

Stellungnahme zum Entwurf des neuen Nahverkehrsplans des Oberbergischen Kreises

Der Nahverkehrsplan (NVP) wird derzeit vom Oberbergischen Kreis neu aufgestellt. Der Entwurf ist den Kommunen im Kreis zur Stellungnahme zugeleitet worden.

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) hat in den vergangenen Jahren einen großen Umbruch erlebt. Für einen so ländlich geprägten Raum wie Radevormwald mit seiner Randlage im Kreisgebiet bzw. auch den gesamten Oberbergischen Kreis mit seiner ländlichen Prägung haben die Mobilität und auch die Anbindung an die Zentren sowie die angrenzenden Ballungsräume eine enorme Bedeutung. In Zeiten knapper Kassen und sinkender Fahrgastzahlen bei gleichzeitiger Zunahme des Mobilien Individualverkehrs (MIV) ist die Aufrechterhaltung eines geschlossenen und eng getakteten Liniennetzes eine Herausforderung. Ziel des Oberbergischen Kreises als Träger des ÖPNV muss es dabei sein, dass alle Bevölkerungsschichten, also nicht nur die Nutzer des Mobilien Individualverkehrs, sondern auch Schüler, Senioren oder Menschen mit Behinderungen mobil sind. Gleichzeitig kann die Stärkung des ÖPNV eine Entlastung des Straßenverkehrs und der Umwelt erreichen. Eine zukunftsfähige und ausgewogene Versorgung durch den öffentlichen Personennahverkehr stellt zudem einen wichtigen Standortfaktor im Wettbewerb mit anderen ländlichen Regionen dar und ist ein wichtiger Baustein im Umgang mit den Folgen des demographischen Wandels und der damit verbundenen Mobilitätsanforderungen.

Es muss im neuen Nahverkehrsplan darum gehen, dass eine Verzahnung der verschiedenen Träger der Mobilität noch besser aufeinander abgestimmt wird. Die örtliche Grenzlage zu Remscheid und Wuppertal und die erforderlichen Verbindung zu den Nachbarstädten im Kreis sowie zur Kreisstadt Gummersbach erfordern eine solche Verzahnung in besonderem Maße.

Grundsätzlich begrüßt die Stadt Radevormwald die Überlegungen des Oberbergischen Kreises, den Nahverkehrsplan mit der Einteilung einer primären, sekundären und tertiären Netzstruktur nachfrageorientierter auszurichten. Allerdings finden sich im Entwurf unvollständige Grundlagen.

So wird im Analyseteil bezüglich der Pendlerströme für Radevormwald lediglich auf die Pendlerströme nach Remscheid u. Wuppertal verwiesen, die sicherlich zahlenmäßig auch am relevantesten sind. Dennoch sind die Pendlerbeziehungen zwischen Radevormwald und Schwelm/Ennepetal/Hagen sowie Halver/Meinerzhagen/Lüdenscheid nicht außer Acht zu lassen. Die Analyse der ÖPNV-Nachfrage auf S. 51 ff des NVP basiert auf einer Verbunderhebung des VRS. Eine Ermittlung der tatsächlichen ÖPNV-Nachfrage in der Verbindung Radevormwald - Schwelm/Ennepetal sowie Radevormwald - Halver/Lüdenscheid wurde nicht erhoben und liegt den weiteren Bewertungen nicht zugrunde.

Die Entwicklung der Schullandschaft in Radevormwald wirkt sich ebenfalls auf die Betrachtungen im Nahverkehrsplan aus, insbesondere die Neuausrichtung des Berufskollegs, jetzt mit Standort Wipperfürth und Wermelskirchen auch für Radevormwald und der diesbezüglichen ÖPNV-Anbindung.

Im Kapitel 3.1 wird auf die Tarifstruktur sowie das Vertriebs- und Informationssystem eingegangen. Radevormwald ist die nördlichste Kommune nicht nur im Oberbergischen Kreis sondern auch im Verkehrsverbund Ruhr-Sieg (VRS) und grenzt an die Verkehrsverbünde Rhein-Ruhr (VRR) und Ruhr-Lippe (VRL). Aufgrund dieser Lage hat Radevormwald Besonderheiten bei den Tarifen. Während es zwischen VRS und VRR Regelungen im sog. Grenzverkehr gibt, hapert es daran in Richtung VRL. Betroffen ist dabei die Linie 134 nach Halver/Lüdenscheid.

Doch auch bei den bisherigen Grenzverkehrsregelungen sind Verbesserungen hinsichtlich der gegenseitigen Anerkennung von Fahrausweisen erforderlich. Der Oberbergische Kreis wird daher aufgefordert, sich hier für Übergangstarifregelungen in alle Nachbar-Verkehrsverbände mit gegenseitiger Anerkennung einzusetzen. Diese sollten auch für den sog. Mobil-Pass gelten.

Verbesserungsmöglichkeiten bestehen auch hinsichtlich der Verkaufsstellen für Tickets in Radevormwald. Gelistet ist auf der Internetseite der OVAG zur Zeit lediglich eine solche Verkaufsstelle für das gesamte Gebiet der Stadt Radevormwald.

Die Informationen zu Fahrplänen sind ebenfalls verbesserungsfähig. Im Fahrplanbuch des VRS für den Oberbergischen Kreis ist die Linie 134 (VRL-Linie) Lüdenscheid-Radevormwald nicht aufgeführt, ebenso wenig findet sie Erwähnung im Nahverkehrsplan. Diese Linie ist die einzige ÖPNV-Verbindung Radevormwalds in westliche Richtung. Diese Linie sollte zudem auch als ein- und ausbrechender Verkehr im Kapitel 3.2 des NVP mit aufgenommen werden.

Das ÖPNV-Angebot ist für die Stadt Radevormwald sowohl als Wohn- als auch Arbeitsstandort ein nicht zu unterschätzender Standortfaktor. Besonders eine gute Anbindung im Nahbereich nach Remscheid und Wuppertal – nicht zuletzt mit den dortigen Anbindungen an den Schienenverkehr -, aber auch Halver/Lüdenscheid oder Schwelm sowie im erweiterten Umfeld nach Köln, Düsseldorf und das Ruhrgebiet hat für die Radevormwalder Bevölkerung eine hohe Bedeutung. Hier sieht die Stadt Radevormwald ein deutliches Verbesserungspotenzial.

Freizeitverkehre insbesondere in den späteren Abendstunden und an den Wochenenden bestehen für Radevormwald in Richtung Remscheid, noch stärker aber in Richtung Wuppertal. Der Aussage im NVP, dass in den Abendstunden ab 20:00 Uhr eine starke Ausdünnung der Nachfrage zu verzeichnen ist, kann nur bedingt gefolgt werden. Freizeitverkehre orientieren sich auch am Fahrtenangebot. Eine Nutzung des ÖPNV wird nur dann erfolgen, wenn auch die Rückfahrt gesichert ist. Hier besteht für Radevormwald Bedarf. Diese Annahme sieht sich auch im NVP S. 76 bestätigt im Hinblick auf das angestrebte Primärnetz, das die Hauptströme auch durchgängig getaktet mit Betriebszeiten bis in den Abend und am Wochenende bedient. Gerade die Linien 626 und 671 sind nach Auffassung der Stadt Radevormwald solche Primärnetzlinien.

Die Stadt Remscheid plant, so wird es im Kapitel 7.3 beschrieben, die Einstellung der in dortiger Trägerschaft stehenden Linie 659. Außerdem wird auf den Prüfauftrag zur Beschleunigung der Linie 626 durch Verzicht auf die sog. Schleife Keilbeck verwiesen. Beide Maßnahmen würden dazu führen, dass die Ortsteile Keilbeck/Auf der Brede u. Herkingrade vom ÖPNV abgebunden würde. Gerade im Hinblick auf die große Zahl Anwohner in diesem Bereich und die dortige Topographie dieser Ortsteile stehen die Nachteile für die dortigen Bürgerinnen und Bürger in keiner Relation zu den evtl. wirtschaftlichen oder zeitlichen Vorteilen der Linien. Eine Übernahme bestimmter Fahrten durch den Bürgerbus scheidet nach Rücksprache aus.

Auch der angedachten Beschleunigung der Linie 671 zu Lasten der Bedienung der Ortsteile Krebsöge mit den anschließenden Wilhelmstal kann weder aus verkehrlicher noch aus wirtschaftlicher Sicht gefolgt werden, der Aussage im NVP schließt sich die Stadt Radevormwald an.

Im Hinblick auf die konkreten Maßnahmen zur Netzstruktur gibt es zur Zeit von Seiten der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) Überlegungen, eine Schnellbuslinie von Wermelskirchen nach Leverkusen einzuführen, die halbstündlich verkehren soll. Somit wäre es möglich, in ca. einer Stunde von Wermelskirchen nach Köln Hauptbahnhof zu fahren. Die Stadt Radevormwald spricht sich dafür aus, diesen Linienverkehr bis nach Remscheid-Lennep Bahnhof oder alternativ über Bergisch-Born bis nach Hückeswagen zu verlängern. Eine bessere Anbindung an die Metropolregion Köln kann zu einer höheren Attraktivität und Nutzung des ÖPNV-Angebotes führen. Gleichzeitig sind die entsprechenden Verbindungen für Radevormwald entweder mit der Linie 671 bei Zielort RS-Lennep oder der Linie 339 bei Zielort Hückeswagen anzugleichen. Es wird daher vorgeschlagen, diese Schnellbusverbindung als Wunsch im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen.

Die weiteren konkreten Maßnahmen bzw. Verbesserungsvorschläge der Stadt Radevormwald zum Entwurf des Nahverkehrsplanes sind in der als Anlage beigefügten Tabelle aufgeführt.

Im Kapitel 7.6 „Eigene Mobilitätskonzepte der Gemeinden“ sollten die Angaben der einzelnen Kommunen angeglichen werden. Im Hinblick auf die Aussagen der anderen Kommunen sollte die Auflistung für Radevormwald wie folgt lauten:

Es existiert derzeit kein umfassendes Mobilitätskonzept, jedoch werden Einzelmaßnahmen durchgeführt, zum Beispiel:

- Integriertes Handlungskonzept Innenstadt umgesetzt (geänderte Verkehrsführungen, barrierefreier Umbau Innenstadt)
- Bahntrassenradweg mit Möglichkeit zur Anbindung an den überregionalen Radverkehrstourismus bereits umgesetzt
- Bürgerbus für durch den ÖPNV weniger gut erschlossene Gebiete, teilweise als Anrufbürgerbus
- E-Ladestationen für PKW bereits errichtet
- E-Ladestationen für E-Bikes bereits errichtet

Im Rahmen der in Kapitel 8 angeführten Mobilitäts-Innovationen und den darunter im Abschnitt 8.3 beschriebenen Maßnahmen wird für Radevormwald das Modell des Mobilitätspaten für denkbar erachtet. Hier könnte in Kooperation mit dem Bürgerverein der Wupperorte ein solches Projekt installiert werden.