



Nur noch auf Bestellung gibt es die Rund-Touren mit historischen Omnibussen, mit denen das Regionale-Projekt Bergischer Ring im Jahr 2000 hoffnungsvoll an den Start ging. Nachdem die Förderung durch das Land NRW auslief, wurde schnell klar, dass sich ein regelmäßiger (Sonntags-)Fahrplan nicht aus den Einnahmen oder Eigenmitteln finanzieren lässt. Wer heute eine Oldtimer-Tour unternehmen möchte, im Verlauf derer einzelne Vereine des Bergischen Rings und ihre lebendigen Industrie-Museen besucht werden, muss den Bus im Vorfeld buchen. Nur so sind noch kostendeckende Fahrten möglich. Das Problem: Die eigentliche „Ring-Idee“ des Bergischen Rings – sprich das Verbinden der einzelnen industrie- und technikhistorischen Stätten in der Region – liegt heute auf Eis. Und es sieht nicht so aus, als ob rasch eine Lösung gefunden werden könnte. Lesen Sie zu diesem Thema auch unseren Kommentar auf dieser Seite.

Fotos: Bergischer Ring

Kommentar – Meinung – Hintergrund

Es läuft gut, aber es fährt nicht(s)

Stefan Seitz über die Probleme mit der Verkehrs-Vernetzung beim Bergischen Ring

Er war das erste Projekt der „Regionale 2006“ – der Bergische Ring, der 2000 an den Start ging. Elf bergische Vereine, die sich mit geschichtlich bedeutender Industriekultur sowie mit historisch wertvollen Nahverkehrsfahrzeugen beschäftigen, schlossen sich zusammen, um ein Netz aufzubauen. Ein Netz, das es den Menschen ermöglichen sollte, die einzelnen Vereinsstationen wie Perlen an einer Schnur abzufahren und dabei live zu erfahren, was die Region zu bieten hat. Mit Oldtimer-Bussen, bei deren Anblick Nostalgie-Fans das Herz aufgeht. Ein Netz sollte es werden – oder eben ein Ring. Ein Bergischer Ring. Eine runde Sache. Am Anfang hat das auch funktioniert.

Heute sieht's anders aus. Den Bergischen Ring gibt es natürlich noch. Seine einzelnen Mitgliedsvereine ebenso. Sie konnten mit viel Eigeninitiative und Regionale-Fördermitteln ihre jeweiligen Areale und/oder Gebäude so aufwerten, dass jetzt jeder Verein durchaus besser dasteht als vorher. Wie viele Fans das anlockt, zeigte am Wochenende der überaus erfolgreiche Familientag bei den Museumsbahnen in der Kohlfurth. Nur das, was den Ring-Charakter ausmachte – regelmäßige, ganz verschiedene Rund-Touren mit historischen Bussen – das gibt es nicht mehr. Weil es sich nicht rechnet. Und nie gerechnet hat. Mit dem Ende der Fördermittel, die von Anfang an befristet waren, fiel die Klappe für das regelmäßige Touren-Angebot.

Hans Joachim de Bruyn-Ouboter, Vorstandsvorsitzender des Bergischen Rings, nennt ein Zahlenbeispiel: Die große, viele Vereine verbindende „Neander-Tour“ kostete den Bergischen Ring pro Jahr etwa 20.000 Euro. Eingespielt hat sie nur 3.000 bis



4.000 Euro. Trotz viel Werbung und der Tatsache, dass die Ring-Idee überall gelobt und für gut befunden wird. De Bruyn-Ouboter, der über den Bergischen Ring immer noch optimistisch sagt: „Es geht voran, aber langsam“, appelliert an die drei bergischen Städte sowie an Haan, Hilden und Erkrath: Gäbe jede dieser Städte ihrerseits „ein paar tausend Euro“, könnten die Oldie-Busse, die die Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft der Wuppertaler Stadtwerke betreibt, wieder regelmäßig starten. Jetzt fahren sie zwar auch noch, aber nur auf Bestellung. Für die Regelmäßigkeit fehlt das Geld. Und nicht nur, weil Oldtimer-Busse viel häufiger zum TÜV müssen als „normale“ Personenbeförderungsfahrzeuge.

Es gibt viele Fragen. Wenn schon normaler Nahverkehr stets Zuschüsse braucht,

kann dann ein besonderer Nahverkehr je in die schwarzen Zahlen fahren? Hätte das Land NRW als Regionale-Zuschussgeber das nicht wissen müssen? War es weitsichtig, dass das Land vom Ring nach dem Ende der Förderzeit Rentabilität forderte? War es vernünftig, dass das Land den Ring verpflichtete, einen Geschäftsführer mit den für einen solchen Posten üblichen Bezügen und Sozialleistungen einzustellen? Hätten die Mitgliedsvereine diese Funktion nicht auch aus dem eigenen Bestand (preiswerter) besetzen können? Drei Geschäftsführer hatte der Bergische Ring seit seiner Gründung: Ihre Bezahlung schluckte einen großen Teil der Fördermittel... Ist es in Sachen Regionen-Tourismus weitsichtig, wenn die Städte den Bergischen Ring stets vollmundig loben, ihn dann aber nach der Melodie „na, dann macht ihr mal“ alleine weiter werkeln lassen? Hätte man nicht von Anfang an wissen müssen, dass eine Idee wie diese langen, langen Atem braucht, bis sie in den Köpfen der Menschen verwurzelt ist? Hätte man professioneller, zielgenauer werben müssen? Hat man bei der Werbung, wie sie war, zu viel Geld in den Sand gesetzt?

Eines steht fest: Es gibt einen Markt für so etwas wie den Bergischen Ring. Aber es ist ein Markt für Liebhaber. Die bezahlen zwar gerne mehr für ein Rund-Tour-Ticket, aber kostendeckend kann das kaum jemals sein. Also: Es müssen neue Unterstützer mit ins Boot, oder besser gesagt – in den Bus. Sonst bleibt der Bergische Ring nichts als ein schöner Name. Und eine schöne Erinnerung an ein paar funktionierende, weil geförderte Jahre.