Ölberg, so neu geordnet werden, dass einerseits autobesitzende Anwohnerinnen und Anwohner ohne störenden Parkplatzsuch-

²⁴ Zeichen 325 Straßenverkehrsordnung: 1. Wer ein Fahrzeug führt, muss mit Schrittgeschwindigkeit fahren. 2. Wer ein Fahrzeug führt, darf den Fußgängerverkehr weder gefährden noch behindern; wenn nötig, muss gewartet werden. 3. Wer zu Fuß geht, darf den Fahrverkehr nicht unnötig behindern. 4. Wer ein Fahrzeug führt, darf außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen nicht parken, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen und zum Be- oder Entladen. 5. Wer zu Fuß geht, darf die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.

verkehr zuverlässig eine Abstellmöglichkeit finden – etwa am Rand des Quartiers – und dass andererseits zugleich der öffentliche Straßenraum vom stehenden Blech befreit wird, sodass in diesem sehr dicht bebauten Wohngebiet die Aufenthaltsqualität verbessert werden kann? Vielleicht kann dann mehr Grün geschaffen oder können Fahrradparkhäuser für Anwohnerinnen und Anwohner eingerichtet werden: am Ölberg, in der Nordstadt, im Briller Viertel, in der Elberfelder City rund um den Neumarkt und an der Hardt sowie rund um die Gerichtsinsel bis hin zum Campus Haspel.

Wo könnte man mit Aktionstagen und Testphasen die neuen Ansätze schon mal zeitlich befristet ausprobieren? Zum Beispiel so wie in Manhattan in New York, wo die Umwandlung von Teilen des Broadways von einer vom Auto beherrschten Hauptverkehrsstraße zu einem Fußgängerboulevard auf Initiative von Bürgermeister Michael Bloomberg im Sommer 2009 einfach mal getestet wurde. In zwei größeren Bereichen (etwa 500 Meter zwischen 42nd und 47th Street einschließlich Times Square und zwischen 33rd und 35th Street) durften zunächst von Mai bis September 2009 befristet keine Autos fahren. Nachdem dort vor allem die Unfälle mit Fußgängern deutlich zurückgegangen waren, wurde diese Regelung dauerhaft gültig.

So kann man erfolgreich anfangen – auch in Elberfeld.

8. Die Perspektive: Zurück aus der Zukunft

Vielleicht werden die Wuppertalerinnen und Wuppertaler im Jahr 2027 sagen:

Der B7-Umbau stammt aus einer Zeit, als in Wuppertal noch nach dem Leitbild der autogerechten Stadt gedacht und geplant, gehandelt und gebaut wurde. Und am 10. Juli 2017 wurde diese veraltete Verkehrsplanung nach bald vier Jahren Umbau dann Wirklichkeit.

Auch heute im Jahr 2027, also nur zehn Jahre später, ist die B7 weiterhin da. Sie wird immer noch vom Autoverkehr befahren. Sie ist nun aber vor allem eine Tempo-30-Erschließungsstraße für den Südbereich von Elberfeld.

Und am 18.6.2027 wird die Elberfelder Innenstadt als größtes zusammenhängendes autoverkehrsfreies Bestandsgebiet in Deutschland mit einem großen Sommerfest gefeiert.

Wir freuen uns darauf!

Kontakt

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH

Döppersberg 19

42103 Wuppertal

Prof. Dr.-Ing. Oscar Reutter

Tel.: ++49-(0)202-2492-267 (Skr.: -101)

Fax: ++49-(0)202-2492-108

E-Mail: oscar.reutter@wupperinst.org

Internet: <http://wupperinst.org>

Prof. Dr.-Ing. Oscar Reutter

Oscar Reutter ist Forschungskordinator des Wuppertal Instituts (Stabstelle Wissenschaftsorganisation & Dissertationsprogramm bei der Geschäftsführung). Honorarprofessor an der Bergischen Universität Wuppertal, Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen, für den Bereich „Umwelt und Verkehr“. Lehrbeauftragter für „Zukunftsfähige Stadtentwicklung“ im Studiengang Bauingenieurwesen und im Studiengang Verkehrswirtschaftsingenieurwesen der Bergischen Universität Wuppertal. Er ist stellvertretender Vorstandssprecher des Zentrums für Transformationsforschung und Nachhaltigkeit (TransZent), Wuppertal. TransZent ist ein Forschungszentrum, das von der Bergischen Universität Wuppertal und dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH im Oktober 2013 in Kooperation gegründet wurde. Studium der Raumplanung (Diplom-Ingenieur) und Promotion über „Autofreies Leben in der Stadt – Autofreie Stadtquartiere im Bestand“ an der Universität Dortmund. Arbeitsgebiet ist das Schnittfeld von Verkehrssystemen, Raumentwicklung und Umweltqualität. Schwerpunkte sind: Ziele und Indikatoren ökologischer Mobilität, integrative Stadt- und Verkehrsplanung, Modellvorhaben und Pilotprojekte zur umweltschonenden Verkehrsentwicklung, Null-Emissions-Mobilität, kooperative Planungsverfahren zwischen staatlichen und kommunalen Planungsakteuren, Unternehmen und Zivilgesellschaft.

Thorsten Koska M.A.

Thorsten Koska ist Projektleiter in der Forschungsgruppe Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik am Wuppertal Institut. Er studierte Geschichte, Politikwissenschaft und Soziologie an der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf und an der University of California in Davis. Seine Arbeitsschwerpunkte sind die Analyse von Politikinstrumenten zur Förderung nachhaltiger Mobilität sowie die Evaluation von Programmen und Maßnahmen in den Feldern Radverkehr, Soft Measures und Elektromobilität.

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter

Ulrike Reutter hat an der Universität Dortmund (heute: TU Dortmund) Raumplanung studiert und dort mit der Dissertation „Autofreies Leben in der Stadt – Autofreie Stadtquartiere im Bestand“ promoviert.

Sie war tätig am Forschungsschwerpunkt Stadterneuerung der Hochschule der Künste Berlin (heute: Universität der Künste Berlin) und von 1987 bis 2011 im ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung in Dortmund. Dort leitete sie von 2008 bis 2011 das Forschungsfeld „Mobilität“.

Von 2011 bis 2015 war sie an der Technischen Universität Kaiserslautern Professorin für Verkehrswesen und leitete das dortige Fachgebiet imove – Institut für Mobilität & Verkehr. Zum Sommersemester 2015 hat sie einen Ruf an die Bergische Universität Wuppertal angenommen und leitet hier seitdem das Lehr- und Forschungsgebiet Öffentliche Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement. Sie ist Mitglied im Vorstand des Zentrums für Transformationsforschung und Nachhaltigkeit (TransZent), Wuppertal.

Dr.-Ing. Frederic Rudolph

Frederic Rudolph ist Projektleiter in der Forschungsgruppe Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik und arbeitet dort im Geschäftsfeld Mobilität und internationale Kooperationen. Er studierte Raumplanung an der Technischen Universität Dortmund und der Ecole d'Architecture, Montpellier. Er promovierte an der Bergischen Universität Wuppertal, Fachzentrum Verkehr, über die Förderung von Pedelecs am Beispiel der Stadt Wuppertal. Parallel leitete er eine Kurzstudie über Perspektiven Wuppertals, sich zur Fahrradstadt weiterzuentwickeln. Derzeit erarbeitet er in einem EU-Projekt eine Methodik, durch die Wirkung von Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen zur Staureduktion berechnet werden kann.

Dipl.-Ing. Olivia Spiker

Olivia Spiker studierte Sicherheitstechnik mit dem Schwerpunkt Verkehrssicherheit an der Bergischen Universität Wuppertal. Derzeit arbeitet und promoviert sie im Zentrum für Transformationsforschung (TransZent) sowie am Lehrstuhl für Güterverkehrsplanung und Transportlogistik (GUT) der Bergischen Universität Wuppertal. Ihr Projekt- und Promotionsthema ist die Untersuchung der Auswirkungen der dreijährigen Wuppertaler B7-Sperrung im Hinblick auf das Verkehrssystem und das Mobilitätsverhalten sowie die Umwelt.