

Kurzfassung

Die vorliegende Arbeit behandelt drei unterschiedliche Reallabor-Konzepte zu einer autofreien Gestaltung des Luisenviertels in Wuppertal. Anhand dieser Konzepte werden die Auswirkungen einer autoarmen Gestaltung auf festgelegte Kriterien aufgezeigt. Das Ziel der Arbeit ist ein für den Rad- und Fußverkehr optimiertes und für den Liefer- und Anwohnerverkehr möglichst verträgliches Konzept herauszuarbeiten.

Das Luisenviertel ist durch mehrere Buslinien und die Schwebebahn sehr gut an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen. Außerdem ist es durch den Hauptbahnhof, der mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes innerhalb von fünf Minuten erreicht werden kann, auch mit dem Fernverkehr bestens vernetzt. Das Luisenviertel ist ein Mischgebiet, in dem gewohnt und gearbeitet wird. Aufgrund des ansässigen Gewerbes fahren alleine in den Morgenstunden etwa 130 Lieferfahrzeuge in das Quartier ein. Im Luisenviertel gibt es über 800 Stellplätze für Kraftfahrzeuge, von denen bei mehreren Zählungen zwischen 35 % und 50 % belegt waren.

In dem ersten Konzept wird eine weiträumige Fußgängerzone im Luisenviertel geplant. Der Lieferverkehr wird durch ein Lieferzeitfenster und Ladezonen geregelt. Die Stellplätze im Straßenraum werden größtenteils abgeschafft und durch die für Sommer 2020 geplante Wiedereröffnung des Parkhauses „Am Kasinogarten“ kompensiert. Der frei gewordene Platz wird teilweise den ansässigen Cafés, Gastronomen und Einzelhändler zur Verfügung gestellt und ansonsten durch öffentliche Sitzgelegenheiten und Spielgeräte aufgewertet. Das zweite Konzept behandelt eine teilweise autofreie Fahrradstraße auf der Friedrich-Ebert-Straße. Die Fahrradstraße ist zwischen der Obergrünwalder Straße und der Laurentiusstraße für Kraftfahrzeuge gesperrt. Dadurch ist die Straße auf Höhe des Laurentiusplatz autofrei und die Lärm- und Abgas Emissionen auf dem Platz nehmen ab. Davon profitieren Anwohner und Besucher, die sich auf dem Platz oder in der umliegenden Außengastronomie aufhalten. Für den gesperrten Bereich der Fahrradstraße wird ebenfalls ein Lieferzeitfenster eingerichtet und es werden mögliche Mikro-Depot Standorte erläutert. In dem dritten Konzept wird eine Nachtsperre für Kraftfahrzeuge thematisiert. Diese hat das Ziel den Lärmschutz für Anwohner in der Nacht zu verbessern. Dabei wird an den Einfahrten des Luisenviertels die Einfahrt für Kraftfahrzeuge aller Art von 22-6 Uhr verboten. Ausgenommen sind Anwohner und wenige Gewerbe mit einer begründeten Sondergenehmigung.

Aufgrund der guten Voraussetzungen im Luisenviertel, wie z. B. die gute Anbindung an die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, die Nähe zu der Elberfelder Innenstadt, die Parkhäuser an den Rändern, und die beliebte Außengastronomie eignet sich das Luisenviertel hervorragend für ein autofreies Reallabor. Die Analyse der Konzepte zeigt, dass eine umfassende Verkehrsberuhigung in Verbindung mit modernen Konzepten für den Liefer- und Anwohnerverkehr die beste Möglichkeit für eine lokale Verkehrswende bedeutet.

Abstract

The work at hand deals with three different concepts for a car-free design of the Luisenviertel in Wuppertal. These concepts are in the form of real laboratories. Based on these concepts, the effects of a nearly car-free design based on defined criteria is shown. The goal of the study is to create a system that is optimised for bicycle and pedestrian traffic and is suitable for delivery and compatible with local traffic.

The Luisenviertel is very well connected to public transportation, including the bus and schwebbahn stations. It is also very well connected to the main train station, which can easily be reached through the environmental network within five minutes, and it is connected to the long-distance traffic network. The Luisenviertel is a diverse area, in which people live and work. Due to the local businesses, the morning hours alone bring about 130 delivery vehicles into the neighbourhood. there are over 800 parking spaces for motor vehicles in the Luisenviertel of which on average around 35% to 60% are occupied based on several random counts.

In the first concept a spacious pedestrian zone is planned in the Luisenviertel. The delivery traffic will be regulated by a delivery time window and loading zones. The parking spaces on the side of the road will be eliminated and compensated for by the reopening of the *Am Kasinogarten* multi-storey car park garage. The space that is won by eliminating the parking spaces on the side of the road will be made available to local cafés, restaurants, and retailers and otherwise enhanced by public seating and playground equipment. The second concept deals with a partially car-free Luisenviertel where a bicycle street on the Friedrich-Ebert-Straße will be reserved for bicycles only. The bicycle road will be located between the Obergrünewalder Straße and the Laurentiusstraße and will not be accessible for motor vehicles. Therefore, the road on the level of the Laurentiusplatz will be car-free and the noise and exhaust emissions will be reduced. This will benefit residents and visitors, who can enjoy the area in front of the Laurentius church or the surrounding outside dining options. For the closed area of the bicycle road there will also be a delivery time window for businesses located on these roads and the option of possible micro-depot locations are mentioned. The third concept deals with a night-time closure for motor vehicles. This has the goal of improving noise protection for the residents at night. To enforce this, the entrance into the Luisenviertel will be prohibited for motor vehicles of all kinds from 10 pm to 6 am. Excluded are residents and a few businesses with a justified special permission.

Due to the good conditions in the Luisenviertel, such as the good connection to the public transport of the environmental network, the proximity to the city centre of Elberfeld, the parking garages on the outskirts, and the popular outdoor dining options, it is suitable and a great opportunity for a car-free real laboratory. The analysis of the concepts shows that comprehensive traffic reduction in combination with modern concepts for Delivery and resident traffic are the best options for a local traffic revolution.