A3 Innenstadt ? Autofrei !

Antragsteller*in: Grüne Jugend

Tagesordnungspunkt: 2 Anträge

Antragstext

- 1 Die Mitgliederversammlung von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN des Kreisverbandes
- 2 Wuppertal möge folgenden Beschluss fassen:
- 3 Der Kreisverband setzt sich zum Ziel, die Innenstadt von Wuppertal Elberfeld
- 4 Schritt für Schritt zu einem autoverkehrsfreien Stadtquartier umzugestalten.

Begründung

Konkret :

Dies bedeutet, dass in dem Gebiet zwischen der B7 im Süden und dem Radschnellweg Nordbahntrasse/ Jackstädtweg im Norden sowie zwischen der Briller Straße im Westen und der Hardtanlage im Osten kein privates Kraftfahrzeug mehr fährt und parkt. Die Mobilität der Menschen ist dafür zu Fuß und mit dem Fahrrad, sowie mit dem Bus und der Schwebbahn deutlich verbessert. Auch Taxen gehören zu diesem Mobilitätskonzept, ebenso wie Carsharing-Autos, die die Fortbewegung erleichtern sollen. Das Ziel ist eine Mobilität, die den Bedürfnissen der Menschen entspricht und zugleich ökologisch, sozial, gerecht sowie ökonomisch effizient ist.

Der Ausbau der Mobilitätsalternativen und die verbesserte Lebensqualität im Stadtteil, die schon heute, zum Beispiel im Luisenviertel, erlebbar ist, werden mehr Menschen motivieren, ihr privates Auto abzuschaffen. Zudem werden bereits autofrei lebende Haushalte motiviert, gezielt zu zuziehen.

Von einer solchen autofreien Innenstadt profitiert nicht nur die Umwelt, auch die Menschen und die Stadt Wuppertal erleben spürbare Vorteile. Denn der fahrende und stehende Autoverkehr beeinträchtigt die Stadt- und Lebensqualität erheblich. Ein autofreies Stadtquartier hingegen bietet mehr Ruhe, eine gesündere Luft, aktiven Klimaschutz, verbesserte Verkehrssicherheit, ein angenehmeres Wohnumfeld und freien und sicheren Bewegungsraum für Kinder.

In dem Gebiet der zukünftigen "Autofreien Innenstadt Wuppertal Elberfeld" waren 2017 11.000 private und 1.500 gewerbliche PKW zugelassen. Die Motorisierungsquote in Wuppertal liegt derzeit bei 420 PKW/ 1.000 Einwohner*innen. Im Frühjahr 2017 hat das Umweltbundesamt den Zielwert von 150 PKW/ 1.000 Einwohner*innen ausgegeben. Auch der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV - also PKW und Kraftrad) ist mit 58% (im Jahr 2011) deutlich zu hoch. Um eine zukunftsfähige und klimaschonende Mobilität zu realisieren, müsste er auf maximal 25% gebracht werden. Dafür müssen 75% der Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (also ÖPNV, mit dem Rad, zu Fuß) zurück gelegt werden.

Es muss also noch einiges getan werden, um eine umweltschonende, lärmarme und zukunftsfähige Mobilität in Wuppertal zu gewährleisten!

Zudem würde Wuppertal damit den Weg für eine langfristig funktionierende Mobilitätsplanung ebnen. Auch international wird mittlerweile davon ausgegangen, dass sich Städteplanung langfristig schwierig gestaltet, wenn die Anzahl der privat genutzten PKW weiter in diesem Maß zunimmt. Bemühungen, große Teile der Innenstadt autofrei zu machen, gibt es deshalb mittlerweile in allen größeren Städten Europas, und auch deutschlandweit arbeiten Städteplaner*innen verstärkt an umwelt- und bewohner*innenfreundlicheren Alternativen zu der momentanen Situation, die PKW klar favorisiert. Wichtig ist bei der Umstellung natürlich, dass von Anfang an der Dialog mit den Beteiligten

und Betroffenen geführt wird. Zusammen mit diesen kann man angemessene Lösungen für die lokalen Probleme suchen.

Zusätzlich wäre eine fachlich abgesicherte, verkehrliche und städtebauliche Machbarkeitsstudie ein sinnvoller erster Schritt, auf deren Grundlage konkrete Strategien umgesetzt werden können. Diese Studie sollte aber auch untersuchen, welche gesundheitlichen und stadträumlichen Folgen eine weiterhin autogerechte Verkehrsplanung in Wuppertal hätte.

In der Stadt zu Fuß!

Um die Mobilität zu Fuß zugänglicher zu machen müssen die Fußwege engmaschig sein und möglichst kurz und sicher gestaltet werden.

Dazu gehört die oft dringend notwendige Sanierung der Treppen im gesamten Stadtgebiet, verstärkt im autofreien Quartier. Weiterhin sollten auf den Treppenabsätzen Bänke als Ruhe- und Pausemöglichkeit angeboten werden. Zusätzlich dazu sollten Aufzüge zu den Höhen eingerichtet werden, die es auch gehbehinderten oder anderweitig in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen ermöglichen, die Wuppertaler Höhen ohne Auto zu erreichen.

Als erster Schritt wäre hier zu überlegen, wo bestehende Fußgänger*innenzonen erweitert und zusätzliche verkehrsberuhigte Bereiche eingesetzt werden könnten.

Zudem ist es essenziell, dass nicht nur die Hauptverkehrsstraßen, sondern auch Bereiche, die nur für Fußgänger*innen zugänglich sind, wie zum Beispiel die diversen Treppen zu den Wuppertaler Höhen, ausreichend beleuchtet werden. Eine unzureichende oder nicht vorhandene Beleuchtung führt dazu, dass sich Teile der Bevölkerung im Dunkeln nicht sicher auf diesen Wegen fühlen, weshalb sie von einer Nutzung absehen. Dies ist für eine inklusive Mobilität äußerst kontraproduktiv und muss, nicht nur im Rahmen einer autofreien Innenstadt, geändert werden.

Auf das ganze Stadtgebiet bezogen sollten langfristige Fußgänger*innenüberwege und Brücken anstelle von den unsicheren Unterführungen angelegt werden, um Angsträume zu reduzieren. Um die Sicherheit zu erhöhen, müssen außerdem mehr Fußgänger*innenüberwege auf Hauptverkehrsstraßen geschaffen werden, die auch nachts sicher nutzbar sind, z.B. durch Mittelinseln. Da besonders nach Abschaltung der Ampeln der Straßenseitenwechsel nicht nur umständlich sondern teilweise auch sehr gefährlich ist.

Auf die Räder, durchs Quartier!

Damit die Mobilität mit dem Fahrrad attraktiver und für alle nutzbar wird, muss das vorhandene Radwegenetz möglichst lückenlos ausgebaut werden, vorallem im autofreien Quartier, aber auch in allen anderen Stadtteilen, um eine nahtlose Anbindung an die anderen Quartiere zu ermöglichen. Dazu gehört auch die Freigabe weiterer Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr in beide Richtungen, wie es sie heute schon in einigen Quartieren gibt. Dafür müssen die Hürden für die Freigabe abgebaut und das Verfahren beschleunigt werden. Darüber hinaus ist die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen, wie es sie heute schon in der Luisenstraße gibt, zu verfolgen. All diese Maßnahmen würden dazu führen, dass Fahrradfahrer*innen wesentlich schneller und direkter zu ihren Zielen gelangen könnten, als Autofahrer*innen, was die Attraktivität des Fahrrades gegenüber dem PKW deutlich steigern würde.

Zudem muss mehr Sicherheit für Fahrradfahrer*innen gewährleistet werden, damit sich alle in der Lage sehen, auf diese Weise am Verkehr teilzunehmen. Dafür sollen auf der B7 Umweltspuren eingeführt werden, um einen abgetrennten Bereich für die Fahrradfahrer*innen und Busse zu schaffen. Die B7 könnte so zu einem Äquivalent der Nordbahntrasse für die Talachse werden. Der Platz für diese Spuren wird auf Kosten des Autoverkehrs gewonnen und darf keineswegs zu einer Einschränkung etwa der Fußwege

führen. Weitere Maßnahmen für die Sicherheit der Fahrradfahrer*innen ist eine Ausweitung der Tempo30-Zonen.

Um allen, auch mit dem Fahrrad, einen uneingeschränkten Zugang zu den Wuppertaler Höhen und der Nordstadt zu ermöglichen, fordern wir, dass Fahrräder zukünftig kostenlos in allen Verkehrsmitteln des ÖPNV mitgenommen werden können und sich die Verkehrsunternehmen bemühen, ausreichend Platz für Fahrräder, beispielsweise durch heckmontierte Fahrradträger an Bussen, zu gewährleisten. Weiterhin können Fahrradfahrer*innen die oben genannten Aufzüge mitbenutzen.

Außerdem müssen mehr Möglichkeiten geschaffen werden, um Fahrräder sicher abzustellen. Dazu empfehlen sich ebenerdige Fahrradabstellanlagen, die Bügel zum Anschließen bieten. Auch müssen öffentliche Fahrradparkhäuser in den Wohnquartieren eingerichtet werden, in denen sich Anwohner*innen komfortable, sichere und kostengünstige Radstellplätze mieten können. Fahrradparkhäuser könnten zum Beispiel zuerst am Ölberg, rund um den Neumarkt oder an der Hardt eingerichtet werden.

Auch sollte es eine Ausweitung der Möglichkeiten zum Bikesharing geben. Dieses könnte unter anderem auch Lastenfahrräder anbieten, um so einen Teil des Lieferverkehrs komplett autofrei gestalten zu können. Dazu empfiehlt sich die Einrichtung mehrerer, an zentralen Punkten gelegener, Abstellplätze für diese Fahrräder, sowie der Ausbau von bereits vorhandenen Stationen. Solche sollten sowohl in der Innenstadt als auch an der Trasse zu finden sein, da letztere eine wichtige Rolle für den Fahrradverkehr in Wuppertal spielt. Allerdings wäre es weiterhin wünschenswert, ein solches Angebot auch auf andere Stadtteilen auszuweiten. Neben den festen Stationen bietet es sich langfristig auch an, freie Bikesharing-Räder anzuschaffen, deren Standorte beispielsweise über eine App abrufbar sind, da die Nutzer*innen des Bikesharings dadurch stationsunabhängiger sein könnten.

Unter der Berücksichtigung der besonderen topographischen Gegebenheiten in Wuppertal ist auch zu überlegen, relevante Teile der Bikesharing-Räder als E-Bikes anzuschaffen, insbesondere betrifft dies die Lastenfahrräder. Diese wären in keinem Falle stationsunabhängig, da die Stellplätze gleichzeitig als Ladestationen fungieren müssten, um die Akkus der Fahrräder mit Ökostrom aufladen zu können. Dadurch wäre gewährleistet, dass die Fahrräder jede*r Nutzer*in funktionsbereit zur Verfügung stehen. Außerdem sollten sich an jedem größeren Stellplatz Materialien befinden, mit denen kleinere Mängel an den Rädern von den Nutzer*innen selbstständig behoben werden können.

Gemeinsam mobil!

Die Stadt Wuppertal hat sich vorgenommen, bis 2030 etwa ein Drittel der alltäglichen Wege der Wuppertaler*innen auf den ÖPNV umzuverteilen, dafür muss dieser allerdings massiv ausgebaut werden. Die Schwebebahn mit ihrer - bereits angestrebten - engeren Taktung ist bereits heute ein vorbildhaftes ÖPNV-Element. Sie muss aber durch ein verbessertes Busnetz verstärkt werden, damit auch eine Anbindung außerhalb der Talachse besser und schneller gewährleistet werden kann.

Diese wird erreicht durch eine engere Fahrtaktung, die durch die bereits angesprochenen Umweltspuren ermöglicht wird. Durch diese können die Busse wesentlich ungehinderter das Tal durchqueren und sind weniger von eventuellen Staus betroffen.

Auch die Qualität der Haltestellen muss verbessert werden. Es sollten an allen Haltestellen ausreichend überdachte Sitzgelegenheiten sowie kostenfreies WLAN angeboten werden. Zudem sollte zu jeder Zeit eine ausreichende Beleuchtung

gewährleistet sein, die zum Beispiel über Solarpanels auf den Dächern der Haltestellen sicher gestellt werden kann. Langfristig könnte man die Vision beheizter Haltestellen an den zentralen Umstiegspunkten verfolgen.

Auch ein Bürger*innenticket würde die Attraktivität des ÖPNV steigern. Dieses Ticket würde auf solidarischer Basis von allen Einwohner*innen anteilig bezahlt und ermöglicht die Nutzung aller ÖPNV-Angebote im Stadtgebiet. Als Modellversuch könnte man dieses Ticket zunächst nur für die Bewohner*innen des autofreien Stadtquartiers anbieten. Ein genaueres Konzept haben wir bereits für unseren Klimaantrag vom November 2016 dargelegt.

Wichtig ist vor allem die kluge Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote. So bietet es sich an, intermodale Mobilitätsstationen einzurichten, die Carsharing, ÖPNV- Haltestelle, Fahrradabstellanlagen und Bikesharing-Stationen kombinieren. Ergänzend dazu soll eine Mobilitätsoptionen übergreifende App entwickelt werden, die die verschiedenen Optionen zu einer Routenauskunft "von-A-nach-B" kombiniert und ein integriertes ebenso übergreifendes Buchungssystem bietet.

Autos? Naja gut, ein paar gibt es noch...

Auch in einem autofreien Stadtquartier ist es den Anwohner*innen möglich ein Auto zu besitzen. Allerdings soll es eine Reihe von Anreizen geben, die dies unattraktiver gestalten sollen. Dazu gehört unter anderem, dass das Parken ausschließlich auf Quartiersparkplätzen oder in Quartiersgaragen möglich ist, die sich an den Grenzen des autofreien Stadtteiles befinden sollen. Hierfür werden höhere, kostendeckende Gebühren erhoben.

Die Umverteilung des Parkraums soll Schritt für Schritt erfolgen, indem zunächst eine Parkfläche nach der anderen umgewidmet und der verbleibende Parkraum verteuert wird. Hier bietet es sich als ersten Schritt an, unausgelasteten Parkraum am Rande des Quartiers für das Quartiersparken zu nutzen und so die Autos aus dem öffentlichen Raum zu nehmen.

Auch Besucher*innen des autofreien Stadtteiles sollen die Möglichkeit erhalten, bis zu dessen Rand mit dem Auto zu fahren. Dennoch soll auch hier den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes der Vorzug gegeben werden. Das heißt konkret, dass auch für Besucher*innen einige Parkplätze zur Verfügung gestellt werden sollten, aber auch hier sollen die Kosten für einen Parkplatz vergleichsweise teuer sein.

Zusätzlich dazu soll auf allen das Quartier umgebenden Hauptstraßen durchgehend ein Tempo 30-Limit herrschen. Dies macht die Verkehrsteilnahme für alle sicherer und kann zum Beispiel auf der B7, sogar Staus reduzieren. Hier liegt auch ein Ansatzpunkt für die ersten Schritte zur Verwirklichung einer autofreien Innenstadt: Die Ausweitung bereits existierender und die Einrichtung neuer Tempo30-Zonen in dem zukünftigen autofreien Stadtquartier sowie die Einrichtung weiterer verkehrsberuhigter Bereiche.

Für Transporte, Dienstfahrten oder Ausflüge sollen Carsharing-Autos zur Verfügung stehen. Schon heute gibt es im Gebiet der zukünftigen autofreien Innenstadt 14 Carsharing-Stationen mit 19 Autos. Dieses Angebot muss ausgebaut werden und durch stationsunabhängige Fahrzeuge ergänzt werden, deren Standorte über das Internet oder eine App abrufbar sind. Die Carsharing-Autos sollen - soweit möglich - Elektroautos sein und an den Carsharing-Stationen mit Ökostrom aufgeladen werden.

Mehr Platz? Ausnutzen!

Die Fläche, die hauptsächlich durch die entfallenden Parkplätze zurückgewonnen wird, soll genutzt werden, um die Lebensqualität in der Wuppertaler Innenstadt zu verbessern und die Mobilitätsalternativen sinnvoll zu stärken. Das heißt, dass diese Flächen erstens dafür genutzt werden sollen, um sogenannte Fahrradgaragen zur Verfügung zu stellen, damit es in dem Quartier verstreut mehrere Sammelplätze gibt, an denen viele Fahrräder auf engem Raum sicher abgestellt werden können.

Auch ein Zuwachs von Straßenbäumen, das Anlegen von Grünstreifen und das Aufstellen zusätzlicher Bänke wären eine Option den zurückgewonnenen Platz zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität zu nutzen. Das Pflanzen von Straßenbäumen würde zudem auch zur Verbesserung der allgemeinen Luftqualität beitragen und die teils enorme Lautstärke des Verkehrs würde verringert werden.

Weiterhin werden durch dieses Konzept im gesamten autofreien Stadtquartier Schutzräume geschaffen, die es Kindern ermöglichen den städtischen Raum zu nutzen und zu gestalten. Auch

andere unsichere Verkehrsteilnehmer*innen, wie zum Beispiel ältere Menschen oder Gehbehinderte, werden hiervon profitieren.

Weiterhin soll, dem Beispiel des Luisenviertels folgend, noch mehr Raum für Außengastronomie und andere Quartiersläden geschaffen werden. Diese wirken sich nicht nur positiv auf das Stadtbild aus, sondern fördern auch die lokale Wirtschaft, was generell unterstützens- und förderungswert ist. Den Vorteil eines solchen Bereiches kann man jetzt schon in den Fußgänger*innenzonen der Wuppertaler Innenstädte erleben. Es zeigt sich, dass der Handel, die Betriebe sowie die Anwohner*innen und Kund*innen von der Umstellung profitieren. Die Aufenthaltsqualität steigt ebenso wie sich das Stadterlebnis verbessert. Dies führt unter anderem zu angenehmeren Einkaufserlebnissen und einer damit verbundenen Umsatzsteigerung.

Man kann nicht mit, man kann nicht ohne

Es gibt einige Bereiche, in denen sich Kraftfahrzeuge nicht verhindern lassen werden und diese sollen auch in einer autofreien Innenstadt entsprechende Ausnahmeregelungen genießen. Dazu gehören die Ver- und Entsorgungsverkehre, Lieferdienste und Mobilitätsdienstleistungen, die auch weiterhin mit ihren Kraftfahrzeugen in dem Gebiet der autofreien Innenstadt fahren dürfen. Vorzugsweise sind diese dann aber mit lokal emissionsfreien Elektroautos auszustatten. Sie dürfen jedoch im autofreien Stadtquartier maximal mit Schrittgeschwindigkeit fahren.

Auch für die Polizei, die Feuerwehr sowie die Rettungsdienste und Krankentransporte gilt selbstverständlich eine Ausnahme, die es ihnen erlaubt im Einsatzfall auch in diesem Stadtquartier zu fahren, um ihrer Arbeit nachzugehen.

Und dann...?

Ein Bereich, den man zuerst vom Autoverkehr befreien könnte, ist das Areal des Laurentiusplatzes inklusive der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Kasinokreisel und Robert- Daum-Platz, eventuell ergänzt durch weitere Teile des Lusienviertels.

Dort gibt es bereits viel Außengastronomie, die von dem gewonnenen Platz profitieren würde. Auch Geschäftsleute und Anwohner*innen würden dies sicherlich begrüßen, da die Lärmbelastigung der über das Kopfsteinpflaster fahrenden Autos enorm ist und durch den Ausweichverkehr während der B7-Sperrung noch verstärkt wurde.

Ein geeignetes erstes Gebiet für das Quartiersparken wäre zum Beispiel der Ölberg. Durch die Einrichtung von Abstellmöglichkeiten am Rande des Quartiers könnte

Anwohner*innen schnell einen Parkplatz finden und müssten keinen Parkplatzsuchverkehr verursachen. Zudem würde gerade in diesem dicht bebauten Wohngebiet die Aufenthaltsqualität steigen, wenn das stehende Blech aus dem Quartier verbannt wird. Des Weiteren sind die Straßen auf dem Ölberg häufig sehr schmal, ein Großteil ist nur als Einbahnstraße befahrbar. Die am Rande dieser Straßen parkenden Autos behindern die Zufahrt für den Rettungsdienst, die Feuerwehr sowie die Polizei. Dadurch wird im schlimmsten Fall das Wohlergehen der Anwohner*innen gefährdet, weshalb ein Parkverbot in diesem Bereich durchaus sinnvoll und wünschenswert ist.

Eine weitere Möglichkeit zur Umsetzung des Konzepts der autofreien Innenstadt bieten Aktionstage oder Testphasen, in denen die neuen Regelungen schon einmal erprobt werden könnten und die positiven Effekte so auch erlebbar gemacht werden können. Diese sollten bis zur endgültigen Umsetzung des Konzeptes regelmäßig stattfinden und mit Straßen- und Familienfesten verbunden werden. So könnte gezeigt werden, wie groß der Zuwachs an Lebensqualität für die Anwohner*innen und andere durch die Einrichtung einer autofreien Innenstadt sein wird. Ein Vorbild hierfür könnte das alle zwei Jahre stattfindende Ölbergfest sein, was sich bereits großer Beliebtheit erfreut und Besucher*innen auch von außerhalb anzieht.

Langfristig ist auch eine durchgehende Tempo30-Zone auf der B7 anzustreben. Diese würde dann als Erschließungsstraße für das autofreie Stadtquartier dienen. Auch die Autofahrer*innen würden davon profitieren, da ein Tempolimit 30 Staus vermindern und den Verkehrsfluss verbessern könnte.

Ebenfalls längerfristig könnte man sich alternative Gestaltungsmöglichkeiten des ÖPNV zu Nutzen machen, um auch Bereiche des Quartiers, die momentan noch nicht optimal angebunden sind, zu erschließen. Das bedeutet konkret, dass man sogenannte Quartiersbusse einführen könnte. Diese Busse könnten sowohl festgelegte Routen abfahren, die sich an Punkten orientieren, an denen die ÖPNV-Anbindung ausbaufähig ist. Sie könnten aber auch relativ unabhängig das Quartier abfahren.

Eine weitere Möglichkeit für die zukünftige Mobilität könnten kleinere, anforderbare Busse sein, die Kleingruppen transportieren könnten. Diese Busse wären teurer als der normale ÖPNV, jedoch billiger als Taxen, und zudem könnten Sie mehr Personen befördern, als in Großraumtaxen möglich ist.