

reiner steinmetz

features

Wuppertal, 04.10.2021
Verfasser: Reiner Steinmetz

Klimapolitik in Wuppertal - Das geht besser

Auch in Wuppertal ist der Klimaschutz ein großes Thema. Das muss es auch, nur sind die Wege manchmal recht bizarr und wenig durchdacht.

Beispiel Nordstadt.

Der einzige "Quartiersbus" der die Nordstadt anfährt, ist die 643. Und dieser fährt auch nur in den südlichen Teil bis zum Ölberg. Ansonsten kommen nur die Linien 603, 613, 628 und 647 in Frage, die über die Hochstraße und Karlstraße die City anfahren. Im nördlichen Teil ist die Linie 620 die einzige Möglichkeit um in die Stadtmitte zu gelangen. Dies reicht aber bei weitem nicht aus, um den rund 17.000 Einwohnern in diesem Quartier ein adäquates Einkaufen für ihren täglichen oder wöchentlichen Bedarf zu ermöglichen, denn selbst bei Nutzung des ÖPNV haben noch viele einen relativ weiten und unter Umständen steilen Weg vor sich.

Gleiches trifft auf die vielen Berufstätigen zu, die einen weiten Weg zu ihrer Arbeitsstelle zurücklegen müssen. Daher nutzen viele gezwungenermaßen ihren PKW. Sie haben in der Regel gar keine Alternativen. Dass Wohnort und Arbeitsstelle gut mit dem ÖPNV zu erreichen sind, ist leider äusserst selten der Fall. Wer mit dem PKW vielleicht eine halbe Stunde unterwegs ist, bräuchte mit öffentlichen Verkehrsmitteln unter Umständen 1,5 Stunden. Da geht jede Menge Freizeit verloren. Ein kostbares Gut in der heutigen Zeit.

Und was ist mit den älteren, kranken oder behinderten Menschen? Sollen die etwa alle auf ein (Lasten)Fahrrad umsteigen?

Nun mal ein paar Zahlen die belegen, warum Wuppertal nie eine Fahrradstadt war und auch nie eine sein wird.

Von der Stadtmitte Elberfeld bis zur Friedhofskirche in der Nordstadt sind es 1,2 km Fußweg. Hierbei sind 45 Höhenmeter zu bewältigen. 45 Meter sind ja nicht viel mögen jetzt viele sagen. Zum visuellen Verständnis: Der weithin sichtbare Schornstein des Wuppertaler Bayer-Werks ist genau 45 Meter hoch.

Bis zum Bethesda-Krankenhaus, welches man auch noch so gerade Nordstadt zählen kann, sind es 1,8 km Fußweg bei einer Höhendifferenz von 67 Meter.

Für das gesamte Stadtgebiet von Wuppertal beträgt die Höhendifferenz etwa 250 Meter. Radfahren in Wuppertal ist Leistungssport, wenn man nicht nur überwiegend längs der Talachse radelt. Also nix für Großeinkäufer, Berufspendler und alte Menschen, sondern eher für eine Minderheit, die zudem lieber auf der Nordbahntrasse ihre Runden drehen.

Die Nordbahntrasse ist ein Vorzeige- und Prestigeprojekt der Stadt und im Grunde eine sehr gelungene Sache. Doch wäre es nicht ökologisch sinnvoller gewesen, entlang des nördlichen Höhenzugs über die Trasse ein Quartiersbus mit Anbindung zu den Zentren der Stadt fahren zu lassen? Damit hätte man mehr Menschen erreichen können die auf die Nutzung ihres PKW verzichten könnten.

Überall an den Hauptverkehrsadern wurden und werden Radfahrwege eingerichtet und viele Einbahnstraßen dürfen von Radfahrern entgegen der Fahrtrichtung befahren werden. Die Nutzung der Radfahrwege zu den Stoßzeiten ist, sagen wir mal freundlich, äusserst überschaubar. Es mag stimmen, dass die Anzahl der Radfahrer zunimmt, aber Fakt ist auch, dass in einigen Jahren die Anzahl derer, die aus Altersgründen ihr Fahrrad für immer abstellen müssen, weiter steigt.

reiner steinmetz

features

Nun existieren Pläne, die Stellplätze an Straßen für PKWs zu verringern, Straßen für den PKW-Verkehr zu sperren und mehr verkehrsberuhigte Zonen einzurichten. Auch und gerade in der Nordstadt. Mit diesem Vorhaben wurde bereits begonnen. An vielen Stellen wurden Vierkantbügel an den Straßenrändern montiert, an denen man seine Fahrräder anketten kann. Doch wer hier über Nacht sein Fahrrad abstellt, muss damit rechnen morgens nur noch ein Rahmengestell vorzufinden.

Wer die (Innen)Städte vom Autoverkehr befreien und die Quartiere verkehrsarm gestalten will, muss sich auch für einen kostenlosen ÖPNV einsetzen. Anders funktioniert es nicht, denn auch die Anschaffung eines teuren E-Fahrzeuges macht derzeit mangels Ladestationen und immer weniger Stellplätzen keinen Sinn.

In Wuppertal geschieht das Gleiche wie in vielen anderen Städten auch: Es werden Pläne umgesetzt ohne vorab eine ökologisch wie ökonomisch sinnvolle Infrastruktur zu schaffen und den langfristigen Nutzen zu hinterfragen. So als würde man erst säen, dann pflügen und schauen was draus wird. Hier in Wuppertal wird dies besonders deutlich.

Ohne große bauliche Veränderungen wird die Umsetzung nicht gelingen. Da wo es möglich ist, sollten Straßen nur für den Verkehr kleiner Quartiersbusse umgestaltet werden. In den Hanglagen von Wuppertal schwierig, aber nicht unmöglich. Die Nutzung des ÖPNV innerhalb der Stadt sollte kostenlos oder zumindest kostengünstig sein. Grundversorger gehören in die Quartiere und müssen zu Fuß erreichbar sein, parallel zu den nur mit dem PKW erreichbaren Discountern und Supermärkten in den Randgebieten. Für diese "Quartiersversorger" muss Platz geschaffen werden. Kleinere Geschäfte in den Wohnquartieren benötigen auch keine Riesenparkplätze. Früher gab es die sogenannten "Tante Emma-Läden" um die Ecke. Doch waren sie für die immer größer werdenden Handelsketten unprofitabel. Dabei wären sie gerade heute ein wichtiger Grundpfeiler einer nachhaltigen Klimapolitik.

Die Stadtteile müssen noch besser mit dem ÖPNV verbunden werden und auch die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete mit dem Nahverkehr ist verbesserungswürdig. Es fährt nicht einmal ein Bus von Wuppertal bis zum Solinger Hauptbahnhof.



Extrem gefährlich, vor allem für Kinder. Die Radspur auf der Friedrichstr. mündet vom Karlsplatz direkt in den einspurigen Gegenverkehr. Aber Hauptsache für die Statistik wurde eine Fahrradspur geschaffen.

reiner steinmetz

features

Und hört auf mit dieser Fahrrad-Subkultur in dieser Stadt. Was woanders angesagt ist, muss noch lange nicht im bergigen Wuppertal funktionieren. Hier brauchen wir andere Lösungen, die für alle praktikabel sind. Alle, die mit viel Engagement und persönlichem Einsatz die heutige Nordbahntrasse realisiert haben mögen mir verzeihen, aber hier wurde eine Chance vertan, die nördlichen Höhenlagen mit den Stadtzentren bequem und ökologisch per Bus zu verbinden. Auf der 22 km langen ehemaligen Rheinischen Strecke tummeln sich nun Radfahrer und Spaziergänger, aber keine Berufspendler, Schüler und Menschen mit Einkaufstaschen.

Über die Nutzung der ehemaligen Burgholzbahn (Samba) als Verkehrsmittel lässt sich sicherlich streiten. Aber auch dies wäre zumindest eine Überlegung wert gewesen, um das Zentrum in Elberfeld attraktiv mit den Südhöhen bis Cronenberg zu verbinden.

Ein Ärgernis sind auch jene Pseudo-Fahrradaktivisten, die lieber mit dem Fahrrad einen Bus besteigen um auf die Höhenlagen zu gelangen. Wie zum Beispiel nach Cronenberg oder eben zur Nordbahntrasse. Sie nehmen den Müttern mit Kinderwagen sowie den Gehbehinderten mit ihren Rollatoren den Platz weg. Überhaupt sind bei steigender Nutzung des ÖPNV durch Radfahrer weder die Busse, Bahnen, Haltestellen noch die Bahnhöfe hierfür bedarfsgerecht ausgelegt.

Wuppertals Stadtbild hat sich in den letzten Jahren punktuell stark verändert, aber noch fehlt mir der Aha-Moment an dem ich die Richtung erkennen kann, denn derzeit liegen Ökonomie und Ökologie noch meilenweit auseinander.

Und ja, es gibt in Wuppertal neben dem Klimaschutz noch viele weitere und teils wichtigere Baustellen. Arbeitslosigkeit, Armut, Personalmangel bei der Stadt und die steigende Clan-Kriminalität sind nur einige. Doch nur solche Maßnahmen, die der Bürger auch visuell bewerten kann, scheinen oberste Priorität zu haben. Und wer am lautesten Schreit findet eben auch mehr Gehör.