

NEUE UFER, NEUE WEGE

Unternehmen und Bürger für klimaschonende und schadstofffreie Fahrradmobilität

LANGERFELD-TRASSE, WUPPERTAL



1. Hintergrund und Gebietsdarstellung

Wuppertal entwickelt sich zu einer Fahrradstadt. Als Großstadt in einer Mittelgebirgslandschaft war das Fahrrad traditionell nicht das Verkehrsmittel der ersten Wahl. Die Geländemorphologie von Wuppertal zeichnet sich durch eine lang gestreckte, in Ost-West-Richtung verlaufende Tallage und zum Teil steil aufstrebende parallel hierzu verlaufende Höhenrücken aus. Mehrere Seitentäler trennen diese Höhenrücken. Für die Radfahrenden sind daher häufig Steigungsstrecken zu bewältigen.

Mit der Umwidmung einer brachgefallenen Bahnlinie durch die ganze Stadt zur „Nordbahntrasse“, eine 20 km lange barrierefreie Fahrradachse von West nach Ost mit 7 Tunneln und 23 Brücken und Viadukten, hat das Thema Fahrradfahren in Wuppertal eine ganz neue Dimension bekommen. Hiermit wurde auf der nördlichen Talseite eine durchgehende, nahezu steigungsfreie Radwegverbindung geschaffen, die sich zum „Rückgrat“ des Wuppertaler Radwegenetzes entwickelt hat und Stadtteile, Wohnorte und Arbeitgeber miteinander verknüpft und auch dementsprechend genutzt wird.

Im November 2016 beschloss der Rat der Stadt Wuppertal das Strategiepapier „Wuppertal 2025“. In diesem werden 13 Schlüsselprojekte genannt, eines ist „Wuppertal als Fahrradstadt“, ein anderes ist das Projekt „Perspektivwechsel Wupper“, das wesentlich vom Verein neue ufer wuppertal e.V. vorangetrieben wird. Der Erfolg beim ADFC-Fahrradklimatest 2014 als „Aufsteiger des Jahres“ motiviert, die Bedingungen für den Radverkehr insgesamt zu verbessern und langfristig ein flächendeckendes und geschlossenes Radwegenetz aufzubauen. Daher sollen immer mehr Stadtteile in den kommenden Jahren an das Wuppertaler Radwegenetz angeschlossen werden.

Die Stadt wird attraktiver, weil es weniger Lärm und Staus gibt, Ortszentren weniger zugeparkt werden und dadurch den Einwohnern mehr Platz bieten. Wuppertal leidet, wie viele Großstädte, an einer erhöhten Stickoxydbelastung. Diese wird durch die langgestreckte Hauptverkehrsachse auf der Talsohle noch verschärft. In den Jahren 2007 - 2016 lagen die gemessenen NO₂ Jahresmittelwerte auf der Talsohle (Bundesallee) ausnahmslos über dem Grenzwert¹. Als Verursacher wurde zu 29 % der Individualverkehr identifiziert.

Folgende Radverkehrsprojekte sind derzeit schon in Umsetzung:

- 1) Als Verlängerung der Nordbahntrasse zum Stadtteil Wuppertal Langerfeld wird derzeit die Schwarzbachtrasse (Länge 1,85 km) durch die Wuppertal Bewegung in Kooperation mit der Stadt Wuppertal realisiert.
- 2) Der Verein neue ufer wuppertal e.V. setzt gemeinsam mit der Stadt Wuppertal einen innerstädtischen Wupperradweg auf der Talsohle um und wird damit den Wupper-Radweg von der Quelle bis zur Mündung in den Rhein ergänzen.
- 3) Straßen NRW plant entlang der L433 den Ausbau und Ergänzung einer Radwegverbindung zwischen Velbert-Neviges und Wuppertaler Nordhöhen, den sogenannten „Dönberger Bürgerradweg“ auf 1,3 km. Das Fuß- und

¹ Quelle: Stadt Wuppertal, Runder Tisch zukunftsfähige Mobilität, 18.10.2017
„Luftbelastungssituation in Wuppertal“, Vortrag Dr. Anja Miethke

Radwegeprojekt ist in der Prioritätenliste des Regionalrates der Bezirksregierung Düsseldorf aufgeführt.

- 4) Auf regionaler Ebene wurden im Bergischen Land diverse Fahrradwege zu den Bergischen Panorama-Radwegen zusammengeschlossen und erschließen damit ein touristisches Potenzial für die Region. Es wurde über 100 km qualitativ hochwertige Fahrrad- und Freizeitstrecken geschaffen.

Um den Radverkehr in Wuppertal von der Freizeit- in eine Alltagsmobilität zu steigern, müssen die Radwege die Wohn- und Arbeitsquartiere lückenlos miteinander verbinden. Dafür fehlen allerdings zwei entscheidende Lückenschlüsse von Wohn- und Arbeitsquartieren im Wuppertaler Osten.

Die Stadtteile Barmen, Hatzfeld, Heckinghausen und Langerfeld sind nur unzureichend an das Trassen- und Radwegenetz der Stadt angeschlossen und in diesen bereits genannten Stadtteilen gibt es zahlreiche Wohnquartiere, Produktions- und Dienstleistungsstandorte. Viele Menschen, die hier wohnen, arbeiten auch hier. Ein Großteil des Pkw-Individualverkehrs findet innerörtlich durch Fahrten zwischen den Wohn- und Arbeitsstätten statt.

Die Projektinitiative „NEUE UFER, NEUE WEGE“ will genau hier anknüpfen. Zwei ehemalige Bahntrassen, die sogenannte „Langerfeld-Trasse“ sowie die „Hatzfeld-Trasse“, sollen die fehlenden Lücken schließen und den Wuppertaler Osten an das städtische Fahrradwegenetz anbinden. Damit wird ein entscheidender Beitrag zur umweltgerechten Entwicklung durch den Ausbau des nicht-motorisierten Verkehrssektors für den Alltags- und Freizeitverkehr in Wuppertal geleistet.

Beide Trassenprojekte werden als einzelne Projektskizzen beim „Bundeswettbewerb für Klimaschutz durch Radverkehr“ eingereicht und sind ganzheitlich konzipiert. Aufgrund unterschiedlicher Akteurskulissen und verschiedener Umsetzungsvoraussetzungen werden die Projekte eigenständig eingereicht.

Durch die gemeinsame Projektinitiative „NEUE UFER, NEUE WEGE“ mit den Verbindungen zur Nordbahntrasse, dem Wupper-Radweg sowie Verbindungen zur Schwebebahn und Deutschen Bahn werden attraktive Radverkehrsverbindungen auch zu den größten Arbeitgebern Wuppertals geschaffen. Den Unternehmen wird es zum Standortfaktor, dass Beschäftigte ihren Arbeitsplatz attraktiv und sicher mit dem Fahrrad erreichen. Daher liegt bei dieser Projektskizze ein Fokus auf die Alltagsmobilität in der Zusammenarbeit mit den Unternehmen vor Ort.

2. Ziele, Zielgruppen, Thema und Akteure

Durch die Schaffung eines Radwegenetzes aus neuen, überwiegend innerstädtisch verlaufenden Radwegen, werden neue attraktive Verbindungen fernab der KFZ Hauptverkehrsachsen entwickelt, die prioritär der Alltagsmobilität dienen.

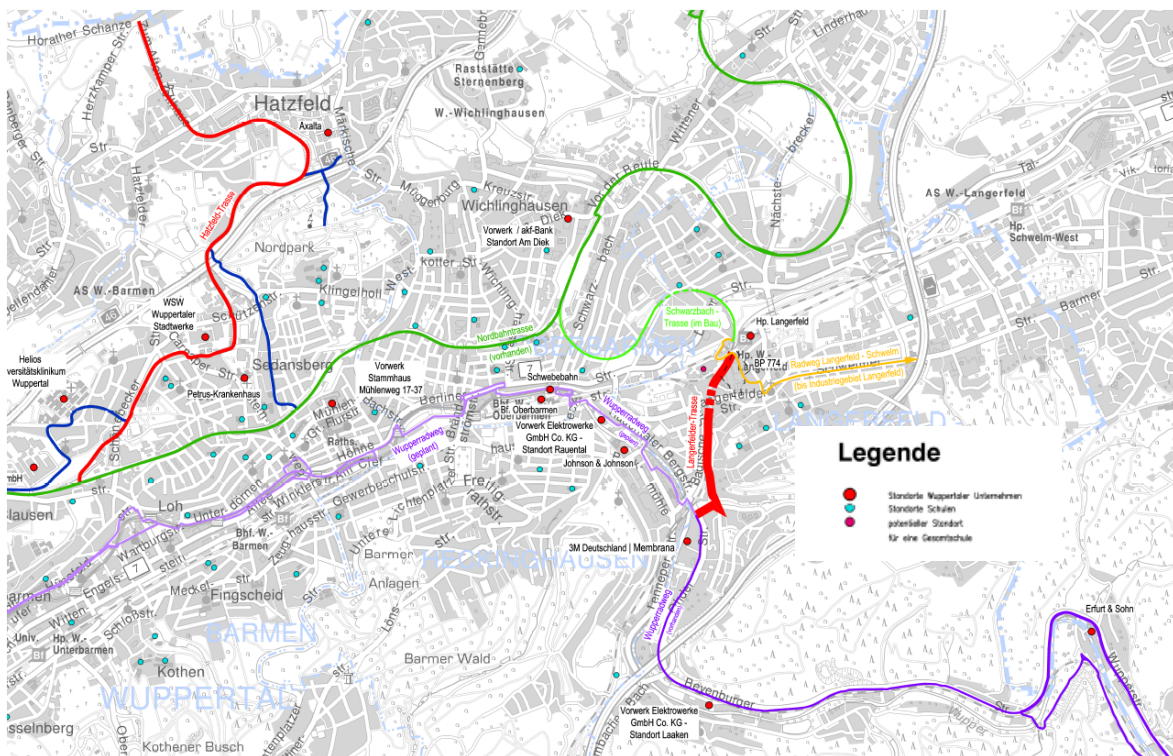
Ziel der Projektinitiative „NEUE UFER, NEUE WEGE“ ist die Steigerung des Fahrradanteils im Modal-Split. Wir fokussieren die Alltagsmobilität und wollen insbesondere Unternehmensstandorte und damit die Arbeitsplätze mit dem Fahrrad attraktiv und sicher erreichbar machen.

Die **Zielgruppe** ist einerseits der Alltagsradler/Berufspendler, da hiermit der größte Anteil an KFZ Individualverkehr substituiert werden kann, andererseits die Firmen, die sich ihren Mitarbeitern gegenüber als attraktive Arbeitgeber präsentieren möchten und die Bedürfnisse der Mitarbeiter nach einer guten Erreichbarkeit in der Verknüpfung von ÖPNV und Fahrradmobilität ernst nehmen.

Ein fahrradfreundliches Umfeld stellt für die Unternehmen einen positiven Standortfaktor dar, indem:

- mehr Zufriedenheit der Arbeitnehmer entsteht, in dem eine umweltgerechte Alternative für das Pendeln zum Arbeitsplatz angeboten wird (Einsparung von Treibhausgasemission)
- die Arbeitnehmer sich mehr bewegen und somit gesünder sind, was sich positiv auf Arbeitsfähigkeit und Krankenstand auswirkt.
- die Bereitstellung von flächenintensiven Pkw-Stellplätzen reduziert wird, die nicht mehr für anderweitige Nutzungen wie z.B. für Produktionsflächen zur Verfügung stehen.
- Im Falle von Krankenhäusern und anderen öffentlichen Einrichtungen für Besucher eine angenehmere Anfahrt ermöglicht wird.
- mehr Lebensqualität in der Stadt geschaffen wird.

Neben der beruflichen Orientierung befinden sich an den projektierten Radwegen auch Naherholungsgebiete und Sportanlagen, die damit auf dem Weg von oder zur Arbeit sicher erreicht werden. Auch befinden sich zahlreiche Schulen am Trassenverbund und ein in Prüfung befindlicher Standort für eine neue Gesamtschule liegt in unmittelbarer Nähe der projektierten Langerfelder-Trasse. Somit werden auch Schüler und junge Erwachsene angesprochen und von Jugend an ein anderes Verkehrsverhalten eingeübt.



Plan mit beiden Trassen, bestehendem Wegenetz und eingezeichneten Unternehmen, Gewerbegebieten und Schulen

Kooperationspartner der Projektinitiative „NEUE UFER, NEUE WEGE“

Für die Umsetzung der beiden Trassen hat sich ein breites Bündnis aus verschiedenen Partnern gebildet. Eine Projektinitiative aus der Bürgerschaft und der Wirtschaft haben sich mit den Wuppertaler Stadtwerken als kommunales Unternehmen zu einer Arbeitsgruppe zusammengeschlossen.

Für den „Bundeswettbewerb für Klimaschutz durch Radverkehr“ werden je ein Wettbewerbsbeitrag pro Trasse eingereicht: Dieser Wettbewerbsbeitrag bezieht sich auf die Langerfelder Trasse.

Für den Wettbewerbsbeitrag Langerfelder Trasse haben sich Bürger und Firmen, die das oben genannte Potential erkannt haben, zusammengeschlossen und werden sich für die Realisierung dieses Projektes einsetzen. Ihre Vertreter verkörpern vielfältige Kompetenzen zum Thema Radwegbau, ÖPNV, Stadtentwicklung und Wirtschaft:

- WSW, u. a. Betreiberin des ÖPNV in Wuppertal mit Bussen und Schwebebahn
- Rainer Widmann, ehemaliger Beauftragter für nichtmotorisierten Verkehr der Stadt Wuppertal und Projektleiter der Nordbahntrasse
- Martin Schwefringhaus, ibbeck, Koordinatoren des Bauprojektes Nordbahntrasse
- Dajana Meier, Projektleiterin bei WSW für das LED Projekt Nordbahntrasse, Wettbewerbsgewinn „Kommunen in neuem Licht“ des bmbf 2009
- Vorwerk Gruppe und Vorwerk Elektrowerke, ein lokales Familienunternehmen und Marktführer im Bereich hochwertige Haushaltsgeräte, Teppiche, Kosmetika

und Dienstleistungsangebote in den Bereichen Leasing und Finanzierung. Die Vorwerk Gruppe hat diverse Standorte im Bereich des Trassennetzes und investiert derzeit einen hohen zweistelligen Millionenbetrag in den Standort der Elektrowerke in Wuppertal-Laaken. In Wuppertal sind ca. 2000 Beschäftigte tätig (www.vorwerk.de).

- Erfurt & Sohn KG, ein lokales Familienunternehmen und Marktführer, das sich auf die Herstellung von überstreichbaren Wandbelägen spezialisiert hat. Die Firma Erfurt wurde direkt an der Wupper 1827 gegründet und hat 400 Beschäftigte am Standort (www.erfurt.com).

Darüber hinaus gibt es einen **Unterstützerkreis** aus Wirtschaft und Politik, die sich für die Umsetzung der Projektskizze einsetzen wollen und dieses Engagement durch eine Kooperationsvereinbarung dokumentiert:

- Gasometer Heckinghausen
- Bezirksvertretung Heckinghausen
- Bezirksvertretung Langerfeld



3. Maßnahmen

Die Projektinitiative „NEUE UFER, NEUE WEGE“ umfasst zwei investive Projektvorhaben (Langerfeld-Trasse und Hatzfeld-Trasse), die zusammen konzipiert sind, aber als eigenständige Anträge eingereicht werden. Beide Trassen bilden einen Lückenschluss zwischen den bestehenden bzw. im Ausbau befindlichen Fahrradtrassen und überregionalen Fahrradwegen wie auch den ÖPNV-Anschlüssen. Aufgrund verschiedener Startbedingungen zur Umsetzung (Eigentumsverhältnisse, Vorplanungen) werden die beiden Vorhaben unabhängig voneinander umgesetzt.

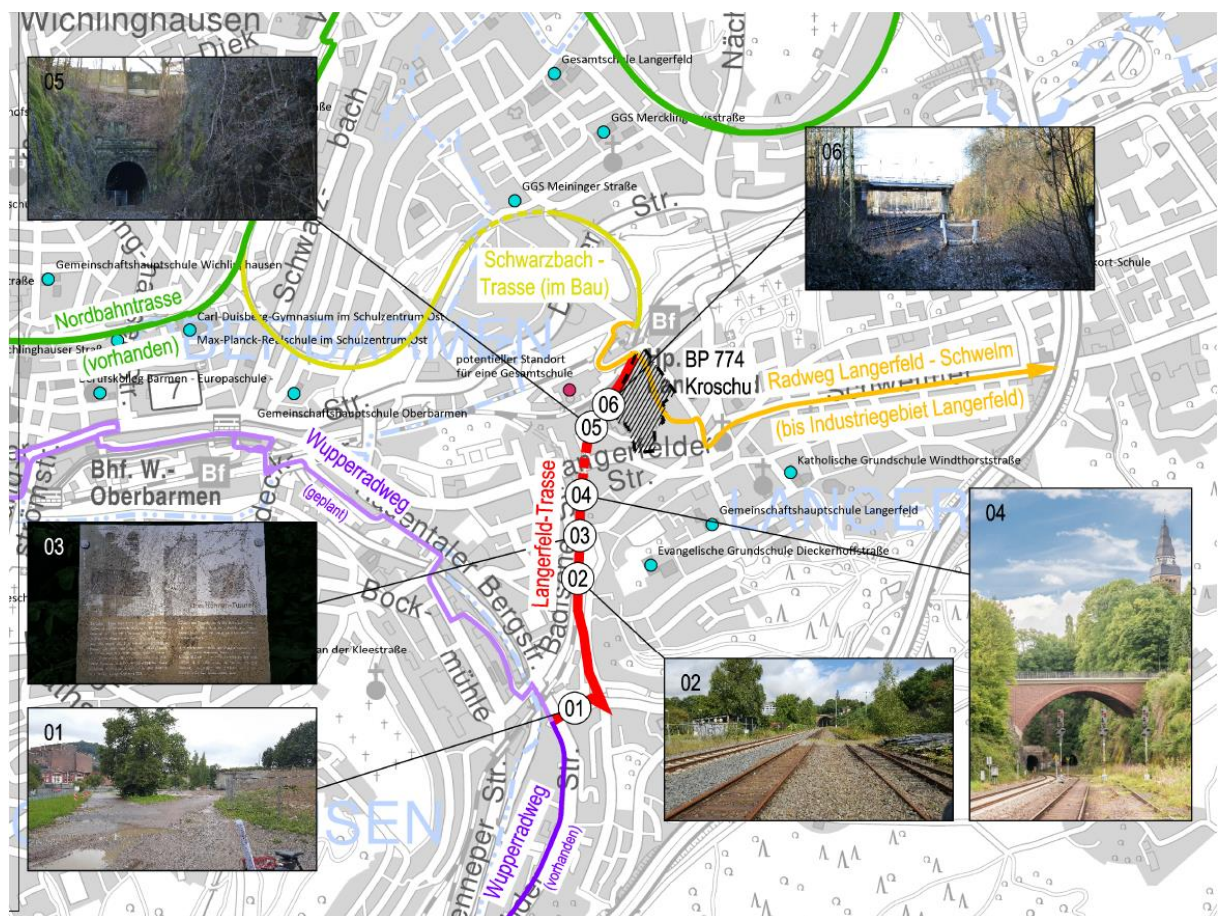
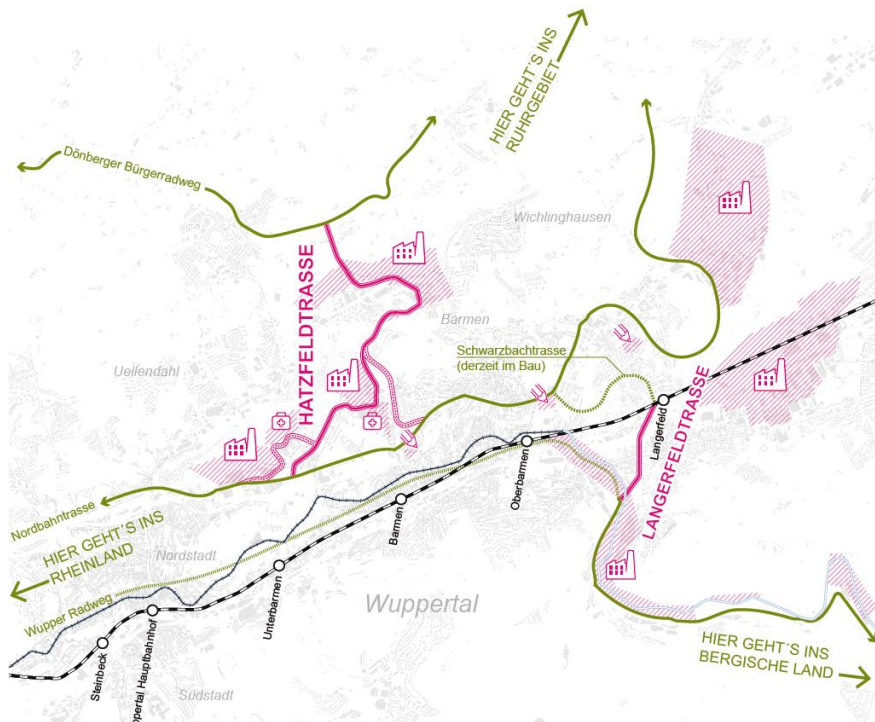
- **Projektvorhaben: Missing Link Langerfelder Trasse und Teilstück Wupperradweg**

Die Langerfelder Trasse ist faktisch keine eigene Trassenführung, sondern ein ca. 1,8 km langer, stillgelegter Gleiskörper entlang der Bahnstrecke nach Remscheid mit eigenem, ca. 280 m langen Tunnel zwischen der Spitzenstraße in Wuppertal-Langerfeld und der Öhder Straße an der Wupper. Sie beginnt unmittelbar hinter dem S-Bahnhof Wuppertal-Langerfeld, direkt unterhalb eines geplanten Neubaugebietes KroSchu (70.000qm projektiertes Wohngebiet, Bebauungsplanverfahren 774), sie endet als ehemaliger Gleisanschluss auf einem abgeräumten Grundstück der Firma 3M, Ecke Öhder Straße und Schmitteborn. Auf dieser Strecke überwindet sie einen Höhenunterschied von 40 m (164m auf 205m). Sie stellt den Durchstich zwischen dem Tal der Wupper und dem Tal der Schwelme dar.

Vom Ende der Schwarzbachtrasse, die derzeit von der Wuppertal-Bewegung als Förderprojekt umgesetzt wird, kommend, nutzt man die Spitzenstraße zur Überquerung der Schienen und bewegt sich fortan östlich des Schienenstranges. Unmittelbar am Neubaugebiet KroSchu, durch das bereits der Radweg Richtung Langerfeld Zentrum geplant ist, befindet sich ein steiler Geländeeinschnitt (ca. 8m). Er muss mit einer Rampe entlang der Steilkante überwunden werden. Diese Rampe führt dann aber direkt in den vorgesehenen, bereits stillgelegten Tunnel, abseits des noch in Betrieb befindlichen Schienenstranges. Unten, im Tal der Wupper, trifft die Trasse dann auf die Öhder Straße, an der der Wupperradweg verläuft. Hier werden Querungen und Umgestaltungen der Straßen Rauental und Waldeckstraße notwendig, um einen reibungslosen Anschluss an den Wupperradweg zu schaffen.

Mit der Langerfelder Trasse werden auch weitere Stadtteile an die große Fahrradachse Nordbahntrasse angeschlossen und kann von ihrem fulminanten Erfolg profitieren: Mit Heckinghausen erhalten die gesamten Südhöhen Wuppertals (ca. 42.000 Einwohner) einen Anschluss an das Ruhrradwegenetz. Über das bereits als Radweg ausgewiesene Marscheider Tal gibt es eine Verbindung zur sogenannten Balkantrasse, die wiederum von Remscheid Lennep bis Leverkusen am Rhein reicht.

Somit bildet die Langerfelder Trasse das Scharnier zwischen dem Ruhrradwegenetz und dem über 220 km langen Netz der Bergischen Panoramaradwege.



Für das Projektvorhaben liegt eine Kostenschätzung vor. Das Investitionsvolumen beläuft sich auf **3,3 Mio. Euro (brutto)**. Detailliertere Informationen sind dem Kapitel Zeit- und Umsetzungsplan zu entnehmen.

4. Modellhaftigkeit/Vorbildcharakter

Die Projektinitiative „NEUE UFER, NEUE WEGE“ mit den beiden Trassenprojekten hat bundesweite Strahlkraft, da große Arbeitgeber die Vorteile eines gut funktionierenden Radverkehrsnetzes erkannt haben und bei Realisierung des Projektes ein erheblicher Teil des Berufsverkehrs durch Radverkehr substituiert wird. Diese Arbeitgeber sind Weltmarktführer und wirken daher mit ihrem Engagement für eine CO₂freie Mobilität auch über Stadt- und Landesgrenzen in ihren Berufsverbänden und Brancheninitiativen als Vorbilder hinaus.

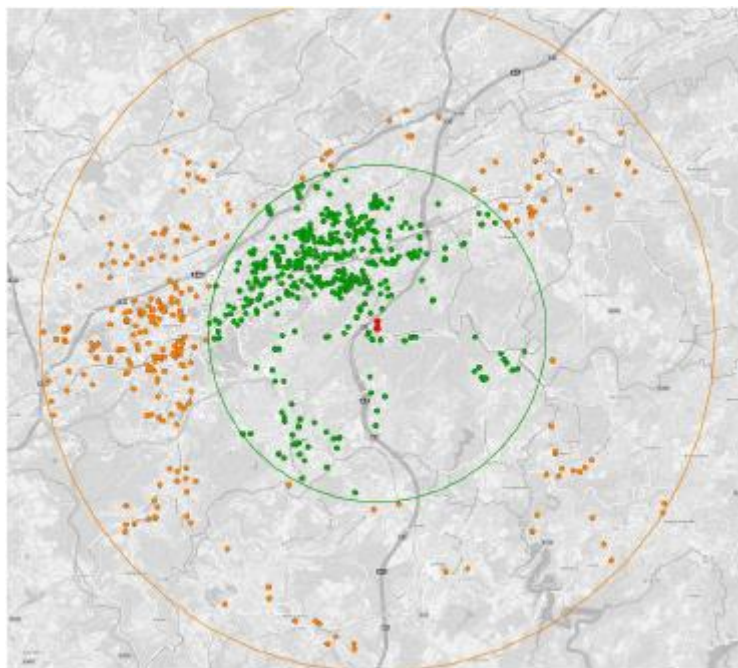
Sie sind bereits mit neuen Mobilitätskonzepten beschäftigt und möchten heute den Übergang von der Konzept- zur Realisierungsphase des Alltagsradelns befördern, um morgen mit ihren Mitarbeitern diese neue Mobilität zu leben.

Die Umwidmungen ehemaliger Bahntrassen als Radwege haben sich bewährt, da sie in der Regel kreuzungsarm sind, nur über geringe Steigungen verfügen und straßenfern liegen und somit auch eine hohe Verkehrssicherheit aufweisen. Hinzu kommt, dass es sich häufig um landschaftlich reizvolle Strecken handelt. Neben den topographischen Vorteilen verfügen diese alten Bahntrassen aufgrund ihrer historischen Erschließungsfunktion auch heute noch über eine hohe Funktionalität. Der besondere Innovationsgehalt dieses Antrags besteht aus den folgenden fünf Charakteristika:

1. Mit den skizzierten Trassen werden keine singulären Verbindungen geschaffen, sondern es wird konsequent in Netzstrukturen gedacht und die bestehenden Fahrradtrassen in Wuppertal zu einem Trassennetz erweitert. Das Radverkehrsnetz und die bestehenden Trassen (Nordbahntrasse, Sambatrasse sowie die im Bau befindliche Schwarzbachtrasse) erfahren durch die Erweiterungen mit der Hatzfeld-Trasse und der Langenfeld-Trasse einen bedeutenden Qualitätssprung. Diese fünf Trassen bilden somit als Hauptfahrradtrassen das Rückgrat des Radwegenetzes, von dem aus auch die Feinverteilung in die Wohngebiete gut funktioniert.
Auch wenn der Radwegeanteil am Modal Split noch auf niedrigem Niveau ist, so ist Wuppertal mittlerweile zu einer Aufsteigerstadt geworden und Wuppertal selbst versteht sich als Fahrradstadt. Durch den Qualitätssprung im Fahrradnetz werden die Aktivitäten in der Stadt Wuppertal zur Fahrradstadt deutlich unterstützt.
2. Die neu entwickelten Trassen adressieren gezielt die Pendlermobilität von Beschäftigten: Entlang der Trassen sind zahlreiche große Unternehmen angesiedelt. Eine Erhöhung des Radanteils auf dem Weg zur Arbeit ist mit vielfältigen Vorteilen verbunden. In Verbindung mit dem Pedelec bekommen die Fahrradtrassen eine zusätzliche Bedeutung. Fahrradfahren wird für bestimmte Personenkreise durch den Einsatz von Pedelecs interessanter: Topographische Herausforderungen werden gemeistert und die Reichweite verdoppelt sich. So stellt das Pedelec insbesondere auch für technikaffine Personen eine Alternative zum Auto dar.

3. Ein derzeit laufendes Forschungsprojekt zum Thema „Betriebliches Mobilitätsmanagement im Bergischen Städtedreieck“, ein EU-gefördertes Projekt im Rahmen der EFRE-Förderung des Landes NRW, zeigt, dass es einerseits bei vielen Beschäftigten der untersuchten Unternehmen in Wuppertal ein hohes Radpotenzial für den Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte gibt. Andererseits sind die Unternehmen daran interessiert, Maßnahmen zu ergreifen, um den Beschäftigten die Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit zu erleichtern.

Ein vorliegendes Mobilitätskonzept der Vorwerk-Elektrowerke zeigt das große Potenzial. An einem Standort an der projektierten Langerfeld-Trasse arbeiten insgesamt 1200 Mitarbeiter, davon leben 500 Mitarbeiter in einem Umkreis von 5 km und mehr als 800 Mitarbeiter in einem Umkreis von 10 km zum Arbeitsplatz.



Wohnorte der Vorwerk Mitarbeiter im Umkreis vom 5km bzw. 10 km um den Standort Laaken (Mobilitätskonzept Vorwerk, 2016)

4. Einbindung und Engagement vieler Akteure: Die beiden projektierten Trassen werden von zahlreichen Unternehmen entlang der Trassen unterstützt und von einem breiten bürgerschaftlichen Engagement getragen. Darüber hinaus ist ein gemeinsames, begleitendes Monitoring gewährleistet. Hierdurch können Empfehlungen zur Übertragbarkeit entwickelt werden, so dass dieses Modellprojekt auch für andere Kommunen Wege aufzeigen kann, wie gezielt die Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit gefördert werden kann.
5. Integrierter Ansatz: Neben der infrastrukturellen Verbesserung des Radwegenetz sind im Projekt auch qualitative und quantitative Verbesserungen bei der Abstellung von Fahrrädern (diebstahlsicher, vandalismusgeschützt, barrierefrei, witterungsgeschützt ...) bei den beteiligten Unternehmen geplant bzw. bereits umgesetzt (Vorwerk).

5. Treibhausgasminimierung und Monitoring

Die beiden geplanten Fahrradtrassen sind wichtige Ergänzungen des bestehenden Radwegenetz, durch die einerseits momentan schlechter angebundenen Stadtteile an das bestehende lokale und regionale Trassensystem angeschlossen werden und durch das andererseits ein Qualitätssprung innerhalb des Wuppertaler Radwegesystems erfolgt, so dass Fahrrad und Pedelec für Wege bis zu fünf bzw. zehn Kilometern eine gute Alternative zu motorisierten Individualverkehr darstellen.

Die Wirkungsabschätzung erfolgt daher auf zwei Niveaus: Zum einen im engen Radius um die beiden Trassen und zum anderen im weiteren Radius bezogen auf das gesamte Wuppertaler Stadtgebiet.

Die verbesserten infrastrukturellen Bedingungen in Verbindung mit verschiedenen kommunikativen und informatorischen Maßnahmen zur Fahrradförderung und zur Gesundheitsvorsorge durch die an den Trassen ansässigen Unternehmen und weiterer Akteure sind wesentliche Voraussetzungen, um nennenswerte Verlagerungen vom Auto auf das Rad bzw. Pedelec zu erreichen. Für die Wirkungsabschätzung werden soweit vorhanden Wuppertal-spezifische Daten oder verfügbare Durchschnittswerte zugrunde gelegt. Aufgrund des Fehlens aktuellerer verkehrsspezifischer Daten, wird die Pedelecnutzung, die insbesondere in den letzten Jahren enorm an Bedeutung gewonnen hat, tendenziell unterschätzt.

Die Wirkungsabschätzung hinsichtlich der Treibhausgasminderung durch die Umsetzung der beiden Trassen ist als ex-ante Potenzialschätzung angelegt. Dabei ist diese Schätzung bewusst konservativ, aber richtungssicher angelegt. Die genaue Ausführung zu den Annahmen können einer separaten Anlage entnommen werden.

Abschätzung der Treibhausgasminderung

Im unmittelbaren Einzugsbereich der Trassen leben rund 51.000 Bewohner*innen (27.549 Bewohner*innen im Umfeld der Hatzfeld-Trasse und 23.090 Bewohner*innen im Umfeld der Langerfeld-Trasse). Basierend auf den Daten zum Modal Split der letzten Verkehrsbefragung im Auftrag der Stadt Wuppertal aus dem Jahr 2011 wird für diesen Kernbereich angenommen, dass die Umsetzung der Fahrradtrassen bei den Wegen bis zu 10 Kilometern zu einem Modal Shift von 4 Prozentpunkten zugunsten des Rads (bzw. Pedelecs) erfolgt.

Entsprechend der Annahmen wird angenommen, dass der Großteil der verlagerten Wege vom MIV (89 %) stammt, und etwa jeder zehnte Weg (11 %) vorher mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurde. Verknüpft man diese Verlagerungen zum Rad in den verschiedenen Entfernungsklassen bis 10 km jeweils mit spezifischen durchschnittlichen Wegelängen ergibt sich folgendes Bild: Durchschnittlich fährt nach Umsetzung der beiden Fahrradtrassen jeder der 50.639 Einwohner*innen im näheren Einzugsbereich täglich 371 Meter weniger mit dem Auto als vorher. Auf ein Jahr gerechnet ergibt sich eine Reduzierung von 6,67 Mio. Personenkilometer mit dem Auto. Unter Berücksichtigung des vorgegebenen Pkw-Besetzungsgrads entspricht dies einer Reduzierung der Pkw-Fahrleistung um rund 4,9 Mio km.

Insgesamt ergibt sich somit im engeren Einzugsbereich eine jährliche Reduzierung von 1.078 t CO₂ (1.088 t CO₂ aus den reduzierten Pkw-Kilometern abzüglich 10 t CO₂ aus den zusätzlichen Pedelec-Kilometern).

Im weiteren Einzugsbereich, d.h. dem restlichen Wuppertaler Stadtgebiet leben knapp 310.000 Menschen. Aufgrund der qualitativen Verbesserungen für das Gesamt-Radverkehrsnetz wird bei den Wegen bis 10 km mit einem Modal Shift in Höhe von 2 Prozentpunkten zugunsten des Rads (bzw. Pedelecs) ausgegangen. Die übrigen Annahmen und Vergleichswerte werden wie im engeren Einzugsbereich angesetzt. Hieraus ergibt sich im weiteren Einzugsbereich eine jährliche Reduzierung von 3.267 t CO₂ (Reduzierung durch Pkw-Kilometer um 3.328 t CO₂ zuzüglich CO₂-Emissionen aus Pedelecnutzung um 61 t CO₂).

Insgesamt ergeben sich somit jährliche THG-Einsparungen in Höhe von 4.345 t CO₂. Da sich diese Einsparungen der CO₂-Emissionen jedoch nicht nur auf ein Jahr auswirken, sondern auch in den Folgejahren bestehen bleiben, sind die Einsparungen deutlich höher anzusetzen. Innerhalb von 10 Jahren belaufen sich die Einsparungen auf 43.450 t CO₂, innerhalb von 30 Jahren auf 130.350 t CO₂ im Vergleich zum Referenzjahr ohne die beiden Trassen.

Nicht berücksichtigt wurden bei der Wirkungsabschätzung weitere Verlagerungseffekte, die sich daraus ergeben, dass sich in Verbindung mit dem gut ausgebauten ÖPNV-Netz entlang der Talachse die Fahrradtrassen auch eine Verbesserung bei der Kombination von Rad und öffentlichen Verkehrsmitteln und somit weitere Verlagerung vom Auto auf die Kombination ÖV und Rad möglich sind.

Konzept für ein Wirkungsmonitoring

Ziel des Wirkungsmonitorings ist es zu untersuchen, welchen Effekt die Realisierung der beiden Fahrradtrassen hinsichtlich einer Verlagerung von Wegen vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad hat. Da die Wirkungsabschätzung zum Teil auf Bundesdurchschnittswerte bzw. auf Annahmen aus Potenzialabschätzungen anderer Fahrradtrassen basiert, ist es wichtig, im Rahmen der Projektumsetzung ein Wirkungsmonitoring durchzuführen, um konkretere Aussagen zur Wirkung der beiden geplanten Fahrradtrassen zu erhalten.

Das Wirkungsmonitoring umfasst dabei quantifizierbare Wirkungen, wie die Reduzierung von Verkehrsmitteln bzw. die Verlagerung auf andere Verkehrsmittel und die damit verbundenen klima- und umweltrelevanten Effekte (insbesondere CO₂), ebenso wie nicht-quantifizierbare Wirkungen, die mittel- bis langfristig quantifizierbare Wirkungen nach sich ziehen können (z.B. Haltungsänderungen in Bezug auf bestimmte Verkehrsmittel, Image von Verkehrsmitteln).

Zur Quantifizierung von Wirkungen ist es notwendig, zu Beginn, d.h. bevor die neuen Fahrradtrassen umgesetzt sind, und nach Umsetzung der neuen Fahrradtrassen umfängliche Erhebungen durchzuführen. Nur so ist es möglich, im Vergleich von ex-ante-Analysen und ex-post-Analysen Veränderungen im Mobilitätsverhalten und damit verbundenen Treibhausgasminderungen nach Umsetzung der Maßnahmen festzustellen.

Die Erhebungen setzen sich zusammen aus jeweils einer Mobilitätsbefragung der Bewohner*innen im engeren und weiteren Einzugsbereich der Trassen (jeweils ex-ante und ex-post). Im Rahmen dieser Befragungen sollen relevante Mobilitätskennziffern (Verkehrsmittelverfügbarkeit, Verkehrsmittelnutzung, Modal Split, Wegezwecke, Wegeketten u.ä.) und hemmende und fördernde Faktoren bei der Verkehrsmittelwahl erhoben werden.

Da neben dem Alltagsverkehr insbesondere ein Fokus auf die beruflich bedingte Mobilität gelegt wird, wird darüber hinaus in den ansässigen Unternehmen jeweils ex-

ante und ex-post eine Mobilitätsbefragung (Mitarbeitermobilität, dienstliche Mobilität) durchgeführt.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit der Projektinitiative „NEUE UFER, NEUE WEGE“ wird unterteilt in die städtische/lokale und die überregionale Kommunikation, wobei nur die überregionale Kommunikation Bestandteil der Förderung sein wird.

Der Schwerpunkt der lokalen, städtischen Öffentlichkeitsarbeit liegt in der Bewerbung über die einzelnen Kommunikationskanäle unseres breit gefächerten Kooperationspartner-Netzwerks. Die Partner werden über ihre bestehenden und vielfältigen Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit die Umbauarbeiten zu Fahrradwegen und die Fertigstellung kommunizieren.

Ein besonderer Fokus soll bei diesem Projekt auf die unternehmensinterne Kommunikation gelegt werden. Im Sinne des Betrieblichen Gesundheitsmanagements haben insbesondere die Personalabteilungen der großen Firmen ein Interesse, ihre Mitarbeiter zu einer gesundheitsbewussten Lebensweise zu motivieren. Der Bau der neuen Trassen wird daher in der innerbetrieblichen Kommunikation einen hohen Stellenwert einnehmen.

Désirée Müller, Personalchefin der Fa. Erfurt:

„Im Rahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements „EGI“ (Erfurt Gesundheitsinitiative) fördert die Fa. Erfurt sportliche Aktivitäten ihrer Mitarbeiter. Wer mit dem Fahrrad zur Arbeit kommt kann das Notwendige (der Arbeitsweg) geschickt mit dem Sinnvollen sportlich und umweltverträglich verbinden. Die Anbindung an das Trassennetz bedeutet für unsere Mitarbeiter, dass sie deutlich sicherere Radwege nutzen können.“

Hier einige Überlegungen zu unternehmensinternen Maßnahmen:

Maßnahme	Maßnahmenfeld	Erläuterung
Radabstellanlage	Infrastruktur	Abstellanlage für Fahrräder der Mitarbeiter (diebstahlsicher, eingangsnah, Wetterschutz)
Umkleideräume, Duschgelegenheiten	Infrastruktur	Möglichst in der Nähe der Abstellanlage, mit abschließbaren Schränken
Reparaturservice	Service	Angebot der Fahrradreparatur, Instandhaltung vor Ort, zusätzlich Beratung bei Kauf
Kooperation mit Fachhandel	Service	
Firmenfahrräder	Service	Bereitstellung von Fahrrädern und Kleidung z. B. mit Firmenlogo, Dienstfahrrad anstelle Dienstwagen
Radfahrbekleidung	Service	
Integration ins Gesundheitsmanagement	Service	Trainingspläne, Gesundheitschecks
Mitfahrerbörse	Information	Zusammenschluss von Radfahrern über Intranet, Aushang
Fahrradbroschüre	Information	Erstinformationen über Routen, Abstellanlage, Umkleideräume etc.
Individuelle Streckenberatung	Information	Informationen über vorhandene Routen (Sicherheit, Schnelligkeit, landschaftliche Schönheit), Streckenpläne, Routenplaner, betriebl. Radfahrbeauftragter
Betrieblicher Radfahrbeauftragter	Information	Persönlicher Ansprechpartner vor Ort
Stempelkarte	Motivation	Jede Fahrt wird an Pforte abgestempelt, volle Stempelkarte nimmt z. B. an Verlosung teil

Die überregionale Kommunikation der Projekte soll zum Zeitpunkt der Eröffnung unter der Überschrift „Vorbildcharakter oder Modellhaftigkeit“ angestrebt werden. Im Rahmen des vorgegebenen Förderbudgets zur Öffentlichkeitsarbeit soll der Transfer dieses Modellvorhabens für die Fachöffentlichkeit und andere Kommunen im Vordergrund stehen. Vorgesehen ist eine besondere Fachveranstaltung in Kooperation mit dem Wuppertal-Institut, wo die Beteiligung der Unternehmen, die unternehmensinterne Aktivitäten zur Förderung des Fahrradverkehrs sowie das Wirkungsmonitoring im Vordergrund stehen. Ziel ist hier die Kommunikation des Vorhabens mit seiner Modellhaftigkeit und die Demonstration der Machbarkeit für andere Kommunen und Regionen.

6. Zeit- und Umsetzungsplan

Zeit- und Umsetzungsplan						Fahrradstadt Wuppertal 2025
Mai 19	Mai 20	Mai 21	Dez 22	Dez 23	Dez 24	Dez 25
Fördergelder + Eigenanteil	Planung, Gutachten + Grundstückskauf	Bau				
Eigenanteil 330.000€	finanziert aus Eigenanteil	3 Mio €				
bei 90% Förderung						

Kostenschätzung Langerfelder Trasse

Text	Menge	EP	GP
Vor- und Erdarbeiten			
Baustelleneinrichtung	1 Psch.	30.000,00 €	30.000,00 €
Baugelände abräumen von Aufwuchs	3.500 m²	5,00 €/m²	17.500,00 €
Schienen ausbauen, entsorgen	1.900 m	15,00 €/m	28.500,00 €
Holzschwellen ausbauen, entsorgen	3.000 Stck.	25,00 €/m²	75.000,00 €
Vorh. Gleisschotter ausbauen u. seitlich lagern	1.000 m³	8,00 €	8.000,00 €
Zulage Abbrucharbeiten im Tunnel	1 Psch.	15.000,00 €	15.000,00 €
Gleisschotter entsorgen	1.600 t	65,00 €/t	104.000,00 €
Oberboden liefern u. andecken	150 m³	30,00 €/m³	4.500,00 €
Gräben	350 m	20,00 €/m	7.000,00 €
Summe			289.500,00 €
Tunnel und Stützwandsanierung			
Tunnelsanierung	240 m	1.500,00 €/m	360.000,00 €
Sanierung Tunnelportal	2 Stck.	15.000,00 €/Stck.	30.000,00 €
Sanierung Stützwand	3.000 m²	120,00 €/m²	360.000,00 €
Summe			750.000,00 €
Platz- und Wegebau			
Rohplanum für Wege und Plätze herstellen	6.500 m²	1,20 €/m²	7.800,00 €
Tragschicht	6.500 m²	14,00 €/m²	91.000,00 €
Bituminöse Tragschicht incl. Bindemittel	4.800 m²	15,00 €/m²	72.000,00 €
Asphaltdeckschicht	1.800 m²	13,00 €/m²	23.400,00 €
Anschlüsse der Deckschicht	2.000 m	5,50 €/m	11.000,00 €
Erschweriszulage für Einbauarbeiten im Tunnel	1 Psch.	20.000,00 €	20.000,00 €
Plattendruckversuche	8 €/Stck.	250,00 €	2.000,00 €
Summe			227.200,00 €
Ausstattung und sonstiges			
Zaun	2.000 m	70,00 €/m	140.000,00 €
Beleuchtung inkl. Kabel	1.800 m	132,00 €/m	132.000,00 €
Rampe als Stahlkonstruktion	230 m	3.500,00 €/m	805.000,00 €
Schilder	4 Stck.	250,00 €/Stck.	1.000,00 €
Poller	12 Stck.	250,00 €/Stck.	3.000,00 €
Querung Öhder Straße	1 Psch.	50.000,00 €	50.000,00 €
Begrünung und Fertigstellungspflege	1 Psch.	2.900,00 €	2.900,00 €
Summe			1.133.900,00 €
gesamt netto			2.400.600,00 €
Bauleitung			120.000,00 €
gesamt brutto			2.999.871,40 €

Absichtserklärung (Letter of Intent)

Zur Unterstützung des Ausbaus des Wuppertaler Trassennetzes zur Förderung der Alltagsmobilität, insbesondere der beruflichen Mobilität

Am 3. Dezember 2014 hat die Bundesregierung sich anspruchsvolle Klimaschutzziele gesetzt: Die Treibhausgasemissionen in Deutschland zu senken. Eine Maßnahme, die aus diesem Aktionsprogramm Klimaschutz resultiert, ist die klimafreundliche Gestaltung des Personenverkehrs, die auch einen Fokus auf die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs legt.

Wir möchten den Ausbau des Trassennetzes zur Förderung der Alltagsmobilität in Wuppertal unterstützen. Gerade in unserer Region wird die Fahrradnutzung durch die Topographie erschwert. Die Umwidmung ehemaliger Bahntrassen als Fahrradtrassen hat sich in Wuppertal bewährt. Diese alten Bahntrassen sind in hohem Maße als Radwege geeignet, da sie in der Regel kreuzungsarm sind, nur über geringe Steigungen verfügen und straßenfern liegen und somit auch eine hohe Verkehrssicherheit aufweisen. Wir sind der Meinung, dass ein fahrradfreundliches Umfeld einen positiven Standortfaktor darstellt, indem:

- mehr Zufriedenheit der Arbeitnehmer entsteht
- die Arbeitnehmer sich mehr bewegen und somit gesünder sind, was sich positiv auf Arbeitsfähigkeit und Krankenstand auswirken wird
- die Bereitstellung von PKW Stellplätzen große Flächen in Anspruch nehmen, die nicht mehr für anderweitige Nutzungen wie z.B. für Produktions- aber auch Grünflächen oder Fahrradstellflächen zur Verfügung stehen
- für Besucher eine angenehmere Anfahrt ermöglicht wird

Für unser Unternehmen hat das Thema Fahrradnutzung in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Wir werden auf unserem Betriebsgelände für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Abstellsituation von Fahrrädern zukünftig verbessern. Weitere betriebsinterne Maßnahmen sind vorgesehen oder auch schon umgesetzt.

Wuppertal, 30.4.18
Ort/Datum


Dr. Hendrik Wehr
Vorwerk Elektrowerke
GmbH & Co. KG
Blombacher Bach 3
42270 Wuppertal
Name/Firma

Absichtserklärung (Letter of Intent)

Zur Unterstützung des Ausbaus des Wuppertaler Trassennetzes und zur Förderung der Alltags- und beruflichen Mobilität.

Am 3. Dezember 2014 hat die Bundesregierung sich anspruchsvolle Klimaschutzziele gesetzt: Die Treibhausgasemissionen in Deutschland zu senken. Eine Maßnahme, die aus diesem Aktionsprogramm Klimaschutz resultiert, ist die klimafreundliche Gestaltung des Personenverkehrs, die auch einen Fokus auf die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs legt.

Wir möchten den Ausbau des Trassennetzes zur Förderung der Alltagsmobilität in Wuppertal unterstützen. Gerade in unserer Region wird die Fahrradnutzung durch die Topographie erschwert. Die Umwidmung ehemaliger Bahntrassen als Fahrradtrassen hat sich in Wuppertal bewährt. Diese alten Bahntrassen sind in hohem Maße als Radwege geeignet, da sie in der Regel kreuzungsarm sind, nur über geringe Steigungen verfügen und straßenfern liegen und somit auch eine hohe Verkehrssicherheit aufweisen. Wir sind der Meinung, dass ein fahrradfreundliches Umfeld einen positiven Standortfaktor darstellt, indem:

- mehr Zufriedenheit der Arbeitnehmer entsteht
- die Arbeitnehmer sich mehr bewegen und somit gesünder sind, was sich positiv auf Arbeitsfähigkeit und Krankenstand auswirken wird
- die Bereitstellung von PKW Stellplätzen große Flächen in Anspruch nehmen, die nicht mehr für anderweitige Nutzungen wie z.B. für Produktions- aber auch Grünflächen oder Fahrradstellflächen zur Verfügung stehen
- für Besucher eine angenehmere Anfahrt ermöglicht wird

Für die ERFURT & Sohn KG hat das Thema „Betriebliches Gesundheitsmanagement“ in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen.

Unsere Vision ist es, die Arbeitsbedingungen in unserer Firma mit der aktiven Mitarbeit unserer Mitarbeiter so zu gestalten, dass wir alle gesund und motiviert arbeiten können, z.B. durch eine gute Arbeitsplatzgestaltung und -organisation und darüber hinaus durch verschiedene Gesundheits- und Unterstützungsangebote im Bereich der Firma – dies auch nachhaltig.

Der Ausbau des Wuppertaler Trassennetzes würde unsere bereits bestehenden Angebote, wie unseren Lauf- oder Nordic Walking-Treff, unterstützen und zugleich dafür sorgen unsere Angebotsvielfalt zu erweitern. Viele unserer Mitarbeiter betonen immer wieder, dass sie gern mit dem Fahrrad zur Firma kommen würden. Dementsprechend möchten wir in naher Zukunft unsere Mitarbeiter mit einer Jobrad-Initiative unterstützen. Auf unserem Betriebsgelände wird schon heute die Abstellsituation von Fahrrädern verbessert. Weitere betriebsinterne Maßnahmen sind vorgesehen oder auch schon umgesetzt.

Wuppertal, den 14.05.2018

Ort/Datum

ERFURT & Sohn KG

Firma


Erfurt & Sohn KG
Hugo-Erfurt-Str. 1
42399 Wuppertal



GASKESSEL WUPPERTAL GmbH & Co. KG - Friedrich-Ebert-Str. 130 - 42117 Wuppertal

Absichtserklärung (Letter of Intent)
zur Unterstützung des Ausbaus des Wuppertaler Trassennetzes

Als Lokalpatrioten und Liebhaber unserer schönen Stadt Wuppertal und der Wupper möchten wir den Ausbau des Trassennetzes zur Förderung der Mobilität von Groß und Klein unterstützen.

Die Besonderheit an den Trassennetzen ist, die Stadt zu erleben und aus vielen verschiedenen Blickwinkeln zu sehen, was vorab in dieser Form nicht möglich war. Unser bergisches Land lässt eine durchgehende Nutzung mit dem Rad nur erschwert zu – daher bietet der Trassenausbau einen Umschwung zu einer Fahrradfreundlichen Stadt. Die Trassen sind – ähnlich der Wupper – neue Lebensadern der Stadt, die mit geringer Steigung verkehrssicher allen Bewegungsfreudigen diverse Möglichkeiten eröffnet – die Nachnutzung der ehemaligen Bahntrassen in Wuppertal ist hierfür optimal.

Ein Ausbau ist daher außerordentlich wünschenswert.

Insbesondere der Ausbau der Langerfelder Trasse – als lückenloser Anschluss an das Ruhrradwegenetz und die Nordbahntrasse und den somit erfolgenden Anschluss der Heckinghausener Höhen ist für uns von besonderem Interesse.

Der seit 1998 unter Denkmalschutz stehende Gaskessel in Wuppertal Heckinghausen prägt das Stadtbild seit nunmehr 64 Jahren und wird nun durch die Gaskessel Wuppertal GmbH & Co KG

revitalisiert und einer neuen Nutzung zugeführt. Im Inneren der unter Denkmalschutz stehenden und dann aufbereiteten Kesselhülle wird ein Gebäude „implantiert“, welches zukünftig allen Raum für Gastronomie, Sport und Event,- und spektakuläre Ausstellungsflächen bieten wird.

Hiermit wollen wir alle Wuppertaler aber natürlich auch alle aus dem Umland ansprechen und Ihnen dieses beeindruckende Stück Industriegeschichte mit seinen neuen Nutzungen zugänglich machen.

Durch den Anschluss der Langerfelder Trasse und eine Realisierung des Wupperradweges durch das Tal ist der Gaskessel in Wuppertal Heckinghausen auch mit dem Rad oder zu Fuß besser erreichbar, was wir natürlich zur Förderung des Denkmal,- Sport,- Gastronomie und Eventstandortes begrüßen.

Wir planen neben Fahrradabstellplätzen eine Pedelec Station einzurichten, um auch zu fördern, das Auto stehen zu lassen und vielleicht über die Trassen und Radwege das Ziel zu erreichen.

Wuppertal, 26.04.2018

Gaskessel Wuppertal GmbH & Co. KG
Friedrich-Ebert-Str. 130
42117 Wuppertal

GASKESSEL WUPPERTAL
STANDORT

Mohrenstraße 3
42289 Wuppertal
info@der-gaskessel.de
www.der-gaskessel.de

**FIRMENSITZ/
KORRESPONDENZ**

GASKESSEL WUPPERTAL
GmbH & Co. KG
Friedrich-Ebert-Straße 130
42117 Wuppertal
Fon +49 (0)2053 - 42 49 82
Fax +49 (0)2053 - 42 49 83

GESCHÄFTSFÜHRER

Thomas Drescher
Marcello Groß
Daniel Mai

BANKVERBINDUNG

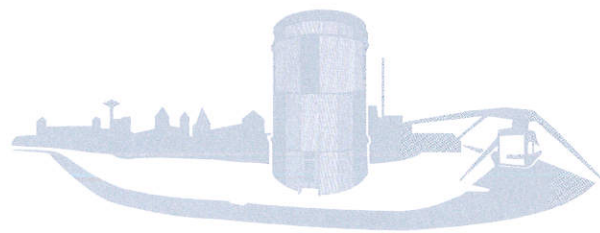
IBAN:
DE53 3305 0000 0000 7782 33
BIC: WUPSDE33
Stadtsparkasse Wuppertal

REGISTERGERICHT

Wuppertal HRA 24179
UST-Nr: 132/5843/110
UST-IdNr: DE303473045

Persönlich haftende

Gesellschafterin:
GASKESSEL WUPPERTAL
Verwaltungsgesellschaft mbH
Registergericht
Wuppertal HRB 26865



8. 5. 2018

Geh- und Radweg – Teilstück Langerfelder Trasse bzw.
Geh- und Radweg Wupper – Ruhr

Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Der Verein Neue Ufer hat der Bezirksvertretung Langerfeld-Beyenburg die Absichtserklärung zur Unterstützung des Trassennetzes in Wuppertal zukommen lassen. Sehr gerne unterstützt die Bezirksvertretung auch diese Initiative.

Die Bezirksvertretung selbst hat bereits am 18. 11. 2014 eine Verlängerung des Geh- und Radwegenetzes (Nordbahntrasse) beantragt. Dieser Antrag wurde am 15. 12. 2014 im Rat der Stadt ebenfalls beschlossen. Es handelt sich um das Teilstück Schwarzbachtrasse, welches sich inzwischen im Bau befindet.

Das nun zu beantragende Teilstück Langerfelder Trasse verbindet die Flüsse Wupper und Ruhr. Dieses Teilstück wurde am 12. 9. 2017 von der Bezirksvertretung Langerfeld-Beyenburg ebenfalls beschlossen.

Verfolgt wird jetzt über einen Kooperationsvertrag, getragen von Bürgern und Industrie, mit dem Namen

Neue Ufer – Neue Wege

dieses Projekt umzusetzen.

Nunmehr hoffen wir auf eine Unterstützung durch die Bundesregierung.

Mit freundlichen Grüßen

Eberhard Hasenclever
Bezirksbürgermeister

Anlagen: Antrag vom 18. 11. 2014
 Antrag vom 12. 09. 2017

Geh- und Radweg - Teilstück Langerfelder Trasse bzw.
Geh- und Radweg Wupper - Ruhr

08.05.2018

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

Der Stadtbezirk Heckinghausen ist ein Teil des Stadtteils Barmen mit 130000 Einwohnern.

Seit Beginn der verstärkten Geh- und Radweg Diskussion hat die BV Heckinghausen die Diskussion aufmerksam verfolgt und in einem Antrag vom 05.09.2017 sich positiv hierzu platziert.

Das Bemühen war von Anfang an die Stadtkerne an die laufende Geh- und Radwegplanung anzupassen.

Wir sehen dies bei dieser Planung - Wupper/Ruhr - als gegeben an.

In diesem Zusammenhang sind wir über die Initiative der dort ansässigen Betriebe und ihre Absichtserklärung erfreut.

Wir hoffen auf die Unterstützung der zuständigen Bundes- und Landesministerien.

Mit freundlichen Grüßen

Christoph Brüssermann
Bezirksbürgermeister

„Wir suchen immer Personal“

Immer mehr Wuppertaler steigen aufs Fahrrad um, doch der Nachwuchs an Zweirad-Mechatronikern fehlt.

von Hannah Florian

Konzentriert steht Eaven Kastgen in der Werkstatt des Zweirad-Experten an der Friedrich-Ebert Straße vor einem Fahrrad und schraubt mit gekonnten Griffen an der Gangschaltung. Seit zweieinhalb Jahren arbeitet der 20-jährige Solinger als Auszubildender zum Zweirad-Mechatroniker in der Fahrradwerkstatt von Axel Franz in Elberfeld. Damit ist er einer von zwei Auszubildenden als Zweirad-Mechatroniker in ganz Wuppertal.

Seit Eaven Kastgen zwei Jahre alt ist, sitzt er im Fahrradsattel. „Mein Vater hat mir das Radfahren beigebracht. Mittlerweile fahre ich hauptsächlich Downhill, also Abfahrtsrennen auf Zeit“, sagt er. Mit der Ausbildung zum Zweirad-Me-



Auszubildender Eaven Kastgen (l.) und Axel Franz, Inhaber von „Der Zweirad-Experte“, tüfteln gemeinsam am Fahrrad.
Foto: Simone Bahrman

und wenig Fachkräfte, um den Andrang zu bewältigen.

„Wir suchen immer händelnd nach Personal“, beklagt sich Inhaber Axel Franz. Obwohl mehrere Betriebe in Wuppertal Zweirad-Mechatroniker ausbilden könnten, ist Axel Franz mit seinen zwei Azubi-Stellen bisher der einzige Betrieb. Die Ausbildung zum Zweirad-Mechatroniker dauert dreieinhalb Jahre, in denen die Azubis nicht nur als Schrauber arbeiten, sondern auch in

sich häufig nur in ihrem Spezialgebiet gut auskennen. „Aber wir decken im Kundenbetrieb die ganze Familie ab, vom Kind mit dem Puky-Fahrrad bis zur Mutter mit Damen City-Bike“, sagt Axel Franz. Und: „Auch im technischen Bereich wandelt sich zurzeit so viel, da müssen wir immer am Ball bleiben.“ Besonders bei den E-Bikes kommen immer wieder technische Neuerungen auf den Markt: „Bald wird es sogar das erste ABS für E-Bikes geben.“

Doch bis es so weit ist, müssen erstmal die vorhandenen Fahrräder und E-Bikes fit für die Straße gemacht werden. „Gerade in der Saison kommen alle, da stoßen wir schnell an unsere Grenzen.“ Zwar werden Wehwehchen wie ein kaputter Bremszug oder ein Plattfuß schnell ambulant behandelt, auf eine rundum Inspektion warten Wuppertaler zurzeit allerdings rund zwei Monate.

Auch beim Pedalero im Luisenviertel müssen Kunden etwas Zeit mitbringen. „Meist dauert eine Reparatur ein bis zwei Tage, wenn etwas bestellt werden muss dann aber auch mal länger“, erklärt Inhaber Benedikt Schulz. Bei ihm arbeitet nur ein einziger ausgebildeter Zweirad-Mechatroniker. „Die anderen sind ungelehrte Kräfte.“ Gerade vor Feiertagen, wenn das Wetter Sonne verspricht und die Wuppertaler sporadisch für eine Tour ihr Fahrrad aus dem Keller holen, kann es beim Pedalero wie auch beim Zweirad-Experten mal eng werden.

Generell vollzieht sich in Wuppertal in den letzten Jahren eine leichte Trendwende: „Die Wuppertaler entwickeln sich von Freizeitfahrern langsam zu Alltagsfahrern, die auch mal das Fahrrad zur Arbeit nehmen“, sagt Franz. Und: „Daran sind die Nordbahntrasse und der E-Bike-Trend sicher nicht ganz unschuldig.“

„Die Wuppertaler entwickeln sich von Freizeitfahrern langsam zu Alltagsfahrern, die auch mal das Fahrrad zur Arbeit nehmen“
Axel Franz („Der Zweirad-Experte“)

chatroniker hat Eaven Kastgen sein Hobby zum Beruf gemacht – und ist sichtlich glücklich damit. „Ich habe in meiner Freizeit schon immer an meinen Rädern geschraubt. Jetzt mache ich es eben jeden Tag.“

Doch gerade in den Sommermonaten gibt es in der Werkstatt vom Zweirad-Experten immer viel zu tun

Kundenkontakt kommen und kaufmännisch ausgebildet werden.

Auch Quereinsteiger finden bei Axel Franz einen Platz. „Trotzdem müssen wir bei ihnen oft noch zwei oder drei Jahre nachschulen“, erklärt der Inhaber. Das Problem sei, dass viele Quereinsteiger als Hobby-Radfahrer einsteigen und