



PRO BAHN Bergisches Land e.V., Axel Sindram, Höhe 13, 42329 Wuppertal  
ADFC Wuppertal/Solingen, Klaus Lang, Grüne Trift 47, 42327 Wuppertal

PRO BAHN  
Regionalverband Bergisches Land e.V.  
<http://bergischesland.probahn-nrw.de>

Herrn Oberbürgermeister  
Andreas Mucke  
42275 Wuppertal

Axel Sindram  
Höhe 13  
42329 Wuppertal

Wuppertal, den 14.01.2016

Nahverkehrsplan 2016, Umbau Döppersberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Die Verbände Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club (ADFC), Bund Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Döppts105, ProBahn, sowie der „Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan“ wenden möchten sich mit folgendem Anliegen an Sie wenden: Wir möchten die Zeit bis zur Wiederinbetriebnahme des neuen Döppersbergs dazu nutzen um für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, deren Belange u.E. nur äußerst unzureichend berücksichtigt wurden, noch Verbesserungen zu erreichen. Anlass unserer Initiative ist der neue Nahverkehrsplan für die Stadt Wuppertal, der voraussichtlich im kommenden Jahr erarbeitet werden soll. Es wird allgemein erwartet, dass angesichts der finanziellen Situation der WSW über die bereits in 2012 erfolgten erheblichen Angebotskürzungen hinaus weitere Einschnitte in das Leistungsangebot bis hin zu einer generellen Taktausdünnung auf einen 30 – Min.-Takt im Busverkehr vorgeschlagen werden.

Ein solchermaßen gekürztes Angebot entspräche in keiner Weise mehr großstädtischen Standards. Zudem würde die massive Kürzung das erklärte stadtentwicklungspolitische Ziel einer Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger vollständig konterkarieren und auch der zu erwartenden Nachfragesteigerung infolge der steigenden Einwohnerzahl nicht mehr gerecht werden.

Vor diesem Hintergrund möchten wir daher schon jetzt darauf hinweisen, dass ein wesentlicher Teil der hohen Aufwendungen des Busverkehrs den ungünstigen Betriebsbedingungen geschuldet ist, welche sich nach Inbetriebnahme des neuen Döppersbergs in der derzeit noch geplanten Form voraussichtlich noch weiter verschlechtern werden:  
So werden die Busse zukünftig pro Fahrt ca. 5 Min. mehr Fahrzeit benötigen, wodurch sich die Gesamtumlaufzeit um 10 Min. verlängert.

Die Umlaufzeitverlängerung kann im ungünstigsten Fall dazu führen, dass die meisten Buslinien jeweils ein Zusatzkurs bereit zu stellen ist, der mit ca. 300.000 € anzusetzen ist. Bei 10 betroffenen Linien sind dies schon Mehrkosten von 3,0 Mio. € jährlich!

Die Konsequenz dieser "Aussichten" kann jedoch u.E. nicht darin bestehen, ein höheres Defizit in Kauf zu nehmen, oder gar das Angebot noch weiter zu kürzen. Stattdessen sollten im Interesse der Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die Zeitverluste zu vermindern und / oder an anderer Stelle durch wirksame Beschleunigungsmaßnahmen, insbesondere durch mehr Busspuren und angepasste Ampelschaltungen wieder hereinzuholen, auch wenn dies zu Konflikten mit dem MIV führen wird.

So wäre z.B. zu überlegen, ob und inwieweit die ursprünglich vorgesehene Fahrstreifeneinteilung für den Döppersberg noch zeitgemäß ist oder durch eine deutliche Umverteilung zugunsten des ÖPNV und auch des Radverkehrs ersetzt werden müsste.

In den gegenwärtigen Radwegeplanungen ist der Hauptbahnhof nur unter größten Mühen erreichbar, dies gilt auch für das aktuell angedachte „Radhaus“.

Während der laufenden Sperrung des Döppersbergs hat es eine erfreuliche Zunahme des Radverkehrs und deutliche Zuwächse bei den Fahrgastzuwächsen im ÖPNV gegeben. Die Pkw-Fahrten haben hingegen abgenommen. Dieser Fortschritt sollte im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung nicht wieder verschenkt, und der alte autogerechte Zustand nicht wieder hergestellt werden. Die Gelegenheit, im Sinne der Verkehrswende einmal einen deutlichen Schritt voran zu kommen und den Kfz-Verkehr in der Innenstadt auf Dauer zu reduzieren, sollte keinesfalls ausgelassen werden!

Von daher wäre die Wiedereröffnung der B 7 als einfache Verkehrsstraße mit nur noch 2 Fahrstreifen für den MIV eine vorzugswürdige Alternative. Zugleich sollten auch im Straßenzug Morianstraße – Gathe – Uellendahler Straße Busspuren und Radwege eingerichtet und die Zahl der Kfz-Spuren entsprechend reduziert werden.

Auf diese Weise erhielte die Stadt endlich eine für den Busverkehr leistungsfähige Nord-Süd -Verbindung und für den Radverkehr eine sichere und schnelle Verbindung von der Nordbahntrasse zum Hauptbahnhof.

Wir halten den jetzigen Zeitpunkt für geeignet, einen derartigen Vorstoß zu unternehmen, weil sich die Nahverkehrsplanung noch in einem frühen Stadium befindet und zugleich bis zur Wiedereröffnung der B7 noch genügend Zeit für die von uns gewünschten Anpassungen verbleibt.

Geme stehen wir für ein persönliches Gespräch zu Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

  
(Axel Sindram)