



Abs. Felix Staratschek, Freiligrathstr. 2, 42477 Radevormwald Bergerhof

02195/8592 oeko.fjs@googlemail.com

Mitglied im Fahrgastverband PRO BAHN e.V., VRS- Abo-Kunde und ÖPNV Pendler

Bürgeranregung für einen besseren ÖPNV zwischen Radevormwald und Wuppertal und Remscheid.

Antrag:

Forderung: Ersatz der Linien 616, 626 und 671 durch eine neue Buslinie Wuppertal Oberbarmen - Beyenburg - Dahlhausen - Keilbeck - Herkingrade - Önkfeld - Radevormwald - Remscheid Lennp

Die Stadt Radevormwald soll Verhandlungen mit dem Oberbergischen Kreis und den betroffenen kreisfreien Nachbarstädten Wuppertal und Remscheid aufnehmen, um nach Wegen zu suchen, diese Aufwertung des ÖPNV zu erreichen.

Wegen der besonderen Coronasituation bitte ich, diesen Antrag gegebenenfalls in der übernächsten Ratssitzung zu behandeln (für den 19.1.20 dürfe dies zu spät sein und die Fraktionen überfordern), falls keine zeitnahe Sitzung des Hauptausschusses stattfindet. Sollte der Verkehrsausschuss tagen, sollte dieser Antrag dem umgehend zur Beratung vorgelegt werden. Wenn die Stadtverwaltung die Ziele des Antrages teilt, kann diese umgehend im Sinne des Bürgerantrages tätig werden und dies bei der Behandlung dert Anträge mitteilen. Die Behandlung in den Ausschüssen ist jedoch nötig, um die politische Ebene einzubinden und dieser Chancen zu geben, das zu unterstützen. Bitte informieren Sie umgehend die Fraktionen, damit diese Zeit haben, die Inhalte zu beraten und Anträge zur Ergänzung oder Änderung stellen können. Die Information der Fraktionen und Presse kann portofrei als Tischvorlage am 19.1.21 bei "Mitteilungen und Fragen" erfolgen, Dann haben alle genug Zeit, sich damit zu befassen.

Mit Anträgen Gomb, Felix Wankel

Begründung:

Sehr geehrte Damen und Herren!

Hiermit bitte ich Politik und Verwaltung im Oberbergischen Kreis sowie in den kreisfreien Städten Remscheid und Wuppertal als ÖPNV-Aufgabenträger sich für eine neue Struktur des ÖPNV zwischen Radevormwald und den benachbarten Großstädten einzusetzen und mit den betroffenen und beteiligten Verkehrsbetrieben in Verhandlung zu treten, um eine neue Buslinie zu ermöglichen, die drei akut bestehende Buslinien ersetzt und für alle zu einem leicht merkbaren Taktfahrplan fährt und den Menschen in den betroffenen Orte eine bessere Mobilität bietet, als diese mit den heutigen Buslinien geschaffen werden kann.

Akut leidet der ÖPNV durch die Corona-Krise unter Fahrgastverlusten. Damit dies nicht zu einem Zusammenbruch des öffentlichen Verkehrs führt, sind jetzt dringende Maßnahmen einzuleiten, die den ÖPNV nach der Pandemie so attraktiv machen, dass die Fahrgäste zurück gewonnen werden und weitere Fahrgäste gewonnen werden.

In der neuen Buslinie sollen folgende drei Linien aufgehen:

616 Wuppertal Oberbarmen - Wuppertal Beyenburg, Stadtwerke Wuppertal

626 Wuppertal Oberbarmen - Radevormwald, OVAG, DB-Rheinlandbus

671 Remscheid Lennep - Radevormwald, OVAG, Stadtwerke Remscheid

Hintergrund:

Die aktuelle Situation des ÖPNV hat für Radevormwald und Einpendler aus den Nachbarorten viele Mängel.

1. Seit einige Busse der Linie 626 über Önkfeld fahren hat sich für Dahlhausen, Herbeck und Bergerhof der ÖPNV deutlich verschlechtert. Fahrten, die zu einer günstigen Zeit die Ortsteile erschlossen wurden umgeleitet, die zusätzliche Direktfahrt nach Wuppertal entfällt zu den Spitzenzeiten für Bergerhof, Herbeck und Dahlhausen über Stunden. Es wurden **auf der 626 innerhalb der Wupperorte zwei Linienäste** eingeführt, was dazu führt, dass es beiden Linienästen an Attraktivität mangelt.

Nur wenn es gelingt, mit einer Linie die ganzen Wupperorte wie nachher vorgeschlagen zu erschließen, kann der ÖPNV die notwendige Attraktivität bekommen.

2. Die **Buslinien 626 und 671 enden am Busbahnhof** von Radevormwald, zu weit weg von den Arbeitsplätzen und einigen Wohngebieten im Osten Radevormwalds. Radevormwald ist am Busbahnhof geteilt in den Westteil mit einem erträglichen ÖPNV und den Ostteil mit 2 schwächeren Buslinien (134 und 339), von denen auf der Linie 134 der VRS-Tarif nicht gilt. Das verhindert oder reduziert im Ostteil der Stadt die mögliche ÖPNV Nutzung und reduziert die Zahl der ÖPNV-Einpendler aus Remscheid und Wuppertal und sorgt dafür, dass Ziele im Osten Radevormwalds (z.B. das neue ALDI-Lager) und geplante Industrieflächen nicht mit dem VRS-Tarif erreichbar sind.

3. **Der Wuppermarkt ist durch die letzten Fahrplanänderungen unzureichend an dem ÖPNV angebunden.** Durch die Einstellung der Linie 659 entfielen die Direktverbindungen von Dahlhausen Bahnhof und Herkingrade zum Wuppermarkt. Durch die Verlagerung von Fahrten der Linie 626 über Herkingrade und Önkfeld sind

weitere bisher tägliche Verbindungen von der Keilbeck, Dahlhausen und Beyenburg zum Wuppermarkt entfallen, die auch von Leuten aus der Brede und Herkingrade zu Fuß erreicht wurden. Das macht zum einen die Nutzung des ÖPNV für Einkaufsfahrten unattraktiv und schädigt so auch den Wuppermarkt als notwendiges Versorgungszentrum für die Wupperorte und Wuppertal Beyenburg. Der Baumarkt im Wuppermarkt hat sogar Bedeutung für ganz Radevormwald.

3. Hinzu kommt, dass durch die **unbefriedigenden Verbindungen der Wupperorte von Radevormwald mit dem Umland** die Attraktivität als Wohnstandort sinkt und so Leerstände in Wohnungen gefördert werden und bereits real sind. Der Quartiersbus "Wupperaner" kann dies nicht beheben, da dieser eben, wie es der Name sagt nur im Quartier fährt und keine Anschlüsse an die 671 in Herbeck oder 669 in Grüental oder Dahlhausen Grenze bietet. Es ist akut nicht möglich, von den Wupperorten mit der Linie 626 die Frühschicht in der Industrie ab 6 Uhr in Radevormwald und Remscheid zu erreichen oder nach Spätschichtende in Remscheid um 22 Uhr die Wupperorte zu erreichen. Nur entlang der Linie 626 Richtung Wuppertal werden Industriebetriebe vor 6 Uhr und nach 22 Uhr so bedient, dass Pendler der Industrie die Linie nutzen können. Damit wird die Berufswahl und die Wahl von Ausbildungsplätzen für Einwohner der Wupperorte massiv eingeschränkt.

Die Linie 616 und 626 ergänzen sich zu einem 20 Minutentakt Wt. Oberbarmen - Wt. Beyenburg. Verdichtungsfahrten der 626 fahren einmal die Stunde zeitweise zusätzlich zu diesen Takt. Die Buslinie 671 fährt ebenfalls stündlich mit einigen Verdichtungsfahrten morgens und am Nachmittag.

Für den **stündlichen Betrieb** der **626 sind 2 Busse** und der **671 sind 1 Bus** nötig. Würde man beide Linien auf einen 20 Minuten Takt bringen, wären dafür 9 Busse nötig. Akut sind zu Spitzenzeiten 2 Wagen, einmal sogar 3 Wagen auf der Linie 671 und 4 Wagen auf der Linie 626 im Einsatz. Es kommen dann noch 2 Wagen der Linie 616 hinzu, so dass mindestens 8, kurzzeitig sogar 9 Busse schon heute da sein müssen um das Angebot abzudecken.. Ein Stundentakt kann aber für Pendler mit sehr langen Wartezeiten nach und vor der Fahrt verbunden sein. Um das zu vermeiden, und ähnlich attraktiv zu sein wie ein PKW ist ein dichter Takt nötig und sollte so oft wie möglich angesteht werden.

Eine Bildfahrplanskizze für die vorgeschlagene neue Buslinie deutet bei einer aufgrund vorhandener Fahrpläne prognostizierten Fahrzeit von ca. 90 Minuten für die Gesamtlinie und 3 Fahrten pro Stunde und Richtung den Bedarf von 10 Bussen an, aber dass kann auch weniger werden. Hier wären Messfahrten sinnvoll um die reale Fahrzeit zu ermitteln In dieser Fahrplanskizze sind an beiden Linienenden Pausen von über 10 Minuten vorgesehen. Wichtig wäre, dass man etwa in der Linienmitte ein Fahrer-WC aufstellt, was kurzfristig durch ein Dixi-WC realisiert

werden kann. Langfristig wäre eine feste Anlage sinnvoll. Denn es ist keinem Fahrer zuzumuten 90 Minuten ohne WC unterwegs zu sein.

Würde man auf den Linien 671 und 626 den 20 Minuten Takt einführen, wären auf diesen Linien 9 Busse nötig. Dabei wären die Probleme der verschiedenen Fahrwege der Linie 626 und die ÖPNV-Teilung Radevormwalds am Busbahnhof nicht behoben und damit wäre mit diesem Verkehr nicht der Fahrgastzuwachs erreichbar, den die vorgeschlagene neue Buslinie durch eine bessere Flächenerschließung und sichere Verbindungen ohne Umsteigen erreichen soll.

Denkbar wäre aber auch, dass man an einer End-Haltestelle einen Pausencontainer für Busfahrer aufstellt und die Fahrer dann immer wechseln, während die Fahrzeuge wieder schneller die nächste Fahrt aufnehmen. In Lennep kann der Anschluss zu den Zügen sehr kurz sein, da Sichtkontakt von der Bushaltestelle zum Gleis besteht. Busfahrer können daher sehen, ob der Zug da ist und ob sich noch Fahrgäste auf dem Weg zum Bus befinden. Dann sollten allerdings Zugverspätungen bis 5 Minuten auch abgewartet werden. Dafür wäre eine Infotafel sinnvoll, die den Busfahrern Zugverspätungen anzeigt und Anschlüsse in der Reisekette sichert. Das wäre besonders für den stündlichen NE 19 am Abend wichtig, da hier bei 3 Minuten Umsteigezeit verpasste Anschlüsse um 21.54 und 22.54 Uhr mit einer vollen Stunde Wartezeit zu Buche schlagen,

Volkswirtschaftlich ist es geboten, den Busverkehr auszubauen. Neben dem Nutzen, den so ein guter ÖPNV stiftet, gibt es auch gesellschaftliche Kosten, die durch einen Verzicht auf diese Leistung nicht eingespart werden können. Denn jeder Arbeitsplatz im ÖPNV baut letztlich einen Hartz IV Posten ab. Das sollte man in die Wirtschaftlichkeitsberechnungen des ÖPNV einfließen lassen. Und wenn mehr Leute durch einen guten ÖPNV eine gute Arbeit finden, erhöht das auch die Einnahmen der Kommunen aus der Einkommenssteuer, Das Gleiche gilt, wenn durch einen guten ÖPNV weniger Leute aus einer Kommune abwandern oder sogar dort hin ziehen. Über Umlagen kommt das auch den Landkreisen zugute. Ebenso werden Betriebe, die durch den ÖPNV gute Fachkräfte bekommen auch gute Zahler von Gewerbesteuer sein.

Die neue Buslinie soll folgenden Linienweg haben (Es sind nur die wichtigsten Haltestellen genannt, die i.d.R. ohne Umwege verbunden werden sollen):

Wuppertal Oberbarmen

Wuppertal Beyenburg Siegelberg (von Oberbarmen kommend als direkte Fahrt zum Siegelberg und zur Weiterfahrt über die Steinhauser Straße wieder ins Tal und in der Gegenrichtung den gleichen Weg in umgekehrter Richtung)

Radevormwald Wuppermarkt (Versorgungszentrum für Beyenburg und die

Wupperorte)

Radevormwald Dahlhausen (bis hier 40 min mit Siegelberg)

Radevormwald Wuppermarkt

Radevormwald Keilbeck (Bis hier weitere 5 Minuten)

Radevormwald Herkingrade

Radevormwald Önkfeld (weiter über die Uelfe Wuppertal Straße bis zur Kaiserstraße)

Radevormwald Dahlienstraße (GIRA als einer der bedeutendsten Firmen in Radevormwald, größter REWE-Markt der Stadt)

Radevormwald Sparkasse (neue Haltestelle) (Bis hier gut weitere 20 Minuten)

Remscheid Lennep Bahnhof (bis hier weitere 23 Minuten)

Abweichend von diesem Linienweg kann es einige Fahrten geben, wo der Schülerverkehr überwiegt, die dann den heutigen Weg der Önkfelder Busse der Linie 626 nehmen um das Schulzentrum anzubinden. Ansonsten bedient die neue Linie das Schulzentrum (Sekundarschule, Gymnasium, Sportanlagen, Musikschule) über die Haltestelle Herrmannstraße. Aber auch an der künftigen Haltestelle "Oberste Mühle" kann ausgestiegen werden, wenn man zur Schule gehen will. Über die Telegrafstraße und einen Pfad durch den Wald ist man fast genauso schnell an der Schule, wie von der Haltestelle Herrmannstraße aus. Solche Abweichungen vom Takt sind nicht optimal, aber um das Projekt finanzierbar zu halten, muss es hier ab und zu Kompromisse geben, da Fahrschüler eine große Fahrgastgruppe sind, die sicher befördert werden will. Unter dem Strich wird der ÖPNV trotzdem für alle besser. Busse, die über das Schulzentrum fahren, fahren dann unter Auslassung des Busbahnhofs weiter bis zum Kreisverkehr Wasserturmstraße und wenden dort für die reguläre Fahrt nach Lennep, damit diese auch den Osten Radevormwalds bedienen. Busse sollen dann über das Schulzentrum fahren, wenn das Schüleraufkommen für eine Fahrtrichtung zu hoch ist, um über der Haltestelle Herrmannstraße abgewickelt zu werden. An der Haltestelle Herrmannstraße sind auf beiden Seiten größere Überdachungen für wartende Fahrgäste (vor allem Schüler) notwendig. Zu prüfen wäre der Einsatz von Buszügen (Busse mit Personenanhängern), um den Platzbedarf der Verkehrsspitzen ohne weiteren Fahrzeug- und Personalbedarf anbieten zu können. Bei kritischen Wintersituationen kann der Anhänger im Gegensatz zu einem Gelenkbus aus dem Verkehr gezogen werden, ohne die Fahrt ganz zu streichen. Im Internet gibt es die Zusammenfassung einer Studie die für Wuppertal den Einsatz von Buszügen empfiehlt. In Leverkusen

werden Buszüge bereits von einem Unternehmen erfolgreich eingesetzt.

Geklärt werden muss, wie alle Busse in Wuppertal Beyenburg über den Siegelberg fahren und ob die Fahrt über den Siegelberg etwas zeitsparender geführt werden kann, indem man in beiden Richtungen direkt über die Steinhauser Straße zum oder vom Siegelberg fährt und von dort wieder ins Tal. Dafür müsste die Bushaltestelle "Am Kriegermal" zum Eiscafe verlegt werden und in der Mitte zwischen Eiscafe und Siegelberg wäre eine weitere Haltestelle möglich. Man kann davon ausgehen, dass die WSW sich nur in diese Linie einbringen, wenn der ÖPNV für Beyenburg nicht schlechter wird. Aus Gründen der Systematik müssen dann alle Fahrten den Siegelberg anbinden, was den ÖPNV für Beyenburg sogar aufwerten würde und dort die Fahrgastzahlen steigen würden. Wenn die Linie 669 dann am Siegelberg endet, statt in Beyenburg Mitte im Tal, wäre das eine Chance, die Verkürzung des Linienweges der 669 zu nutzen alle Wagen über Frielinghausen fahren zu lassen. Das brächte auch für die Haltestelle "Dahlhausen Grenze" eine stündliche Fahrt nach Lennep und Beyenburg Sollte die Steinhauser Straße für einen Begegnungsverkehr mit Bussen zu klein sein, wäre es auch denkbar eine Fahrtrichtung über die Straße Siegelberg zu führen.

Fahrzeit kann optional bei Bedarf eingespart werden:

Diese Vorschläge sind kein "Muss", sondern stellen nur ein Zeitpolster für die Fahrplanplanung dar mit denen evtl der Busverkehr günstiger angeboten werden kann.

1. Verzicht auf die Anfahrt des Busbahnhof in Radevormwald. Da an den Haltestellen Kaiserstraße und Rochollstraße von der 339 und 134 in die neue Linie umgestiegen werden kann, ist ein Halt am Busbahnhof nicht nötig und kann durch den Halt an der Sparkasse ersetzt werden. (Ersparnis 1 bis 2 Minuten pro Fahrt). (Zur Information: Der Busbahnhof in Radevormwald ist verkehrstechnisch nicht notwendig und der Standort ist ein Relikt aus der Eisenbahnzeit und somit seit 1976 nicht mehr notwendig. Die Linien 339 von Hückeswagen und 134 von Lüdenscheid sollten statt zum Busbahnhof zum Wendepunkt Schulzentrum fahren. Dann würden die auch die Haltestellen Sparkasse (Neu), Rathaus und Turnhalle bedienen. Und die Schulen in Radevormwald wären optimal erreichbar.)

2. Verkürzung der Buslinie vom Kreishaus zum Bahnhof Lennep. Hier sind Busfahrer-WC vorhanden und hier kann gut Pause gemacht werden. So kann die Pausenzeit der Fahrer um bis zu 4 Minuten verlängert werden. (Ersparnis 2 Minuten pro Fahrt). Aufgrund der vielen Busfahrten der Stadtwerke Remscheid ist eine Fahrt bis zum Kreishaus heute nicht mehr nötig. Diese hat nur historische Gründe, weil es früher keinen Busbahnhof mit Fahrer-WC am Bahnhof Lennep gab und weil früher

viele Buslinien der Stadtwerke nicht am Bahnhof gehalten haben.

3. Statt über den Wupperdamm fahren die Busse über die B 229, bekommen aber im Einschnitt vor der Wupperbrücke eine neue Haltestelle für Krebsöge. (Ersparnis 3 Minuten pro Fahrt). Das heißt aber, dass es eine Straßenbeleuchtung für den Weg von Krebsöge zur Haltestelle geben muss. Der Zugang zur Haltestelle wird auf beiden Seiten der B 229 von der Rader Straße aus angelegt. Der Bus, mit dem morgens die meisten Schüler fahren, soll jedoch weiter über den Wupperdamm fahren. Die Fußwege von Wilhelmstal und Krebsöge zu dieser neuen Haltestelle sind nicht weiter, als viele Wege in der Stadt zum Bus. Und diese neue Haltestelle würde dann auch von den NE 19-Bussen bedient, so dass nachts die Wege vom Bus nach Hause oder zum Bus nach Rade oder Lennep deutlich kürzer würden.

Folgende neuen Haltestellen sind für die neue Buslinie nötig oder sinnvoll, damit Stadtteile und Hofschaften in Liniennähe gut erschlossen werden:

1. Radevormwald Sparkasse (Ersatz für den Busbahnhof, attraktiv für die Innenstadt und Uelfestraße)
2. Haltestelle Rochollstraße (Ärztelhaus, Kindergarten, Friedhof, Option für eine Fußgängertreppe zum Lidl-Parkplatz)
3. Dahlienstraße (Gira-Werk, Industriegebiet, Neubausgebiet Wasserturmstraße, REWE-Markt, Tiefenstraße)
4. Rosenstraße (Zugang zum Industriegebiet)
5. Uelfestraße (Wohngebiet, Zugang Industriegebiet, III.Uelfe)
6. Nordstadt (Zugang von der Rudolf Harbig Straße)
7. IV. Uelfe (Rocholsberg liegt im Einzugsbereich sowie die Werner Seelenbinder Straße der Nordstadt)
8. Oberste Mühle (im Einzugsbereich sind die Jugendherberge, eine evangelische Bildungsstätte und eine Blidungsreinrichtung einer Bank sowie die Wohnstraße "Am Telegraph")
9. Heidt
10. Im Kamp
11. Abzweig Remlingrade (auch für Sondern, Pastoratshof, Vorm Baum)
12. Abzweig Eistringhausen
13. Siedlungsweg Nord (auf der Keilbecker Straße, da die Busse der neuen Linie die

Keilbecker Straße (bergab) oder den Schröderweg (bergauf) nur in einer Richtung befahren, bedienen die talfahrenden Busse die bisherige Haltestelle Siedlungsweg nicht mehr, die die evangelische Kirche, einen Altenheim und den den Freidhof erschließt. Das gilt schon heute für die Busse aus Önkfeld und Herkingrade, für die hier dringend eine Haltestelle eingerichtet werden muss.)

14. Kirchstraße West (Bevor die Busse zur Haltestelle Vogelsmühle Kirche fahren, sollte es noch eine Haltestelle vor der Kreuzung geben, da der Berg sehr steil ist und gerade ältere Menschen, die die Freikirche, das katholischen Gemeindehaus (Umbau in ein Ärztehaus ist geplant) oder zum Sparkassenautomaten als Ziel haben, wollen lieber vor der Kreuzung aussteigen und nicht an der tiefer liegenden Haltestelle.)

15. Sofern die Busse nach Lennep in der Regel nicht mehr über den Wupperdamm fahren ist im Einschnitt vor dem Talsperrenviadukt eine neue Haltestelle für Krebsöge und Wilhelmstal einzurichten.

Die neue Buslinie ist keine Linie, die in der Regel auf ganzer Länge von Fahrgästen befahren wird, sondern es werden mit jedem Abschnitt andere regionale Verkehre besonders bedient, die sich allerdings auf Teilstrecken synergetisch überlappen. Während z.B. von Remscheid kommend die Fahrgäste ab Herbeck vermehrt aussteigen, steigen gleichzeitig ab Herbeck die Fahrgäste in Richtung Wuppooerorte zu und es werden neue Fahrgäste gewonnen, die erst durch die neuen Haltestellen den Bus gut nehmen können.

Es ist aber niemand daran gehindert, der lieber lange fährt, als umzusteigen, mit seinen Koffern von Oberbarmen bis Bergerhof die neue Buslinie zu nehmen, auch wenn die Fahrt über Remscheid Lennep deutlich schneller ist.

Es würde den ÖPNV in den Wupperorten sehr fördern, wenn man hier eine Sonderregelung für die Kurzstrecke trifft, die auf die besondere Topographie des Ortes Rücksicht nimmt, die zum Einen Umwege bei der Erschließung erfordert als auch eine dichte Haltestellenfolge, die die Kurzstrecke sehr verkürzen würde: Generell gilt für alle Fahrten zwischen Grunewald, Dahlhausen und Herkingrade der VRS-Kurzstreckentarif. Denn wenn es die Haltestellen Siedlungsweg Nord und Kirchstraße West gäbe, käme man mit der Kurzstrecke von Herkingrade statt zum Wuppermarkt nur zur Kirchstraße. Denkbar wäre auch, die Kurzstrecke generell zur Stadteilkarte zu machen, die bis zu 4 Haltestellen über den Stadtteil hinaus genutzt werden kann. Denn während in Zentren der Großstädte der ÖPNV oft überlastet ist, könnten in vielen Stadtteilen durch günstige Stadtteiltarife weitere Fahrgäste leicht verkraftet werden.

Folgende Verkehrsbeziehungen bedient die neue Linie:

--**Von Radevormwald, Bergerhof und Herbeck nach Remscheid, Solingen, Wuppertal und Düsseldorf und Köln** über Remscheid Lennep. Die Fahrt nach Wuppertal über Lennep ist genauso schnell, wie heute mit der 626. Durch den 20 Minutentakt ist diese Verbindung 3 mal die Stunde gegeben. Nach Elberfeld ist die Fahrzeit über Lennep sogar kürzer. Nach Solingen macht die Müngstener Brücke die Fahrzeiten sehr attraktiv. PKW haben eine viel aufwendigere Fahrt durch das Tal der Wupper.

--Von Remscheid und Wuppertal aus, aber auch von den Radevormwalder Ortsteilen Herbeck und Bergerhof **wird das Industriegebiet besser erreichbar**.

--Der Osten Radevormwalds (vor allem die Haltestellen Rochollstraße, Kaiserstraße, Dahlienstraße) wird besser erschlossen, über **2000 Einwohner von Radevormwald bekommen einen deutlich kürzeren Weg** zum Bus nach Lennep oder zu den Wupperorten.

--**Verbindung zwischen den Wupperorten und Radevormwald** im dichten Takt. Die heutigen Fahrten der 626 lassen entweder die Brede, Herkingrade und Önkfeld aus oder den Wuppermarkt, Dahlhausen, Herbeck und Bergerhof. Nach meinem Vorschlag bedienen alle Busse alle genannten Orte und verbinden diese im regelmäßigen Takt ohne Umsteigen miteinander. Etwas längere Fahrzeiten, z.B. von Bergerhof in die Wupperorte werden durch mehr Fahrten und damit kürzere Wartezeiten ausgeglichen und einen leicht zu merkenden Taktfahrplan. Zu den Haltestellen im Osten Radevormwalds sowie nach Lennep kommt man dafür von Herbeck und Bergerhof deutlich schneller und öfter.

-- **Verbindungen innerhalb der Wupperorte**. Alle Fahrten bedienen den Wuppermarkt, so dass dieses Regional-Versorgungszentrum nun viel besser erreicht werden kann. Wuppertal Beyenburg hat keine vergleichbaren Einkaufsmöglichkeiten, so dass die gute Busanbindung an den Wuppermarkt auch für diesen Ortsteil sehr hilfreich ist und den Wuppermarkt weiter stärkt. Der Quartiersbus mag hier eine Ergänzung sein, hat aber nicht die Betriebszeiten, die der ÖPNV hat. Dahlhausen wird z.B. nur 2 mal morgens vom Quartiersbus angefahren, die neue Buslinie würde dies pro Fahrtrichtung alle 20 Minuten den ganzen Tag stündlich 3 mal tun. Da der Quartiersbus tariflich etwas günstiger fährt, als der ÖPNV sehe ich darüber hinaus keine Gefahr für dessen Fahrten durch den ÖPNV. Im Gegenteil, wenn durch den guten ÖPNV wieder mehr Leute in die Wupperorte ziehen, nutzen auch mehr Leute den Quartiersbus.

-- Die **Wupperorte sind wieder umsteigefrei mit Remscheid verbunden** und das viel öfter, als es zu Zeiten der eingestellten Linie 659 je der Fall war. Das unsichere Umsteigen in Herbeck entfällt. Da diese Anbindung über Radevormwald erfolgt, erhöht das die Auslastung der Verbindung Wupperorte - Radevormwald. Die

gegenüber der Linie 659 längere Fahrzeit wird durch mehr Fahrten und die Umsteigefreiheit im Vergleich zur aktuellen Situation ausgeglichen.

-- In Dahlhausen muss es eine Wendemöglichkeit für die Busse geben. Die Haltsetelle Dahlhausen soll als eine Haltestelle aus zwei Teilen bestehen, auf beiden Straßenseiten, so dass niemand zum Erreichen des Bus die Straßenseite wechseln muss. Das soll u.a. der Sicherheit der Fahrschüler dienen. Die heutige Haltestelle ist eigentlich unnötig weit weg von der Wupperbrücke und macht für die Mehrzahl der Dahlhausener den Weg unnötig weit. Die neue Haltestelle muss daher wieder an die Flurstraße oder Wupperbrücke gelegt werden.

-- Die neue Linie kennt **keine Parallelverkehre**, wie es den mit den Linien 626 und 671 zwischen Herbeck und Radevormwald gibt, sondern die ganze Fahrleistung wird zur Flächenerschließung eingesetzt und die Busse fahren in einem regelmäßigen Abstand von 20 Minuten. Auch bei den Linien 626 und 616 gibt es bei den Zusatzfahrten der 626 eine ähnliche Situation, da diese außerhalb des Taktes der 616 fahren. Beyenburg gibt damit zwar einige Fahrten nach Oberbarmen auf, der Grundtakt bleibt aber und Richtung Radevormwald und für den Bereich Siegelberg wird das Angebot deutlich verbessert. Zwei Buslinien, die dicht hintereinander die gleiche Strecke fahren, haben eine geringere Wertschöpfung, als eine Buslinie, die sowas vermeidet und die gesamte Fahrleistung in die Flächenerschließung steckt.

-- Diese Linie soll auf dem Gesamtweg von morgens 4 Uhr bis abends nach 21 Uhr fahren. Danach sollen noch bis Mitternacht Spätfahrten zwischen Radevormwald und Wuppertal stattfinden, die auf den NE 19 der Stadtwerke Remscheid am Busbahnhof in Radevormwald abgestimmt sind. Da Remscheid ab 21 Uhr ein System von Nachtexpressen fährt, ist es in Radevormwald sinnvoll, ab ca. 22 Uhr mit diesem System zu kooperieren. Der NE 19 ist täglich um 22.12, 23.12 und 0.12 Uhr am Busbahnhof sowie nach Freitagen und nach Samstagen und vor Feiertagen um 1.12 und 2.12 Uhr. Akut gibt es nach Samstagen eine Spätfahrt der 626, die in Herbeck mit dem NE 19 Anschluss hat.

-- Für besonders schwere **Wintereinbrüche** soll es einen Notfahrplan geben. Dann meiden die Busse die Bergstrecken und fahren durch das Uelfetal nach Radevormwald. In Lennep kann in solchen Fällen statt am Bahnhof am Mollplatz gewendet werden. Solche Notfahrpläne müssen im Falle der Anwendung über die Medien mitgeteilt werden. Dafür ist es auch notwendig, dass die Verkehrsbetriebe in digitalen Netzwerken wie Facebook und Twitter präsent werden. Es ist besser einen Bus später durch das Tal zu fahren, weil man einen längeren Weg zum Bus hatte, als dass der ganze Busverkehr zum Erliegen kommt. Die Räumdienste sollen bevorzugt Linienwege des ÖPNV frei halten. Zu prüfen wäre, ob Busse eigene Schneepflüge mitführen können. Denn wenn die alle 20 Minuten fahren, bleibt die Neuschneedecke pro Fahrt überschaubar und jede Fahrt könnte ihre Straße selber

frei halten.

Der ÖPNV ist in der Gummersbacher Region tagsüber viel besser, als in Radevormwald (22.500 Ew.). Bergneustadt (19.600 Ew.) ist alle 15 Minuten mit Gummersbach (51.300 Ew.) verbunden, Engelskirchen (19.300 Ew.) alle 30 Minuten per Bus und mindestens stündlich auch per Zug an Gummersbach angebunden. Aber Gummersbach ist viel kleiner als Remscheid (109.500 Ew.) oder Wuppertal (360.000 Ew.), den beiden Orten, zu denen Radevormwald aus historischen Gründen (ehemaliger Landkreis Lennep und ehemaige Bahnanbindung an Wuppertal) enge Pendlerbeziehungen hat. Deshalb ist eine vergleichbare Anbindung von Radevormwald an Remscheid und Wuppertal nötig, wie diese andere Orte im Oberbergischen an Gummersbach haben. Diese neue Linie kann als Test für mehrere Jahre eingeführt werden, um zu prüfen, wie sich ein S-Bahn Takt im Busverkehr auf die Fahrgastentwicklung in unserer Region auswirkt. Bei einem positiven Ergebnis kann es ähnliches auch auf der Linie 336 zwischen Remscheid Lennep, Hückeswagen und Wipperfürth geben. Denkbar wärei, dass einmal die Stunde der Bus nach Marienheide fährt, einmal nach Lindlar und enmal nach Halver. Die Linie 240 wird mit der Linie 339 vereinigt zur Linie Wermelskirchen - Hückeswagen - Radevormwald, da die 336 dann im besten Takt Bergisch Born mit Lennep verbindet.

Für die neue Buslinie sollen in Radevormwald keine Linienwege aufgegeben werden. Einzelne Fahrten sollen die alten Linienwege erhalten. So ist z.B. denkbar, dass die erste Fahrt morgens von Radevormwald über Herbeck in die Wupperorte fährt um dann in den Linienweg über Önkfeld und Radevormwald nach Remscheid einzutreten.

Für die Verkehrswende ist ein attraktiver ÖPNV nötig. In Remscheid Lennp ist alle 20 Minuten fast die Zugkreuzung, wenn die Züge mit nur 4 Minuten Abstand zur Minute 18, 38 und 58 nach Solingen und zur Minute 22, 42 und 02 nach Wuppertal fahren. Dieser Zugverkehr in Remscheid Lennp gibt die Taktung des vorgeschlagenen Busverkehrs vor. Da in Wuppertal Oberbarmen viel mehr Züge (S 7, S 8, mehrere RE-Linien, RB nach Köln) und die Schwebebahn fahren, ist hier die Abstimmung auf die Züge nicht so nötig wie in Lennep. Außerdem ist die Anbindung des Kernbereichs von Radevormwald an die S 7 der Abschnitt mit dem höchsten Fahrgastpotential, das gut erschlossen werden muss, um die Gesamtlinie zum Erfolg zu führen. Wenn man von jedem Zug in Remscheid Lennep einen Bus nach Radevormwald und den Wupperorten hat und es zu jedem Zug einen Bus von Radevormwald und den Wupperorten gibt, brauchen Pendler aus Radevormwald nicht mehr per PKW zum Bahnhof Lennep zu fahren. Morgens sind die Fahrten von Remscheid nach Radevormwald sehr leer, während in die Gegenrichtung die Busse gut ausgelastet sind. Die neue Linie macht es auch für Remscheider attraktiver per Bus zur Arbeit nach Radevormwald zu fahren, statt mit dem Auto bzw. eine Arbeit in

Radevormwald anzunehmen, obwohl man kein Auto hat.

Die bisherigen Betreiber der Linien 616, 626 und 671 sollen ihre Fahrleistung in die neue Buslinie einbringen. Als Verkehrsunternehmen des Oberbergischen Kreises könnte es die Aufgabe der OVAG sein, den größten Teil der zusätzlich benötigten Leistung zu fahren, da Radevormwald im Oberbergischen Kreis am meisten von dem besseren Angebot profitiert. Aber auch Remscheid und Wuppertal profitieren davon, wenn weniger GM-Autos auf ihren Straßen fahren oder die eigenen Einwohner vom PKW auf diesen besseren Busverkehr umsteigen. Angesichts der Bewegung "Fridays for Future" wäre dieser neue Busverkehr ein Beweis dafür, dass die betroffenen Gebietskörperschaften es mit dem Klima- und Umweltschutz ernst nehmen.

Wichtig wäre noch, dass für das Designer Outlet Center (DOC) in Lennep die **Wupperstraße als Busverbindung** nicht aufgegeben wird und der Oberbergische Kreis dies von Remscheid und der Bezirksregierung Düsseldorf einfordert. Wie beim Alleecenter können die Busse auch unter dem DOC herfahren, wenn man das jetzt so plant und mit der Haltestelle Rader Straße können alle Buslinien, die dort halten das DOC gut erschließen. Auch die Linie 336 könnte Fahrgäste gewinnen, wenn diese über die Ringstraße oder den Hasenberg zum DOC fährt. Bei entsprechenden Marketing und Kombiangeboten könnte Radevormwald vom DOC profitieren, indem Einkäufer ab einem bestimmten Warenwert im Servicecenter des DOC eine VRS-Tageskarte für Remscheid und die Nachbargemeinden oder den bereits gezahlten Fahrpreis erstattet bekommen. Damit wären Tagesausflüge in die Umgebung per ÖPNV möglich, u.a. ein Besuch im Museum für asiatische Kunst oder der dem Wülfingmuseum in Radevormwald.

Der vorgeschlagene Verlauf der neuen Buslinie in Radevormwald. Mit rotem Kreis sind die neu vorgeschlagenen Bushaltestellen gekennzeichnet.



Bleibt noch anzumerken, dass für einen besseren ÖPNV eine durchgehende Tarifregelung vom VRS in den Märkischen Kreis nötig ist, damit die Linie 134 in Radevormwald zum VRS-Tarif genutzt werden kann und dass zwischen Radevormwald und Hückeswagen mindestens durch Taxibusse, die man auch beim Fahrer der 336 oder der neuen Buslinie bestellen kann, ein Stundnetakt bis Mitternacht gegeben sein muss. Es wäre sinnvoll wenn für die Verbindungen von Radevormwald, Wipperfürth und Marienheide nach Lüdenscheid der VRS-Tarif gelten würde und man in den betroffenen Orten Lüdenscheid, Halver, Kierspe und Meinerzhagen zum VRS-Tarif auch in anderen Linien weiter fahren kann.

Ich mache diesen Vorschlag, weil ich in Radevormwald wohne und hier die Situation genau kenne. Nachdem zunächst im Südkreis Maßnahmen im ÖPNV umgesetzt wurden, sollte nun der Nordkreis dran sein. Und was da für Radevormwald sinnvoll wäre, habe ich mit diesem Text dargelegt, um dem Oberbergischen Kreis und den betroffenen Großstädten zu helfen, einen optimalen ÖPNV für diese Region aufzubauen. Für andere Orte im Kreis müssen Personen mit Ortskenntnis Vorschläge machen, wie dort der ÖPNV nach vorne gebracht werden kann und die dort genau die Probleme und Potentiale kennen. Da Ihnen jetzt für Radevormwald konkrete Vorschläge vorliegen, wäre es schön, wenn das das nächste ÖPNV-Projekt im Oberbergischen Kreis wäre, von dem man bestimmt viel lernen kann für weitere ÖPNV-Maßnahmen im Kreis.

Eine Anregung für die Gewinnung von Fahrpersonal. Busfahrer müssen morgens

mit als erste aufstehen, um die anderen durch ihre Arbeit zur Arbeit zu fahren. Es wäre daher zu prüfen, ob der Beruf des Busfahrers durch Dienstwohnungen, evtl mit nahen Schrebergärten, nahe der Busdepots attraktiver werden kann, damit man schnell bei der Arbeit ist und nach der Arbeit, wenn man den letzten Bus gefahren hat, auch schnell wieder zu Hause ist. Idealerweise sollte man als langjähriger Busfahrer da auch den Lebensabend verbringen dürfen. Über die Mieteinnahmen müsste sich eine Dienstsiedlung für Busfahrer langfristig selber refinanzieren mit dem Ziel eine schwarze Null zu erreichen. Es wäre geradezu paradox, wenn der Beruf, der der Verkehrswende dienen soll, es erfordert, dass man da mit dem Auto hinfährt, weil man ja in diesem Beruf vor Beginn des Linienverkehrs zur Arbeit kommen muss und die nach den letzten Fahrten auch nicht mehr im ÖPNV heimfahren kann.

In der Hoffnung der ÖPNV-Politik in Wuppertal, Remscheid und den Oberbergischen Kreis gute Anregungen gegeben zu haben, die bald zum Wohle der Region umgesetzt werden, verbleibe ich mit besten Grüßen,

Felix Staratschek

Der Busbahnhof in Radevormwald könnte zur Veranstaltungsfläche der Stadt mit Anschluss an die Innenstadt werden. Für den Busverkehr und Umleitung von Buslinien bei Innenstadt-Sperrungen reichen Busbuchten an der B 229 aus. Der Rest der Fläche kann Radevormwalds Festplatz werden. Das als Zusatzinfo am Rande der Bürgeranregung.

