

Per E-Mail an [nahverkehrsplan@obk.de](mailto:nahverkehrsplan@obk.de)

## **Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplans für den Oberbergischen Kreis**

Der grundsätzliche Ansatz des Nahverkehrsplans, das ÖPNV-Angebot in ein Primärnetz, ein Sekundärnetz sowie ein Tertiärnetz für schwach besiedelte Räume zu gliedern, wird als sinnvoll angesehen und begrüßt.

### **Schienenverkehr**

- Für die RB 25 (Oberbergische Bahn) ist ein 20-Minuten-Takt zwischen Köln und Gummersbach und eine stündliche Weiterführung bis Lüdenscheid das Ziel.
- Dazu hält der Nahverkehr Rheinland (NVR) den Bau weiterer Begegnungsabschnitte (Königsforst, westlich von Overath, östlich von Ehreshoven) für erforderlich.
- Für 2018 plant der NVR den zweigleisigen Ausbau von Dieringhausen nach Gummersbach.
- Die Deutsche Bahn (DB) hat den Bahnhof Dieringhausen in ihrem 3. Programm zur Barrierefreiheit zum Ausbau vorgesehen.
- Auf dem Bahnhof Ränderoth ist aber nach wie vor kein Bahnsteig stufenfrei erreichbar.
- Ein zusätzlicher Halt in Vilkerath sollte umgesetzt werden – zusätzlich zu dem im NVP-Entwurf benannten Ziel einer Zugkreuzungsmöglichkeit in Vilkerath.
- Solange aber noch die verschiedensten Baumaßnahmen anstehen, wird es langfristig zu keiner zuverlässigen und pünktlichen Bedienung kommen können. Diese Baumaßnahmen sollten schnellstmöglich in Angriff genommen und umgesetzt werden.
- So sind nach dem Bericht „Zustand der Eisenbahnbrücken in Nordrhein-Westfalen“ (Bundestags-Drucksache 18/1255 vom 28.4.2014) im Zuge der RB 25 allein im OBK elf Brücken in die Zustandskategorie 4 „Gravierende Schäden am Bauwerksteil, welche die Sicherheit noch nicht beeinflussen. Eine wirtschaftliche Instandsetzung ist nicht mehr möglich.“ eingestuft worden. Weitere 18 Brücken befinden sich in der Kategorie 3 „Umfangreiche Schäden am Bauwerksteil, welche die Standsicherheit nicht beeinflussen. Eine Instandsetzung ist noch möglich, ihre Wirtschaftlichkeit ist zu prüfen.“

- Für einen ggf. notwendigen Schienenersatzverkehr sollten im Rahmen der Qualitätssicherung Standards erarbeitet werden.
- Neben Beschleunigungsmaßnahmen auf der Strecke kann vor allem eine Elektrifizierung bis Gummersbach zu einer Verkürzung der Fahrzeit führen; als Alternative – etwa für den Hoffnungsthaler Tunnel – bietet sich auch ein Fahrzeug wie der auf der InnoTrans im September 2016 in Berlin von Alstom erstmalig vorgestellte iLint mit Brennstoffzellentechnologie an. Der NVR hat einen Letter of Intend unterzeichnet, wonach diese Fahrzeuge voraussichtlich ab 2021 im vareo-Netz zuerst auf der Rurtalbahn zwischen Linnich und Düren in den Regelbetrieb gehen könnten.
- Es sollte auch geprüft werden, ob ein stündlicher Regionalexpress mit weniger Zwischenhalten und deutlich kürzerer Fahrzeit möglich ist.
- Für die Nächte Fr/Sa und Sa/So sowie vor Feiertagen ist eine Einbeziehung in den Nachtverkehr vorzusehen.
- Am So/Feiertag sollte der 90-Minuten-Takt zwischen 7.24 und 10.24 Uhr ab K Hbf. – zumindest – durch einen Stundentakt ersetzt werden, da in dieser Zeit im Freizeitverkehr z.B. viele Wanderer oder Radfahrer den Zug nutzen für Ausflüge.
- Die Wiehltalbahn sollte trotz des negativen Ergebnisses des Gutachtens von Februar 2016 mittelfristig reaktiviert werden, um Optionen für einen attraktiven Touristikverkehr zu schaffen. In der Vorzugsvariante sind auf 33,6 km Linienlänge zehn Haltepunkte vorgesehen: von Gummersbach über Dieringhausen bis zum Abzweig Osberghausen (10 km) auf die Wiehltalstrecke mit Bielstein, Wiehl, Oberwiehl, Brüchermühle, Denklingen, Hermesdorf nach Waldbröl (23,6 km). Bei einer Fahrzeit von 40 Minuten pro Strecke soll im Stundentakt gefahren werden. In Dieringhausen ist ein Anschluss von/nach Köln vorzusehen. Bis zur Reaktivierung sollte ein Schnellbus als Vorlaufbetrieb eingerichtet werden.
- Auf der Wuppertalbahn sollte eine Reaktivierung der Zugverbindung Radevormwald - Dahlhausen – Wuppertal bzw. Radevormwald – Lennep – Remscheid geprüft werden.

### **Primärnetz: Bus**

- Die Planung, im Primärnetz das Betriebskonzept 60-Minuten-Takt (mit Verdichtungen) Mo-Fr ab 6.00, Sa ab 7.00 und So ab 8.00 Uhr – jeweils bis 22.00 Uhr umsetzen zu wollen, wird begrüßt. Vor allem für den Berufsverkehr sollten hier deutliche Verbesserungen geschaffen werden. Die Festlegung (nur) bis abends 22.00 Uhr sollte aber flexibel gehandhabt werden – insbesondere in der Verknüpfung mit den vorhandenen Schienenstrecken.
- Anschlusssicherung Bahn/Bus und Bus/Bus sollte als grundlegendes System in die Planungen des NVP eingehen.
- Ziel des NVP sollte ein ITF-Konzept (Integrierter Taktfahrplan) für den Busverkehr sein.
- Für den dichtbesiedelten Kernraum Gummersbach / Dieringhausen / Bergneustadt sollte ein Stadtbussystem im 20-Minuten-Takt eingerichtet werden.
- Der Rheinisch-Bergische Kreis (RBK) plant zurzeit eine Schnellbuslinie Wermelskirchen – Burscheid (SB 26) zum Anschluss an den Schienenverkehr in Leverkusen. Es sollte geprüft werden, ob hier eine Schnellbus-Anschluss-Verbindung Wermelskirchen-Hückeswagen –

Wipperfürth (von der Regionalverkehr Köln GmbH – RVK – als SB 27 geplant und im RBK vorgestellt) geschaffen werden kann.

- Der RBK hat einen Schnellbus Wermelskirchen – Haltepunkt Remscheid-Güldenwerth als Umsteigepunkt in den S-Bahn-Verkehr zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes angemeldet.
- Für die beiden zu untersuchenden Strecken der Wuppertalbahn Radevormwald – Remscheid und Radevormwald – Wuppertal sollten Schnellbusse als Vorlaufbetrieb eingerichtet werden.
- Es sollte für die Hauptachse Remscheid-Lennep – Hückeswagen – Wipperfürth – Marienheide – Gummersbach (Linie 336 Fahrzeit 95 Minuten) als Alternative auf der B 256 ein stündlicher Schnellbus angeboten werden.
- Der RBK plant von Herkenrath/Spitze (als Vorlauf für die geplante Stadtbahn-Verlängerung der Linie 1) einen Schnellbus nach Bensberg und die Prüfung der Machbarkeit einer Schnellbuslinie zum Bahnhof Bergisch Gladbach der S-Bahn-Linie S 11; hier sollte eine Verlängerung nach Lindlar geprüft werden.
- So sollte z.B. der Fahrplan der Buslinie 342 Waldbröl – Schladern auf die Abfahrtszeiten der Regionalexpress-Linie RE 9 in Schladern abgestimmt werden.

### **Sekundärnetz: Bus**

- Die Linien des Sekundärnetzes sollten bestmöglich im Taktverkehr an die Linien des Schienenverkehrs und des Primärnetzes angebunden werden.

### **Tertiärnetz: Differenzierte Bedienung**

- Das Engagement der Bürger in den zahlreichen Bürgerbus-Vereinen im Kreis ist bewundernswert und hoch anzuerkennen.
- Weitere systematische Taxibus-Verbindungen sollten zur Bedienung schwächer besiedelter Räume eingeführt werden.
- Auch die Einrichtung von „Dorf-Autos“ als Car-Sharing-Angebot in Verantwortung von Dorfgemeinschaften – ggf. mit Unterstützung des Energieversorgers bei der E-Fahrzeug-Beschaffung und der Ladeinfrastruktur – ist eine gute Möglichkeit zur Sicherstellung von Mobilität.

### **Mobilitätsstationen**

- Die Bahnhöfe der Eisenbahnstrecken sollten als multimodale Umsteigepunkte ausgebaut werden. Dies bedeutet gezielte Lenkung der Buslinien zu den Bahnhöfen und die Abstimmung der vertakteten Fahrpläne, weiterer Ausbau der Park-and-Ride-Anlagen, gezielte Anlage von Bike-and-Ride-Anlagen (nicht nur Fahrradständer, sondern auch Fahrradboxen und Ladestationen für E-Bikes), Ausbau der Radwegenetze zu den Umsteigepunkten, Sharing-Angebote von Elektroautos (ggf. in Kooperation mit Aggerenergie) sowie Mietfahrrädern und -E-Bikes.
- Auch die Busbahnhöfe z.B. in Wipperfürth, Hückeswagen, Radevormwald, Lindlar und Wiehl sollten zu Mobilitätsstationen ausgebaut werden.
- An den Umsteigepunkten ist die Fahrgastinformation – vor allem bei Verspätungen – zu verbessern und Anschlusssicherung herzustellen.

## **Freizeitverkehre**

- Das Freilichtmuseum Lindlar und das :metabolon am Standort der Deponie Leppe in Lindlar sind nur unzureichend durch die TaxibusLinie 331 an den Bahnhof Engelskirchen angebunden.
- Das Industriemuseum Engelskirchen liegt nicht weit entfernt vom Bahnhof der RB 25.
- Das Schloß Homburg ist nur vom Bahnhof Runderoth über die Buslinie 312 zu erreichen (Fahrzeit 40 Minuten); bis Waldbröl fährt der Bus 20 Minuten. Die Buslinie fährt samstags von Runderoth nur fünf Kurse, davon drei im Linientaxi und sonntags gar nicht.
- Der Naturerlebnispark Panarbora in Waldbröl ist nur über die Buslinie 342 vom Bahnhof Schladern nach Waldbröl zu erreichen. Die Buslinie fährt vor allem sonntags nur unregelmäßig und teilweise als Taxibus.
- Für das Wintersportgebiet Reichshof/Eckenhagen sollte ein Skibusangebot z.B. vom Bahnhof Dieringhausen entwickelt werden.
- Die Anbindung der Talsperren als attraktive Freizeitorte ist mit einem Talsperrenwander-/Fahrradbus von Remscheid (S-Bahn) und Marienheide (RB 25) anzubieten.
- Hier sollten die Planungen für einen Fahrradbus-Verkehr an Wochenenden und Feiertagen entlang der neuen Balkantrasse und der Bahntrasse Wasserquintett einbezogen werden, wie sie im Rahmen des LEADER-Projekts der Europäischen Union (Liaison entre actions de développement de l'économie rurale – Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft) schon bestehen. In Leverkusen startend führt die Strecke im RBK durch die Ortszentren von Burscheid und Wermelskirchen und erstreckt sich im Oberbergischen weiter über Hückeswagen und Wipperfürth nach Marienheide, vorbei an drei Talsperren. An den Endstellen in Marienheide und Leverkusen besteht jeweils Anschluss an die dortigen Bahnverbindungen. In einem zweiten Schritt ist ein umweltfreundlicher Betrieb mit Wasserstoffbussen und der Verleih von E-Bikes und Pedelecs angedacht.
- Für alle Freizeiteinrichtungen gilt es, die ÖPNV-Anbindung wesentlich zu verbessern und ein kreisweites Informationskonzept zu entwickeln und überregional zu bewerben, damit die Kunden direkt mit dem ÖPNV anreisen können.
- Für die Nächte Fr/Sa und Sa/So sowie vor Feiertagen sind Nachtbusse im Anschluss an den Nachtverkehr der RB 25 einzurichten. Der Nachtbus N 43 des RBK sollte bis Wipperfürth verlängert werden.

## **Tarife**

- Die Übergangstarife bzw. Überlappungszonen zwischen Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) / Märkischer Verkehrsgesellschaft (MVG) sind – vor allem im Nordkreis – an die Bedürfnisse der Fahrgäste anzupassen.

## **Barrierefreiheit**

- § 8 Abs. (3) Sätze 3 – 7 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) lauten:

Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte und Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Der vorliegende Entwurf des Nahverkehrsplans wird dem Anspruch des Gesetzes, dass „Ausnahmen konkret benannt und begründet werden“, in keiner Weise gerecht. Es sollen „Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen“ werden. Es wird aber weder auf die Anforderungen der verschiedenen Behindertengruppen eingegangen noch werden z.B. bei dem im Entwurf angesprochenen Haltestellenkataster konkretere Angaben gemacht. Hier ist umfangreicher Nachbesserungsbedarf.