



Schwebe-Rad

STADTGEFLÜSTER AUS WUPPERTAL. Im Tal ist es eng: Schwebebahn und Bundesstraße schlängeln sich die Wupper entlang. Am Hang kleben Wohnhäuser. Die Bergische Universität thront auf dem Griffenberg. Wer will hier Fahrrad fahren?

Auf dem Weg zum Rathaus taucht kein einziger Radfahrer auf. Fahrradstellplätze sind verwaist, Radwegweiser nicht zu finden. Die 350.000-Einwohner-Stadt ist das Freilichtmuseum der autoorientierten Verkehrspolitik. Mit seinen steilen Straßen gilt Wuppertal als „das San Francisco Deutschlands“ – das



Über den Dächern von Wuppertal: Wo früher die Eisenbahn dampfte, sind heute Radfahrer und Fußgänger unterwegs.

Aufschwung durch die Nordbahntrasse: Wuppertal hat im ADFC-Fahrradklima-Test 2014 kräftig aufgeholt.

Der Weg dahin war lang. Am 3. Februar 1947 legte der Bau- und Wiederaufbauausschuss fest, „von der Anlegung von besonderen Radfahrwegen Abstand zu nehmen“. Bei der gegebenen Topographie und der sich abzeichnenden Motorisierung könne nicht mit einer wesentlich stärkeren Nutzung dieses Verkehrsmittels gerechnet werden. Diese Einschätzung hielt sich bis in die 1980er-Jahre. Für die Trasse der B7 fielen ganze Häuserzeilen. Sie trennt das Tal bis heute.

„Autos bekommst du hier quasi geschenkt“, sagt Blogger Matthias Greiling, der Wuppertals Fahrradszene auf westrad.de verfolgt. Ein Gebrauchtradmarkt existiert praktisch nicht. In den Familien sind Mopeds, Roller und Motorräder sowie Helme, Handschuhe, Nierenschutz seit Generationen vorhanden. Kann man dennoch von Wuppertal lernen?

Deutscher Fahrradpreis. Rainer Widmann arbeitet bei der Stadt als Verkehrsplaner: In seinem Büro hängt eine Zeichnung von Kollegen, die ihn als Schutzpatron der Radfahrer zeigt. Widmann referiert ganz weltlich über die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung, Radspuren und Schutzstreifen bis hin zum ersten Entwurf eines Radverkehrskonzepts aus den 1980ern.

„Den ganz großen Schwung brachte erst das Projekt Nordbahntrasse“, sagt Widmann. Tatsächlich lassen einen die 20 Kilometer Bahntrasse staunen: Vier große Viadukte und 19 Brücken machen die Tour zum Event. Von der Panoramatrasse blickt man in Straßenschluchten, auf Industrieanlagen und in die Küche mancher

sagt zumindest Regisseur Tom Tykwer über seine Heimatstadt. „Anfahren am Berg‘ gehört hier in die erste Autofahrstunde.

„Dass das Fahrrad mehr ist als ein Kinderspielzeug, das merkt man eigentlich erst, seit die Nordbahntrasse eröffnet ist“, sagt Volker Dittgen (SPD). Er sitzt im Rathaus dem Verkehrsausschuss vor. Seit Dezember 2014 ist die 20 Kilometer lange ehemalige Bahnstrecke für Radfahrer, Fußgänger und Inline-Skater eröffnet. Ein Mammutprojekt, das Fachbesucher und Einheimische fasziniert. Erster Effekt: Wuppertal ist eine „Aufholerstadt“ beim ADFC-Fahrradklima-Test 2014. Das ehemalige Schlusslicht kämpfte sich auf Platz 32 von 38 vor.

Für die Nordbahntrasse gab es auch den Deutschen Fahrradpreis 2015.





Nordbahntrasse mit Graffiti-Hund.
An der Junior-Uni am Brögel zeigt Klaus Lang vom ADFC
das Verbindungsstück Nordbahntrasse zum Talachsenweg.

- > Dachgeschosswohnung. Sieben Tunnel – der längste ist 722 Meter lang – und weite Streckenteile sind mit LED-Beleuchtung ausgerüstet. Die Straßenmeisterei fährt, wie auf der Autobahn, Patrouille. Kneipenwirte nutzen alte Bahnhofsgebäude um.

Vier Meter breite Asphaltbänder für Radfahrer und Skater. Daneben eine zwei Meter breit gepflasterte Bahn für Fußgänger. In den Außenbereichen ist die Asphalttrasse drei bis vier Meter breit. 40 Zugänge und ein Dutzend Rastplätze wurden angelegt. 101 Infotafeln stellen die Industriekultur links und rechts der Trasse vor. Im Herbst 2015 soll die Radroutenbeschilderung ergänzt werden. Ein 32 Millionen Euro starkes Infrastrukturprojekt in einer Region mit einem Radverkehrsanteil von unter zwei Prozent. Dieser Mut war einen Deutschen Fahrradpreis wert.

Wuppertal in Bewegung. Dabei sah die Stadt zunächst gar keine Chance, das Projekt zu stemmen. Sie machte die Rechnung ohne ihre Bürger. Sie sammelten das Geld und packten mit an. Eine erprobte Vorgehensweise im Tal der alten Industrie-Barone und Mäzene. Im November 2005 präsentierte Carsten Gerhardt, später

Vorsitzender des Vereins „WuppertalBewegung e. V.“, die Idee erstmals der Stadt. Der Unternehmensberater hatte sich bei einem Spaziergang auf die vollkommen zugewachsene Nordbahntrasse verirrt und fasste den Plan, das historische Bauwerk zu erhalten. Gerhards stärkstes Argument: Rund 2,5 Millionen Euro Spendengelder, davon alleine eine Million von der Jackstädt-Stiftung.

Klaus Lang vom ADFC Wuppertal gehörte früh zur WuppertalBewegung: „2007 und 2008 haben wir an manchen Tagen bis zu 1.000 Interessierte über die verwunschene Trasse geführt. Das Projekt war der Türöffner schlechthin.“ Im Frühsommer 2010 rodeten die Wuppertaler ihre alte Bahnlinie und eröffneten die ersten 1,6 Kilometer im Juni 2010. An schönen Tagen zählt Verkehrsplaner Widmann jetzt 1.000 Radfahrer pro Stunde. Vor 20 Jahren fuhr er morgens allein ins Rathaus.

Utopiastadt. Mit dem Erfolg der Trasse wächst die Fahrradszene insgesamt – nicht nur der ADFC. Klaus Lang findet die Impulse gut, ist aber gespannt, wie sich neue Gruppen, beispielsweise die junge Initiative „Fahrradstadt Wuppertal“ halten. Bei den Critical Mass Touren

Fotos: Karsten Klama

Wuppertal in Zahlen:

ca. **350.000** Einwohner

Fläche (Stadtgebiet): ca. **168 km²**

1.000 Radfahrer pro Stunde
sind z.T. auf der Nordbahntrasse unterwegs

20 Kilometer
Nordbahntrasse

Aufsteiger:
von Platz 38
vor auf

32

fahren mittlerweile bis zu 500 Radfahrer mit. Im Bahnhof Mirke – direkt an der Nordbahntrasse – ist die Utopiastadt entstanden. Die ersten Büros und Ateliers sind bezogen. Beim „Cyclehack“ entstehen hier neue Ideen und Prototypen – von der digitalen App bis zur Kampagnenidee. Design-Studenten der Bergischen Universität Wuppertal koordinieren das Projekt. Im ehemaligen Wartesaal erster Klasse soll ein Veranstaltungsraum entstehen. Radfahren ist in Wuppertal keine Utopie mehr. Im direkten Einzugsgebiet der Route leben 100.000 Wuppertaler – darunter 20.000 Schüler.

Vom neuen Kundenpotenzial profitiert auch Roger Heise, Inhaber von Radfinesse. Der Fahrradhändler hat sich seit 1999 auf Pedelects spezialisiert. Kunden konnte der Pionier anfangs an zwei Händen abzählen, dann verdoppelten sich die Umsätze jedes Jahr. Ab 2010 war er nicht mehr Alleinanbieter in der Stadt. „Unsere Zielgruppe wird immer jünger“, sagt Heise, der jetzt vor allem Kunden ab 40+ betreut, „sie fährt mit dem Rad zur Arbeit und Kurzstrecken in der Stadt. Die Nordbahntrasse war ein wichtiger Impuls, aber eine Strecke in der Stadt ist zu wenig“, sagt der Händler.

Pedelects fallen aber im Stadtbild nicht auf. „Die Leute nehmen ihr teures Pedelect mit ins Büro“, sagt Blogger Matthias Greiling. Da steht es sicher und am Fahrradständer verpufft der mögliche Werbeeffekt. Wenn denn Ständer vorhanden wären. An der neuen Musikschule fehlen sie komplett. Greiling benutzt den Begriff „Fahrradstadt Wuppertal“ immer noch ironisch.

Seilbahn zur Uni. Dennoch: Heute könne man über das Fahrrad reden, ohne für einen Spinner gehalten zu werden, so Ratsmitglied Dittgen. Er kennt die Diskussionen seit 30 Jahren: „Wenn früher eine Straße umgebaut wurde, ging es um die Anzahl der Parkplätze, heute streitet man sich darum, ob ein Bäumchen gepflanzt oder eine Radspur eingerichtet wird.“ Von 14 Sitzungsvorlagen betreffen etwa acht den Radverkehr. Und Dittgen gibt zu: „Das mit den Alibi-Radwegen auf dem Bürgersteig läuft auch nicht mehr.“

Was kommt nach der Nordbahntrasse? Eine Route entlang der Wupper oder eine Seilbahn vom Hauptbahnhof hinauf zur Universität – mit Fahrradmitnahme? Bis 2020 soll der Radverkehrsanteil auf fünf Prozent wachsen. Dittgen ist da Realist: „Die Wuppertaler müssen erst mal Fahrrad fahren lernen.“

○ Karsten Klama



INFO

Ein Interview mit dem Blogger Christoph Grote von talradler.de gibt es auf www.adfc.de/13234.

Finanzierung der Nordbahntrasse. 2008 und 2010 bewilligten Bund und Land rund 14,58 Millionen Euro mit einer 90-prozentigen Förderung. Aus Tourismusfördermitteln stammten 7,17 Millionen Euro, darunter rund vier Millionen Euro EU-Mittel. Für die LED-Beleuchtung stellte das Bundesforschungsministerium zwei Millionen Euro zur Verfügung. Die WuppertalBewegung brachte rund 2,5 Millionen Euro ein. Hinzu kam die Eigenleistung der Bürger. Das Investitionsvolumen betrug 32 Millionen Euro.