

PRO BAHN

Bergisches Land

Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN

Regionalverband Bergisches Land e.V.

Verantwortlich:

Axel Sindram

Höhe 13

42329 Wuppertal

Wuppertal, 08.09.2012

An die Mitglieder des Verkehrsausschusses,
sowie die Damen und Herren Bezirksbürgermeisterinnen und Bezirksbürgermeister:

Sehr geehrte Damen und Herren,

bereits mit unserer Pressemitteilung vom 22.08.2012, zu finden auf unserer Homepage unter <http://bergischesland.probahn-nrw.de/content.php?show=probahn.bergischesland.presse&sec=9> hatten wir zu den bevorstehenden Angebotsverschlechterungen im Busverkehr der Stadt Wuppertal Stellung genommen. Nachdem nunmehr das Konzept im Detail und mit Begründung vorliegt, möchten wir nochmals die Gelegenheit wahrnehmen, Ihnen vor Beschlussfassung unseren Standpunkt aus Sicht der Fahrgastvertretung darzustellen:

1) Fahrgastzahlen

Zunächst weisen wir mit Entschiedenheit die Darstellung zurück, die Angebotsreduzierung sei durch aktuelle oder künftig zu erwartende Nachfragerückgänge verursacht:

Die WSW selbst vermelden in ihren Geschäftsberichten eine Stagnation bzw. leichte Zunahme der Fahrgastzahlen auf hohem Niveau, wobei Schwankungen im wesentlichen auf konjunkturelle Einflüsse bzw. Betriebsunterbrechungen der Schwebbahn zurückzuführen sind. Auch künftig wird sich eine abnehmende Einwohnerzahl kaum negativ auf die ÖPNV - Nachfrage auswirken, weil auf der anderen Seite ein geändertes Mobilitätsverhalten, bedingt u.a. durch steigende Benzinpreise eine vermehrte ÖPNV - Nutzung erwarten lässt.

2) Beschleunigungsprogramm

Schon mehrfach hatten wir darauf hingewiesen, dass ein Teil des Nahverkehrsdefizits durch immer langsamere Fahrzeiten und dadurch erforderliche Zusatzkurse verursacht wird.

Die allein hierfür erforderlichen Mehraufwendungen dürften sicherlich die Größenordnung des geplanten Einsparvolumens erreichen. Diese Fehlentwicklung ist insbesondere auch auf zahlreiche von den politischen Gremien der Stadt zu verantwortende Entscheidungen im Bereich der Verkehrspolitik und des Städtebaus zurückzuführen.

Wir fordern daher für den Fall, dass tatsächlich ÖPNV - Angebote reduziert werden sollen, ein umfassendes Beschleunigungsprogramm mit dem Ziel, die jetzt zur Einsparung vorgesehenen Leistungen mittelfristig wieder anbieten zu können.

3) Zu den Vorschlägen im Einzelnen:

A) City - Express:

Mit der Streichung des City - Express entfällt das Angebot, welches aufgrund seiner attraktiven Reisezeiten besonders geeignet ist, wahlfreie Kunden für den ÖPNV zu gewinnen.

Diese Kunden werden sich im wesentlichen nicht auf die langsameren Standardlinien verweisen lassen sondern abwandern.

Dies gilt insbesondere für den völligen Entfall des CE 62 zum Eckbusch. Unser Vorschlag lautet: Wenn schon Fahrten eingespart werden sollen, müssen die verbleibenden Linien so beschleunigt werden (s.o.), dass trotz Bedienung der Unterwegs - Haltestellen die Fahrzeit des CE annähernd wieder erreicht, und der Produktname CE beibehalten werden kann.

B) Taktausdünnungen:

Mit der Umstellung z.B. der Vohwinkeler Linien auf 30.-Min.-Takt wird die Systemverknüpfung zu der weiterhin im 20.-Min.-Takt verkehrenden S-Bahn aufgegeben.

Es ist nicht bekannt, dass die Umsteigerzahlen zwischen diesen Linien und der S-Bahn derart eingebrochen wären, dass hier eine "Anpassung des Angebotes" gerechtfertigt wäre.

Zudem ist fraglich, wie das Großprojekt Kaisermeile trotz der Pkw-Problematik rings um den Kaiserplatz realisiert werden soll, wenn zugleich die einzige leistungsfähige Alternative, die das Objekt erschließt (Haltestelle Brucher Straße) um 1/3 gekürzt werden soll.

Im Bereich Schmitteborn soll der Takt gar von 20 auf gleich 60 Min. gestreckt werden. Bei aller städtebaulichen Problematik des Komplexes ist jedoch in keiner Weise nachvollziehbar, wie die Nachfrage derart gefallen sein soll, dass sie eine derartige Reduzierung in nur einem Fahrplanwechsel rechtfertigt.

Für einige Bereiche (Langerfeld, Oberbergische Straße) ist mit der Angebotsreduzierung auf einzelne Fahrten (CE 61, 606) eine Mindesterschließung nicht mehr gegeben:

Für die übrigen Verkehrszeiten ist zumindest eine flexible Bedienungsform einzurichten.

4) Schlussbemerkung:

Wuppertal ist von der Bevölkerungsstruktur auch weiterhin eher eine arme Stadt, sie hat daher eine besondere Verantwortung für die

Versorgung der hier lebenden Menschen mit ÖV-Dienstleistungen. Bus fährt man hier nicht, weil es besonders chic, oder die Kundschaft ökologisch orientiert ist,

sondern schlicht auch aus Mangel an Alternativen. Die im Vergleich zu anderen Städten geringe Pkw-Dichte belegt zum einen den dringenden Bedarf

zugleich aber auch die Qualität des ÖPNV-Systems. Die Abonnentenzahlen der WSW liegen bundesweit an der Spitze, ebenso der Kostendeckungsgrad.

Die Stadt hat damit alle Chancen Verkehr nachhaltig zu gestalten, sie sollten nicht durch kurzfristige unsachgemäße Kürzungen im ÖPNV-Angebot vertan werden.