

NACHHALTIGE MOBILITÄT IN WUPPERTAL

BERGAUFWÄRTS UND SOZIAL GERECHT

TEXT: *Tim Holthaus*

Seit Beginn des 20. Jahrhunderts ist Wuppertal (damals noch geteilt in Barmen und Elberfeld) bekannt für innovative Verkehrslösungen. Als noch nicht das Auto, sondern die nicht elektrischen Fahrräder und die Füße die Alltagsmobilität der Mehrheit bestimmten, wurde die Schwebebahn als Hochleistungsachse über der Wupper errichtet. Schon damals war klar: An Kreativität in der Lösung von Problemen mangelt es den Talbewohnerinnen und Talbewohnern nicht. Allerdings wurden die Probleme immer vielschichtiger. Im 21. Jahrhundert ist es jedoch weniger die Topographie, die eine Veränderung in der Alltagsmobilität hin zu effizienteren und nachhaltigeren Fortbewegungsmitteln behindert. Vielmehr ist es das Festhalten an der in den 70er Jahren in Asphalt – und Bewusstsein – gebrannten Maxime der autogerechten Stadt. Dabei ist der Weg zu einer sozial gerechten und suffizienten Mobilität einfacher als gedacht.

Zunächst ein paar Zahlen

Laut Pendleratlas NRW (2018) pendeln täglich rund 62.000 PendlerInnen (P) aus bzw. nach Wuppertal. Innergemeindlich existierten rund 108.000. Der Radverkehrsanteil an den Wegen liegt bei rund 1,5%. Insgesamt werden rund 42% der Wege im Umweltverbund (Fuß, Rad und öffentlichen Personenverkehr (ÖV)) und 58% mit dem Kfz zurückgelegt (Stand 2011). Verglichen mit der Befragung Mobilität in Deutschland (MiD 2017) ergeben sich nur bei dem Anteil der Fahrradfahrenden wesentliche Unterschiede (MiD 2017, Großstadt: 13%). Bezogen auf die Wegelängen liegen in Wuppertal keine aktuellen Zahlen vor, wengleich gegenwärtig eine Haushaltsbefragung stattfindet. Laut MiD 2017 liegen rd. 60% unterhalb von fünf Kilometer und 25% der Wege sind maximal einen Kilometer lang.

Digitalisierung - ein Treiber der nachhaltigen Mobilität?

Wie in vielen Kommunen ist auch die Haushaltssituation in Wuppertal angespannt, wobei es 2019 erstmals gelang, keine neuen Schulden zu generieren – allerdings auf Kosten der Beschäftigung in Verwaltung und Planung. Dadurch wird die „Vermehrung“ des ohnehin schon geringen Budgets durch Förderanträge erschwert. Hinzu kommt, dass die Förderungen oftmals an Bedingungen wie Innovation und Digitalisierung geknüpft sind,

oder eine Zweckbindung vorliegt, die die Planung in Zukunft einschränkt. Zweifelsohne erhöht die Digitalisierung die Effizienz in der Verwaltung und Planung, doch wie kann durch Digitalisierung eine Verkehrswende gelingen?

Als Modellstädte im Zuge einer gelungenen Verkehrswende werden oftmals Städte wie Kopenhagen, Utrecht oder Zürich angeführt. Es steht außer Frage, dass die Digitalisierung dort – z. B. in Form von Apps für verkehrsträgerübergreifende Mobilität – eine Wirkung auf die Multimodalität und somit auch auf die Attraktivität bzw. den Zugang zu Pkw-freier Mobilität hat. Dennoch darf nicht außer Acht gelassen werden – und genau das mag den einen oder anderen erstaunen – dass diese Städte bereits weit vor der Digitalisierung attraktiv für nicht motorisierten Individualverkehr waren. Der Grund hierfür liegt in einer strategischen und integrierten Planung über alle Lebensbereiche hinweg – und das unter Beachtung aller Interessen. Oder kurz: Es wurde verstanden, dass Infrastruktur immer ein Angebot ist, und dementsprechend gebaut. PUSH statt PULL. 2020 zeigt dies auch Paris eindrucksvoll. Bemerkenswert ist außerdem, dass keine der o. g. Städte ein Verkehrsmittel vollständige „diskriminiert“. Zwar gibt es autoarme Quartiere, doch wer bereit ist, höhere Parkgebühren zu zahlen, kann jederzeit mit dem Pkw im Stadtzentrum bzw. unterhalb des Stadtzentrums parken.

Durch die Digitalisierung und die Entwicklung neuartiger Energieträger sind neue Formen von Mobilität entstanden. Neben *Elektrokleinstfahrzeugen*, die schnell und bequem per App gebucht werden können, sind hier Angebote wie das von Uber zu nennen, die in Zukunft auch autonom, d. h. ohne Fahrer, möglich sein werden. Doch hierdurch werden nur augenscheinlich Probleme gelöst. Auch das digitale Lösen und die minutengenaue Abrechnung von Parkvorgängen eröffnet Spielräume für die Steuerung (Parkpreise) und Planung (Erhebung Parkdruck). Die Liste könnte noch weiter fortgeführt werden. Wichtig ist: Alle Theorien müssen (irgendwann) auch sinnvoll in das Gesamtsystem eingebunden werden. Nicht alles, was möglich ist, ist auch sinnvoll. So wird in Deutschland durch die Verkehrsverbünde ein auf dem Grundsatz der gleichwertigen Lebensverhältnisse des Grundgesetzes fußender Mindeststandard der Mobilität aufrechterhalten. Kurzum: Sowohl über alle sozialen Schichten als auch über den

Raum hinweg existiert ein Mindestangebot. Und wengleich dies nicht kostendeckend ist, ist es dafür sozial. Diesen Rahmen müssen auch die neuen und digitalen Lösungen einhalten.

Strategischer Grundstein in Wuppertal

Attraktive Städte zeichnen sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität sowie eine zuverlässige, sichere und schnelle Mobilität aus. Sie agieren zielorientiert und folgen einer Gesamtstrategie für die Stadt, aus der sich Ziele wie die 2.000 Watt-Gesellschaft (u. a. Stadt Zürich) ableiten. Nachhaltige, sozialgerechte und transparente Planung über alle Lebensbereiche ist so effizient durchführbar. Und bei all der Planung sollte nie vergessen werden, für wen geplant wird: Den Menschen!

Städte sind urbane, stark besiedelte Räume und Knotenpunkte geistigen, materiellen und sozialen Austauschs mit räumlich-zeitlicher Dynamik des Erscheinungsbilds, der inneren Struktur sowie der Art und Anzahl der Funktionen. Daraus folgt die starke Existenz von Wechselwirkungen unterschiedlichster Lebensbereiche, die im Planungsprozess aufgenommen werden sollten. So ergeben sich vielseitige Lenkungsmöglichkeiten – auch mit den vorhandenen Planungsinstrumenten wie dem Flächennutzungsplan und Mobilitätsplänen.

Mit dem Stadtentwicklungskonzept wurde in Wuppertal nach vielen Jahren ein Grundstein für eine strategische und nachhaltige Stadtentwicklung gelegt. Aufbauend auf diesem Konzept sowie weiteren Visionen und Zielen gilt es nun, in den jeweiligen Fachplanungen Unterziele, Maßnahmen und Indikatoren zur Evaluation von Maßnahmen und Zielerreichung zu entwickeln. Dafür braucht es entsprechendes Personal, welches idealerweise in agilen Teams themenübergreifend an der Erreichung der Ziele und Unterziele arbeitet. Hier, in der stetigen Rückkopplung aller Akteure – und dazu gehören auch offene Gespräche mit Akteuren aus der Bürgerschaft und der Wirtschaft – liegt der Schlüssel einer effizienten Planung.

Zur Erhöhung der Akzeptanz sollten die erarbeiteten Maßnahmen transparent für die Stadtgesellschaft zugänglich gemacht werden. Jährlich sollten in Form von Berichten die Entwicklungen – und dazu gehören auch Misserfolge – der umgesetzten Maßnahmen dokumentiert werden. Denn eins darf nicht vergessen werden: Scheitern gehört insbesondere in einem Reallabor dazu. Learning by doing!

Die Zukunft ist ein stetiger Prozess

Wie positiv sich die Verfügbarkeit von attraktiver Infrastruktur auswirkt, zeigt der ehrenamtlich erwirkte Bau der Nordbahntrasse. Ein Startschuss für den Radverkehr in Wuppertal – mit viel Luft nach oben. Die Stadt hat mit dem Radverkehrskonzept eine Basis geschaffen, auf dessen Grundlage nun weitere Radverkehrsachsen für den Freizeit- und Alltagsverkehr entworfen werden müssen. Besonders die im Tal liegende Verbindung zwischen Barmen und Elberfeld wird einen zusätzlichen Schub zugunsten des Umweltverbunds auslösen und gleichzeitig, durch die Führung durch die Elberfelder Innenstadt, für eine verkehrliche Beruhigung und Attraktivitätssteigerung sorgen, was sich auch positiv auf den stationären Einzelhandel auswirken wird – siehe z. B. Madrid.

Die WSW hat mit der Einfügung von ETCS (European Train Control System) bei der Schwebbahn wieder eine Pionierrolle eingenommen. Durch den Einsatz von Wasserstoffbussen, denen die überschüssige Energie aus der Müllverbrennungsanlage zugeführt wird, wurde eine intelligente Weiterverwendung der Energie gefunden. Auch werden autonome Ergänzungsverkehre für den ÖPNV erprobt, was nicht nur die Kosteneffizienz im ÖPNV und damit auch die Attraktivität langfristig steigern wird, sondern auch dem Fahrermangel entgegenwirkt. Ein vielversprechender Ansatz im Vergleich zu einer autonomen Schwarmmobilität, die die vorhandenen Bündelungen (in einem Bus sitzen rund 60 Menschen, die zuvor alle zu einer Haltestelle gehen) aufbrechen und somit zu einer enorm höheren Fahrleistung – durch den Wegfall der Wege von der Haustür zu den Haltestellen – vor allem in Wohngebieten, führen würde. Auch sollte die städtische Infrastruktur nicht an das autonome Fahren, sondern das autonome Fahren an die städtische Infrastruktur angepasst werden. Siehe oben: Die Menschen sollten nicht wieder wie in den 70er Jahren dem Auto weichen, sondern das Auto den Menschen!

Zusammengefasst: Die Stadt Wuppertal hat in den letzten Jahren einiges nachgeholt und weist nun eine solide Basis für eine sozialgerechte und nachhaltige Mobilität auf. Diese gilt es, im Spannungsfeld des Systems Stadt sukzessive und gemeinsam mit der Stadtgesellschaft weiterzuentwickeln. Dazu braucht es mehr Planungspersonal, das auch Förderungen beantragen kann sowie agile, interdisziplinäre Teams, die die Belange aller Lebensbereiche berücksichtigen. Der Fokus darf hingegen nicht allein auf der Umwelt und/oder der Wirtschaft liegen. Gepaart mit ein bisschen Mut und den richtigen Prioritäten der „Entscheider“ reichen oft schon wenige tausend Euro aus, um nachhaltig wirksame Lösungen herbeizuführen (wie z. B. Potenzial Langerfeldtrasse). Viel hilft nicht immer viel – less is more! Sei es digital oder finanziell.
Wuppertal: Die faire Mischung macht's! ■■■



© AGFS-Kongress / Endermann

TIM HOLTHAUS

ist Verkehrswirtschaftsingenieur und promoviert an der Bergischen Universität Wuppertal am Lehr- und Forschungsgebiet für Güterverkehrsplanung und Transportlogistik. Er ist Mitglied des Arbeitsausschusses 1.3 „Netzgestaltung“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Seine Forschungsschwerpunkte sind die Entwicklung von städtischen Güterverkehrskonzepten, die Netzplanung und -optimierung sowie die Analyse der Erreichbarkeiten im öffentlichen Verkehr, im motorisierten und nicht-motorisierten Individual- sowie im Güterverkehr. Darüber hinaus ist er freiberuflich als Berater für Städte, Kommunen, Unternehmen sowie Institutionen tätig und engagiert sich für OpenSource-Projekte zur Etablierung offener Daten in der Planung und im Alltag (u. a. MapDiscover, SimRa).