



1924 bis
1999

75 Jahre

KRAFTVERKEHR
WUPPER-SIEG AG



KRAFTVERKEHR WUPPER-SIEG AG
LEVERKUSEN

1924-1929

25 Jahre

Bestehen

am Kandel



AUS DEM INHALT:

| | |
|---|----------|
| GRUSSWORT | 3 |
| <hr/> | |
| DIE GESCHICHTE DER WUPPER-SIEG | |
| Die Wupsi macht mobil – seit 75 Jahren | 4 |
| Eine unendliche Geschichte | 6 |
| Vom Dixi-Land an den Rhein | 8 |
| Postkrieg | 12 |
| Neue Eroberung am Rhein | 23 |
| „Willst reisen Du, faß schnell Entschluß – mit Wupper-Sieg ist's Hochgenuß“ | 28 |
| „Rot-Weiß, die Farben des Bergischen Landes, muß die Parole sein“ | 30 |
| Ein Steuer-Mann erinnert sich: Günter Johannis und 39 Jahre KWS | 32 |
| Busse und Landschaften wie gemalt | 34 |
| <hr/> | |
| DIE KWS IM DIENST DER MOBILITÄT | |
| Viele Millionen | 36 |
| Personen | 38 |
| Hightech für Ihre Sicherheit | 40 |
| Ehrgeizige Ziele für das nächste Jahrtausend | 42 |
| Alles für „König Kunde“ | 43 |
| Von Jumbos, Drahteseln und Bürgerbussen | 46 |
| Gemeinsam im Verkehrsverbund | 47 |
| Top im Fußball | 48 |
| Konkurrenz, Markt, Zukunft | 49 |

Die Geschichte der Kraftverkehr Wupper-Sieg zeigt eine Palette verschiedenster Aspekte einer bewegten Entwicklung. Aus manchen, zumeist extern verursachten Tiefs hat sich das kommunale Unternehmen im Laufe seines 75-jährigen Bestehens immer wieder emporarbeiten und seine Leistungen für die Bürger stets zu neuen Erfolgen führen können. In diesem Zusammenhang hat die nach dem Zweiten Weltkrieg einsetzende und bis heute andauernde rasante Zunahme des motorisierten Individualverkehrs eine wesentliche Rolle gespielt. Die Ansprüche der Kunden sind deutlich gestiegen, und der Wettbewerb auf dem Mobilitätsmarkt verschärft sich fortwährend. Der „Spagat“ des Unternehmens zwischen der kundenorientierten Erfüllung seines öffentlichen Auftrags und den nur begrenzt zur Verfügung stehenden kommunalen Geldern wurde mit den Jahren immer schwieriger.



Vor diesem Hintergrund kann sich der Erfolg der KWS sehen lassen:

- Sie hat die zufriedensten Kunden im Verkehrsverbund Rhein-Sieg.
- Damit korrespondiert ihr seit Jahren anhaltender überdurchschnittlicher Zuwachs an Kunden.
- Gleichzeitig belegt ihr Aufwanddeckungsgrad von 75 Prozent eine Spitzenposition unter den kommunalen Unternehmen des ÖPNV.

Basis dieser positiven Entwicklung waren und sind in erster Linie die Treue und Einsatzbereitschaft der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, das Vertrauen und die Unterstützung seitens der Eigentümer sowie die Verbundenheit der Bürgerinnen und Bürger mit „ihrer“ Wupsi. Hierfür sei besonders Dank gesagt.

Mit diesem Dank verbindet sich natürlich auch die Hoffnung auf eine weiterhin erfolgreiche Zukunft des Unternehmens sowie seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Dienste der Menschen in der Region Leverkusen und Rheinisch-Bergischer Kreis. Dabei wird es besonders darauf ankommen, den Fortbestand des Unternehmens im Wettbewerb zu gestalten, damit Bürgern und Eigentümern die Vorteile eines kommunalen Dienstleistungsunternehmens auf Dauer erhalten bleiben.

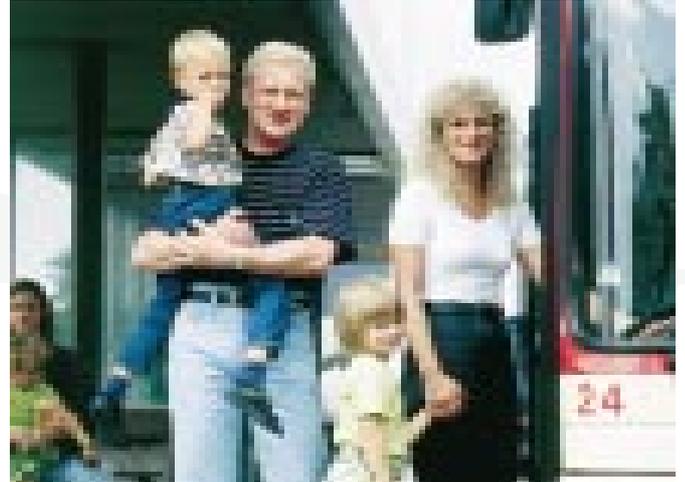
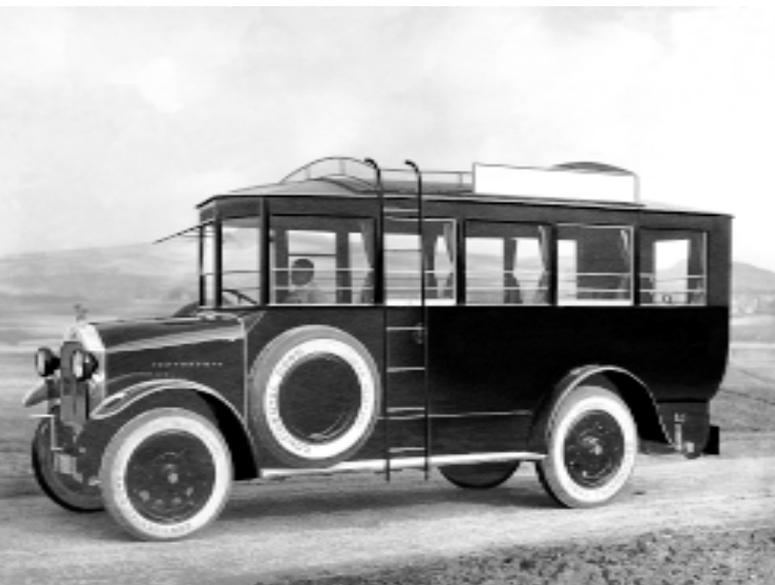
Dr. Gerd Wasser

Die Wupsi macht mobil — seit 75 Jahren

Die Zeitenwende in Sichtweite feiert die Kraftverkehr Wupper Sieg AG im letzten Jahr dieses Jahrhunderts, dieses Jahrtausends Geburtstag - 75 Jahre wird das Unternehmen alt. 1999: Es wird das Jahr sein, in dem uns global, um ein Modewort zu zitieren, Rückschau, Bestandsaufnahme und Perspektive begegnen werden. Für die KWS bieten Kalender und eigener „Lebenslauf“ insofern einen doppelten Grund, sich mit Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft auseinanderzusetzen. Diesem Ziel dient diese Festschrift.

Siebeneinhalb Jahrzehnte Wupper-Sieg: Ob man den mutigen Beschluß des Wipperfürther Kreistags am 3. März 1924 oder aber die erste Fahrt des legendären Dixi-Omnibusses am 2. Juni 1924 als Geburtsdatum der Gesellschaft wertet: Frühling war's, als die Stunde schlug. 75 Jahre, und was für Jahre! Noch hatte sich Deutschland nicht von den Folgen der Niederlage im Ersten Weltkrieg erholt, erst ein paar Monate war's her, daß die Inflation, diese schwindelerregende Geldentwer-

Der erste Dixi 1924 mit zehn Sitzplätzen und 55 PS, Anschaffungspreis: 16.000 Mark.



tung, ihren Höhepunkt erreicht hatte, da trat die Wupper-Sieg an, sich das Bergische Land zu erobern. Die Anfänge waren nicht einfach. Und als ein entscheidender Schritt getan ward, als 1929 die Aktiengesellschaft gegründet wurde, da hatte sich die junge Gesellschaft konsolidiert. Doch gleich warteten neue Bewährungsproben. Denn in dieser Phase der Weimarer Republik türmten sich die wirtschaftlichen Probleme wieder zu Bergen. Für die Wupper-Sieg aber bedeutete das auch eine Chance. Und die wurde genutzt. Das Unternehmen expandierte: auf Erfolgskurs - bis der Zweite Weltkrieg die jähe Zäsur brachte. Am Ende stand auch die Wupper-Sieg quasi vor dem Nichts.

Mit dem Wiederaufstehen aus den Trümmern setzte zugleich eine entscheidende Veränderung ein. Das Unternehmen, das aus den verkehrspolitischen Unzulänglichkeiten im bergischen Kernland geschaffen worden war, „wanderte“. Es begann mit den Jahren des bundesdeutschen Wirtschaftswunders eine regionale Schwerpunktverlagerung. Allmählich am Anfang, in den 50ern, dann sich beschleunigend in den 60ern zog die Wupper-Sieg gen Südwest, in den rheinnahen Raum um Bergisch

Gladbach und - vor allem - Leverkusen, den Arbeitsplatzmagneten. Die folgerichtige Konsequenz dieser Wanderungs-Entwicklung wurde in der zweiten Hälfte der 70er Jahre gezogen: die Verlegung von Zentrale und Sitz der KWS nach Leverkusen.

Und in die Zeit der 60er und 70er Jahre fällt auch die entscheidende Veränderung der verkehrspolitischen Landschaft. Mit zunehmendem Wohlstand der Bevölkerung steigt auch deren

Motorisierungsgrad; der private Pkw wird zur mächtigen Konkurrenz nicht nur der KWS. Es setzte in jenen Jahren die Kräfteverschiebung ein zwischen öffentlichem Personennahverkehr und motorisiertem Individualverkehr, es setzte ein die Wandlung der Wupper Sieg vom reinen Transportunternehmen zur Institution der öffentlichen Daseinsvorsorge, vom Dixi zum Hightech-Bus, vom Kreiskraftverkehr zum modernen kommunalen Serviceunternehmen.





Als die Politiker im Kreis Wipperfürth vor nunmehr 75 Jahren das ständige ergebnislose Tauziehen um eine Verkehrserschließung ihrer Region satt hatten und den eigenen Kraftverkehr beschlossen, der am 2. Juni 1924 mit der ersten Dixi-Fahrt eröffnet wurde, da war im heutigen Leverkusen die erste Straßenbahnlinie, die im Stadtgebiet eingerichtet worden war, bereits seit zwei Jahren wieder stillgelegt - die „Elektrische“ nämlich, die 1903 den Betrieb zwischen „Schlebusch-Ort“ und „Schlebusch-Bahnhof“ (in Manfort) aufgenommen hatte. Das macht deutlich: Beide Gebiete, die Geburtsregion der Wupper-Sieg um Wipperfürth sowie deren heutiges „Kernland“ am Rhein, waren verkehrsmäßig ganz unterschiedlich vorgeprägt, als die KWS ins Leben gerufen wurde.

Eine unendliche Geschichte

Dazu waren im vorigen Jahrhundert im wahrsten Wortsinn die Weichen gestellt worden, als 1845 bereits die erste Eisenbahn in Leverkusen Station machte, am Bahnhof Küppersteg. Und rund zwei Jahrzehnte später wurde die nächste Bahnstrecke in Betrieb genommen - Premiere im Bahnhof Opladen anno 1867. Zwar war damals auch schon eine Eisenbahnlinie behördlich genehmigt, die Wipperfürth und Bergisch Gladbach verbinden sollte; aber es wurde nichts draus. Die bergische Region blieb ein weißer Fleck auf der Verkehrs-Landkarte.

Höchste Eisenbahn also, nunmehr auf das Automobil als Transportmittel zu setzen, als der Benzinmotor so richtig das Laufen gelernt hatte. Schon seit 1907 war inzwischen in Opladen „Endstation“ einer weiteren „Elektrischen“, aus der später die legendäre Linie O (nach Köln) wurde, und 1911 war die Straßenbahn von Opladen nach Langenfeld dazugekommen. Da erst kam es 1912 zu einer ersten Autobusverbindung zwischen Wipperfürth

und Bergisch Gladbach; doch 1915 stellte der Privatunternehmer die Fahrten wieder ein.

Und es begann die unendliche Geschichte um eine Verbindung durch die Reichspost. Die kam den Bitten des Landkreises Wipperfürth im Oktober 1920 zwar nach, aber in völlig unzureichendem Maße aus Sicht des Kreises, denn die Kreisstadt beispielsweise wurde nur einmal täglich angefahren. Und die Post stellte finanzielle Forderungen, was den Kreis wiederum veranlaßte, mit einem Privatunternehmen Kontakt aufzunehmen.

Und dann doch wieder Briefwechsel, Gespräche, Verhandlungen mit der Reichspost. Im Frühjahr 1922 scheint alles klar; Kreis und Oberpostdirektion Köln schließen einen Vertrag. Und im Oktober

kommt es tatsächlich zur „Eröffnung der Verbindung Wipperfürth - Lindlar mit Fahrt hin über Frielingsdorf - Steinenbrück und zurück über Harte-

gasse - Breun“, wie die „Vorgeschichte“ in den KWS-Akten überliefert ist. Und es kommt zu diesem Zeitpunkt ebenfalls zur „Wiederaufnahme der zweiten Durchfahrt von Kürten nach Wipperfürth“.

Doch diese Linien sind nicht von langer Dauer, die Post kippt kurz darauf die Strecke Lindlar - Wipperfürth wieder, und auch die zweite Fahrt von Kürten in die Kreisstadt bleibt auf der Strecke. Wieder wird verhandelt, und dabei meint denn schließlich die Reichspost: Der Kreis Wipperfürth sollte doch am besten einen eigenen Kraftverkehr auf die Beine stellen.

Und so lernte die Wupsi das Laufen - vor 75 Jahren.



Vom Dixi-Land an den Rhein

Das war schon eine eigenartige Situation. Wenn eine Hauptstadt plötzlich gar nicht mehr innerhalb der Grenzen des Landes liegt, dessen Kapitale sie ist, dann liegt es nahe, daß man nach einem neuen Zentrum mit Regierungssitz sucht. In eine vergleichbare Lage war die Kraftverkehr Wupper - Sieg AG geraten, als der NRW-Landtag im Herbst 1974 die Grenzen der Städte, Gemeinden und Kreise im Land an Rhein und Ruhr, also auch an Wipper und Wupper durch Gesetz neu festlegte:

Gebietsreform, kommunale Neugliederung mit Stichtag 1. Januar 1975. Und das hatte auch Folgen für die KWS, ein kommunales Unternehmen damals wie heute. Plötzlich lag nämlich Wipperfürth, die Geburtsstadt der „Wupsi“, außerhalb des Kerngebiets, in dem die rot-weißen Busse ihre Linien fuhren. Der KWS-Aufsichtsrat zog die Konsequenz und beschloß: Der Sitz der Kraftverkehr Wupper-Sieg Aktiengesellschaft wird von Wipperfürth nach Leverkusen verlegt. Man zog um, mit Mann und Frau und Bus, mit Verwaltung und Werkstatt und Busdepot. Das war vor 20 Jahren, 1979.

Eine Zäsur in der Geschichte der Wupsi, einer von vielen Einschnitten im Laufe der vergangenen Jahrzehnte. Jetzt steht ein neues Jahrtausend vor der Tür. Aber vorher feiert die KWS Geburtstag. Sie wird 75 Jahre alt: Von Wipperfürth 1924 nach Leverkusen 1999.

Unternehmungslustig und risikobereit waren auch die Männer der ersten Stunde, welche am 3. März 1924 im Kreistag des Kreises Wipperfürth - dazu gehörten außer der Kreisstadt selbst noch Engelskirchen, Klüppelberg, Kürten, Lindlar, Olpe - den Beschluß faßten, einen kreiseigenen Omnibusbetrieb zu gründen. Schnell folgte die Praxis. Am 2. Juni 1924 kam der Kraftverkehr Wupper-Sieg zum ersten Mal in Fahrt - mit einem „Dixi“-Omnibus - 55 PS stark, zehn Sitzplätze, Anschaffungspreis 16.000 Mark, Zulassungsnummer IZ 59179.

Was war das für ein Jahr, als die Wipperfürther Kreispolitiker diese weitreichende Entscheidung trafen, die dem „Mut der Verzweiflung“ entsprang,



Auf Bergischen Höhen: Büssing-Dreiachser mit Anhänger im Jahre 1954.



wie Landrat Leo Huttrop am 23. Mai 1927 rückblickend formulierte? Den Menschen im Lande saß noch der Schock in den Knochen, den die im Laufe des Jahres 1923 galoppierende Inflation verursacht hatte. Die Geldentwertung hatte die Kassen geplündert; die Millionen und Milliarden im Portemonnaie und auf den Konten waren das Papier kaum noch wert, auf das sie gedruckt waren. Ein Pfund Margarine kostete fast eine halbe Million Mark. Und Unternehmensbilanzen waren kaum noch lesbar ob der Ziffernflut; als die Firma Bayer, beispielsweise, den Schlußstrich unter das Geschäftsjahr 1923 zog, da ergab sich eine Zahl mit 20 Ziffern vor dem Komma: 29 Trillionen Mark.

Das Inflations-Trauma war vorbei, im März 1924. Es hatte eine Währungsreform gegeben, und der Dawes-Plan zur Neuregelung der deutschen Reparationszahlungen an die Siegermächte des Ersten Weltkriegs machte Mut, daß es wirtschaftlich nun wieder aufwärts gehen würde.

Um Abhilfe zu schaffen, ergriffen Dr. Eduard Wessel, seit 1919 Landrat (und damit damals auch Verwaltungschef) im Kreis Wipperfürth (er wechselte Ende 1924 nach Siegburg), Anton Esser, Pfarrer in Süng, und der Engelskirchener Fabrikant Engels die Initiative zur Gründung des kreiseigenen Busbe-

Kraftprotz: Ein Büssing 1937

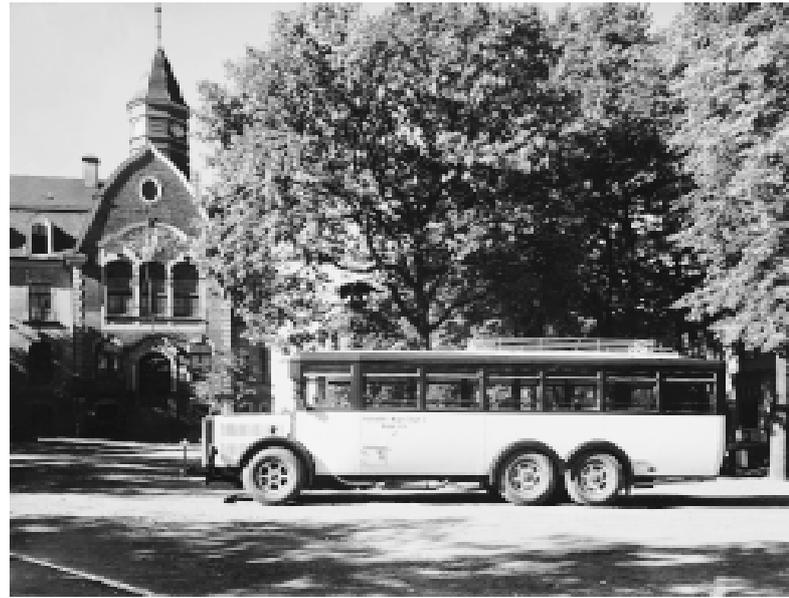


Der neue Busbahnhof Opladen wurde am 29. April 1994 eröffnet, und die KWS feierte zugleich ihren 70. Geburtstag

triebs, und der Kreistag zog mit. Denn dieser „notwendige Schritt im richtigen Augenblick“ stellte für den „leistungsschwachen Kreis, der bis dahin nicht ein einziges kommunalwirtschaftliches Unternehmen gewagt hatte“, eine „Lebensnotwendigkeit dar“, wie Landrat Leo Huttrop – er war im Dezember 1924 Nachfolger von Eduard Wessel geworden – 1927 zu der Frage „Kommunaler Kraftverkehr?“ schrieb.

Fahrplan Nr. 1

Vollends aus eigenem Antrieb hatte sich der Wipperfürther Kreistag nicht zur Gründung des eigenen Kraftverkehrs entschlossen. Der ersten Dixi-Fahrt am 2. Juni 1924 waren jahrelange Bemühungen um eine Verkehrserschließung des Kreisgebiets durch Omnibusse vorausgegangen, nachdem sich Pläne zum Bau einer Eisenbahnstrecke endgültig zerschlagen hatten (siehe: Eine unendliche Geschichte). Den Ausschlag für die März-Entscheidung des Kreistags gab schließlich die Reichspost, die vorübergehend Kraftpost-



*Die Wupper-Sieg im
Frühling 1930*

verbindungen eingerichtet, dann aber wieder eingestellt hatte. Die Oberpostdirektion Köln gab den Verantwortlichen im Kreis schließlich „bei Gelegenheit einer mündlichen Verhandlung in Hartegasse“, wie es in den KWS-Akten vermerkt ist, den Rat, „der Kreis Wipperfürth möge selbst Autobusverbindungen einrichten.“

Und der, des ständigen Tauziehens überdrüssig, ließ dem Rat der Post die eigene Tat folgen. Nach „Fahrplan Nr.1“ wurden täglich zweimal die Linie Wipperfürth - Lindlar (jeweils hin und zurück) sowie jeden Tag abwechselnd hin und zurück die Strecken von Wipperfürth nach Kürten und nach Engelskirchen eingerichtet. Der Fahrpreis wurde mit 12 Pfennig pro Kilometer berechnet, so daß die 14 Kilometer lange Strecke von Wipperfürth/Post über Niedergaul, Grünenberg, Stüttem, Breun, Steinenbrück, Hartegasse, Ohl, Lindlar/Bahnhof bis Lindlar/Hotel Spicher 1,68 Mark kostete. Die Linie Wipperfürth - Kürten war 13, die von der Kreisstadt nach Engelskirchen 22 Kilometer lang. Rund eine Stunde dauerte die Fahrt von Wipperfürth nach Lindlar, wie aus dem noch erhaltenen „Fahrplan Nr. 2“ hervorgeht, der am 7. Juli 1924 in Kraft trat.

Zum selben Zeitpunkt rollte dann auch schon der zweite Wupper-Sieg-Wagen über die bergischen Straßen; wieder war es ein Dixi, der am 2. Juli geliefert worden war. 20.000 Mark hatte der 20-Sitzer mit 45 PS gekostet. Über Mangel an Fahrgästen konnte sich das junge Kraftverkehrsunternehmen nicht beklagen - im Gegenteil. Am 9. September wurde der dritte Dixi in Dienst gestellt „unter gleichzeitiger Erweiterung der Verbindung Wipperfürth - Kürten bis nach Bergisch Gladbach“, wie die KWS-Akten dokumentieren. Und der Kreistag genehmigte im selben Jahr auch noch einen vierten Wagen (Dixi), der am 15. Dezember angeschafft wurde. Als das Gründungsjahr zu Ende ging, da hatte die kleine Wupper-Sieg-Flotte mit ihren Dixis immerhin schon einmal die Erde umrundet: Auf ihren Linienfahrten hatten die Busse 46.312 Kilometer zurückgelegt. Und dabei waren 87.260 Personen befördert worden, wie der Rheinisch-Bergische Kalender 1935 im Rückblick auf „10 Jahre Wupper-Sieg“ vermeldete. Und er erwähnt auch die Männer, die damals für die Pionierfahrten verantwortlich zeichneten: Das waren Walter Wolf als Fahrmeister seit 1. Juni 1924, sowie die Fahrer Willi Braß, Josef Stüttem und Willi Ufer.

An der Jahreswende 1924/25 standen beim Kreiskraftverkehr Wupper-Sieg die Zeichen eindeutig auf Expansion. Schon im Frühjahr 1925 war die Grenze des Kreises Wipperfürth mehrfach überschritten; planmäßig befuh die Wupsi auch Strecken in den Kreisen Gummersbach und Waldbröl. Und was



durch Verhandlungen bereits gegen Ende 1924 in Gang gesetzt worden war, wurde am 8. April 1925 besiegelt: Die Stadt Bergisch Gladbach, der Siegkreis und der Kreis Wipperfürth verpflichteten sich zur Bildung einer großräumigen rechtsrheinischen Verkehrsgemeinschaft, der „Kraftverkehr Wupper-Sieg GmbH“. Es kam allerdings lediglich zu einem Vorvertrag, der dann nie rechtswirksam wurde. Die GmbH-Idee war dann auch bald überholt; statt dessen kam es 1929 zur Gründung der Aktiengesellschaft, doch davon später.

Den Auf- und Ausbau des Kreiskraftverkehrs forcierte nicht zuletzt Leo Huttrop, der seit Dezember 1929 Landrat und damit Vorstandsmitglied bei der Wupper-Sieg war. An seine Seite trat 1925 der erste Wupper-Sieg-Direktor, Franz-Alfons Jacke. „Die Verwaltung mußte auf eine breitere Grundlage gestellt werden“, heißt es bei H.J. Möbs. Das bedeutete: Prokurist Gregor Mauelshagen trat in das Unternehmen ein, ferner wurden ein Buchhalter, ein

Postkrieg

„Die ich rief, die Geister, werd' ich nun nicht los“: An Goethes Zauberlehrling mag sich die Reichspost erinnern haben gut ein Jahr, nachdem sie selbst „bei Gelegenheit einer mündlichen Verhandlung in Hartegasse“ den Verantwortlichen im Kreis Wipperfürth den Rat erteilt hatte, dieser „möge selbst Autobusverbindungen einrichten.“ Aber plötzlich stellte die Reichspost fest, daß sich da ein Unternehmen entwickelte, das ihr zu echter Konkurrenz erwuchs. Es begann ein mit „harten Bandagen“ geführter Kampf um Linien und Kunden, der hohe Wellen bis in höchste Berliner Regierstellen schlug, für das junge Unternehmen eine „Bewährungsprobe auf Biegen und Brechen“, wie frühe Chronisten der Wupper-Sieg formuliert haben.

Der „Postkrieg“ fand in zwei Etappen statt. Zur ersten Auseinandersetzung kam es, als die Postverwaltung einen gemeinsam ausgehandelten Fahrplan auf der Strecke Wipperfürth - Bergisch Gladbach, der am 1. Januar 1925 in Kraft getreten war, am 20. Januar schon wieder „einseitig“ aufhob, wie H.J.H. Möbs in seiner Darstellung über „Die Entwicklung des 'Kraftverkehr Wupper-Sieg'“

**„Die ich rief,
die Geister,
werd' ich
nun nicht los“**

Werkmeister sowie „zur Überwachung des Außen-
dienstes“ ein Kontrollbeamter und ein Fahrdienstlei-
ter eingestellt; es wurden weitere Fahrzeuge
angeschafft - dies alles Maßnahmen, die rechtferti-
gende Erhellung finden in der Tatsache, daß sich die
Zahl der beförderten Personen im zweiten Wupsi-
Jahr, also 1925, gegenüber dem Gründungsjahr
mehr als versiebenfachte und auf 612.540 stieg. Die
Wupper-Sieg war nun wer, und die „große“ Reichs-



post hatte echte Konkurrenz bekommen. Und das
ließ sie nicht kalt. In dieser ersten Konsolidierungs-
phase des jungen Kreiskraftverkehrs bahnte sich die
mit fast allen Mitteln geführte Auseinandersetzung
zwischen Wupsi und Post an, die erst Ende 1927
beendet wurde (siehe: Postkrieg).

Es gab aber auch andere Unbilden, die den Bussen
der Wupper-Sieg das Leben schwer machten,
natürliche, witterungsbedingte, auch diese in dem

Postkrieg

von 1924 bis 1934" geschrieben hat. Dieses
Aufkündigen wog um so schwerer, als „jede
Änderung und Streckenbewilligung in langen,
gutwilligen Verhandlungen von der Post erkämpft
werden" mußte. Der dem Kraftverkehr Wupper-Sieg
dadurch zugefügte Schaden bestand - so Möbs -
darin, „daß die Post das Kreisauto von einer
zweimaligen auf eine einmalige Hin- und Rückfahrt
nach Bergisch Gladbach abdrängte.“ Damit nicht
genug, die Post verschärfte die Konkurrenz: „Die
Fahrzeiten der Postautos wurden denen der Kreis-
autos nahegelegt und die Postautos verdichtet.“
Schließlich konnte dies erste „Kriegsbeil" aber kurz
darauf begraben werden. „Nach längeren mündli-
chen Verhandlungen kam ein gemeinsamer Fahr-
plan zustande, der am 1. März 1925 in Kraft trat.“

Das war aber nur eine trügerische Ruhe vor dem

großen Sturm. Denn einerseits gingen die Pläne
des jungen Unternehmens immer weiter, und
„bald genügte ihm der kleine Kreis Wipperfürth
nicht mehr" (Möbs). Andererseits verfolgte die
Reichspost den Expansionsdrang der Konkur-
renz mit Argwohn. Und am 4. Juni 1925 setzte
das von der Oberpostdirektion Köln alarmierte
Reichspostministerium ein Schreiben auf an den
Landrat im Kreis Wipperfürth (seit 1. Dezember
1924 war das Leo Huttrop): „Die Betätigung des
Kreises Wipperfürth als Gesellschafter der
Kraftverkehrsgesellschaft Wupper-Sieg ist nach
den bisherigen Beobachtungen der Oberpostdi-
rektion in Köln offensichtlich darauf gerichtet,
die Kraftfahrzeuglinien der Reichspost sowohl
innerhalb des Kreises wie auch jenseits seiner
Grenzen zu verdrängen oder in ihrer Weiterent-
wicklung zu unterbinden. Die erst jetzt gegrün-

damaligen Ausmaß kaum mehr vorstellbar. Der Dezember 1925 beispielsweise bescherte dem Bergischen Land und dem angrenzenden Sauerland ungewöhnlich starke Schneefälle. Zwar versuchte man, die Straßen zu räumen, rechts und links der Fahrbahnen türmten sich, wie auf zeitgenössischen Fotos zu sehen, regelrechte Schnee-Wälle. Die weiße Pracht „brachte fast den gesamten Verkehr auf fünf Tage zum Erliegen“, hat H.J.Möbs berichtet, und: „Die Strecke Wipperfürth - Kierspe - Lüdenscheid war 18 Tage nicht befahrbar, die Strecke über Halver ruhte 13 Tage. Alles wurde aufgeboten, um des Schnees Herr zu werden. Berücksichtigt man den Mehrverschleiß an Reifen, Betriebsstoff, Öl und sonstigem Material, kann man sich ein Bild von dem Verlust machen.“



Und die Streitigkeiten mit der Reichspost hatten die Kraftverkehr Wupper-Sieg auch nicht nur Kraft, sondern auch Geld gekostet. Auf rund 70.000 Mark bezifferte Landrat Leo Huttrop die Verluste. Aber dieser erfolgreich bestandene Kampf der Rot-Weißen gegen die Gelben führte letztlich auch zu einer weiteren Konsolidierung der Wupper-Sieg. „Ab 1927 war die Wupper-Sieg aus den Kinderschuhen endgültig heraus“, ist denn auch in dem Rückblick zu lesen, als die Wupsi (1949) ihr Silberjubiläum feierte. Die rot-weiße Bus-Flotte legte in jenem Jahr 910.526 Kilometer zurück und beförderte dabei 1,345 Millionen Personen. Und es ging weiter aufwärts.

Postkrieg

dete oder noch in ihrer Gründung begriffene Kraftverkehrsgesellschaft verfolgt ihre Pläne ohne Fühlung mit der Reichspost, von der bekannt ist, daß sie seit Jahren im gemeinnützigen Interesse die Einrichtung von Kraftfahrzeuglinien betreibt und die sich jetzt in der Lage sieht, allenthalben die lange von ihr geplanten und vorbereiteten Linien zu eröffnen. Dabei beansprucht die Gesellschaft unbedingte Rücksichtnahme auf ihr Entwicklungsbedürfnis, läßt aber ihrerseits nicht den Willen erkennen, den Interessen der Reichspost hinsichtlich ihres Kraftpostbetriebs Rechnung zu tragen. Die Reichspost hat mindestens im gleichen Umfange Grund, sich über Wettbewerb durch die Kraftverkehrsgesellschaft zu beschweren, wie diese es gegenüber der Reichspost tut. Sie ist aber zu Verhandlungen über die Abstimmung

„Da entschloß man sich, der Post den Fehdehandschuh hinzuwerfen“

dieses Wettbewerbs bereit in der Voraussetzung, daß der Kreis oder die Kraftverkehrsgesellschaft nicht nur Zugeständnisse fordern, sondern auch solche zu machen gewillt sind, da nur dann eine Einigung denkbar ist. Das Angebot der Kraftverkehrsgesellschaft, auf ihren Linien die Postsachen (Briefe, Pakete, Anm. d. Verf.) unentgeltlich zu befördern, würde als Zugeständnis nicht betrachtet werden können, weil die Reichspost ohnehin in der Lage ist, ihre Kraftverkehrslinien so zu betreiben, daß auf die Postsachenbeförderung keine wesentlichen Kosten entfallen. Überdies bestehen für die Reichspost wichtige Gründe, die Postsachenbeförderung über Land in eigener Hand zu behalten. Ich stelle anheim, zur Einleitung von Verhandlungen mit der Oberpostdirektion in Köln, die verständigt ist, in Verbindung zu treten.“ Die Ruhe an der Autobusfront währte also nicht



Vom Rhein-Wupper-Kreis geerbt: Straßenbahndepot in Langenfeld, ein Foto aus der Nachkriegszeit.

Postkrieg

lange; zwar hatten sich Post und Wupper-Sieg darauf verständigt, daß die Kraftverkehrsgesellschaft das ihr fehlende „Kernstück“ (Möbs) im Verkehrsnetz zugestanden wurde, „die direkte Verbindung mit der Großstadt, vor deren Toren das schöne Bergische Land lag“ - mit Köln.

So konnte die Wupper-Sieg am 1. Oktober 1925 die Schnellstrecke Lüdenscheid - Köln in Betrieb nehmen. Aber in den vorausgegangenen Verhandlungen hatte die Gesellschaft nur einen Zwischenstopp durchsetzen können, nur eine Haltestelle, und zwar in Kürten. „Dieser Schnellbetrieb entwickelte sich unvorteilhaft. Drum bemühte sich der Kreis Wipperfürth um weitere Haltestellen - vergebens. „Da entschloß man sich, der Post den Fehdehandschuh hinzuwerfen, kündigte am 8. März 1926 das bisherige Abkommen ...und richtete drei weitere

Haltestellen ein. Es entspann sich nunmehr ein Kampf auf Leben und Tod zwischen dem kleinen Unternehmen und der mächtigen Reichspost.“ Ein paar Monate lang geschah nichts besonderes, die Linienbusse beider Firmen fuhren zwar vertragslos, aber doch recht einträchtig nebeneinander her. Dann aber ging die Post im Juli „zum Angriff über“ (Möbs) - zunächst mit, wie man heute sagen würde, Dumping-Tarifen. „Sie



Im Jahr 1928 legten 28 Wupsi-Busse auf 14 Linien über 1,1 Millionen Kilometer zurück; die Belegschaft war bis zum Ende dieses Jahres auf 96 Mitarbeiter gewachsen. Personalbestand und -struktur von damals sind überliefert: ein Direktor, zehn kaufmännische Angestellte, ein Werkmeister, 13 Schlosser, vier Schlosser-Lehrlinge, zwei Lackierer, ein Fahrmeister, ein Kontrolleur, 40 Fahrer, 17 Schaffner und sechs Wagenputzer. Und im Jahr 1929, einem für die Wupper-Sieg-Fortentwicklung sehr bedeutsamen, bestand der Wagenpark bereits aus 42 Omnibussen, die auf 1,35 Millionen Fahrkilometern in jenem Jahr insgesamt fast 2,7 Millionen Menschen beförderten. Dabei ist allerdings zu beachten, daß die Wupper-Sieg inzwischen auch Sonderfahrten durchführte; Wupsi-Busse wurden fortan nicht mehr nur im Bergischen und im märkischen Sauerland gesichtet; sie tauchten überall im In- und Ausland auf (siehe: „Willst reisen Du...“).



1929 – ein Jahr, das unauslöschlich in die Geschichtsbücher eingegangen ist, das Jahr, welches den Beginn der Weltwirtschaftskrise markiert: Am „Schwarzen Freitag“, der eigentlich ein Donnerstag (24. Oktober) war, beendete ein jäher Sturz der Aktienkurse an der New Yorker Börse die jahrelange Börsenhausse in den USA. Die darauf folgende wirtschaftliche Depression machte sich außer in den USA am stärksten in Deutschland bemerkbar und führte zu Massenarbeitslosigkeit.

Postkrieg

setzte ihren Preis von 8 Pfg. auf 5 Pfg. für den Kilometer, also 3 Pfg. unter den Preis der Wupper-Sieg. Im August verstärkte sie den Verkehr übermäßig auf 6 Fahrten hin und zurück, verlegte die Fahrzeiten kurz vor die Fahrzeiten der Wupper-Sieg und verlängerte ihre Linie über Bergisch Gladbach hinaus nach Köln, wo die Wupper-Sieg mit Genehmigung schon fuhr.“

Die Rot-Weißen aus Wipperfürth reagierten mit der Mobilisierung der Öffentlichkeit, und das in einer Art und in einem Ausmaß, das heute kaum mehr vorstellbar ist. Die Wupper-Sieg schloß sich zunächst kurz mit dem „Verkehrsverein Wipperfürth“ und übergab ihm reichlich Informationsmaterial für eine Kampagne auch in den Tageszeitungen. Appelle an den Lokalpatrio-

tismus der Bergischen blieben nicht ohne Wirkung. Möbs: „Die Postautos wurden gemieden, und nur dem festen Zusammenhalten der Kreisbewohner ist es zu verdanken, daß die Wupper-Sieg sich weiterhin gegenüber der Post auf dieser Strecke halten konnte.“

Neben Zeitungsartikeln erschienen Plakate. Kostproben: Da wurde aus der in Engelskirchen erscheinenden Tageszeitung „Bergische Wacht“ zitiert, ein Gedicht, sozusagen, ein martialisches:

**„Sieg, Wupper-Sieg!
Die Post, die will den Krieg.
Wir alle rund herum im Kreis,
Wir fahren alle rot und weiß.
Unser Wagen, der ist weiß und rot,
Und macht den schwarz und gelben tot.
Sieg, Wupper-Sieg!“**

Dieses Jahr 1929 brachte auch für die Wupper-Sieg einen bedeutsamen Einschnitt, ein neues Kapitel ihrer Geschichte begann. Die Bildung eines größeren Verbunds mit weiteren Partnern war steckengeblieben; über den bereits erwähnten Vorvertrag zur Gründung einer GmbH war man nicht hinausgekommen. Wieder, wie schon bei der Gründung selbst, entschlossen sich die Verantwortlichen im Kreis Wipperfürth, auf eigene Faust und allein zu handeln: Sie gründeten die Aktiengesellschaft.



Dazu sei der Bericht der Düsseldorfer Treuhand-Gesellschaft Altenburg & Tewes AG über die Bilanz per 31. Dezember 1929 zitiert: „Die Kraftverkehr Wupper-Sieg Aktiengesellschaft ist nach dem eingesehenen notariellen Protokoll am 3. Januar 1929 vor dem Notar Josef Müller zu Wipperfürth

Der Zweite Weltkrieg ging auch an der KWS nicht spurlos vorüber; das Fahrpersonal mußte Gasmaskeneinsatz proben (oben). Schnee türmte sich an den Straßen: Im Dezember 1925 kam „fast der gesamte Verkehr auf fünf Tage zum Erliegen“ (unten).



errichtet und am 18. April 1929 unter Nr. 44 in das Handelsregister des Amtsgerichts Wipperfürth eingetragen. Als Vorstand sind bestellt : Landrat Leo Huttrop... und Direktor Franz Alfons Jacke, als Prokurist: Gregor Mauelshagen... Das Stammkapital beträgt RM 500.000 und ist eingeteilt in 500 Namensaktien von je RM 1.000...Die Gesellschaft ist als gemeinnütziges Unternehmen vom Finanzamt Köln-Nord ...anerkannt. Die Verzinsung des Aktienkapitals darf 5 Prozent nicht übersteigen nach vorheriger Dotierung des Reservefonds mit 5 Prozent bis zum Höchstbetrag von 10 Prozent des Kapitals. Ein weiterer Überschuß muß nach dem Gründungsprotokoll gemeinnützigem oder wohltätigen Zwecken zugeführt werden."

Gleichzeitig aber wurden auch die anderen Aktivitäten, welche die Wupper-Sieg inzwischen entfaltet hatte - außer den bereits erwähnten Bus-Sonderfahrten noch Güterverkehr und sogar Krankentransporte - neu geregelt und auf neue rechtliche Basis

gestellt. Ebenfalls mit Datum 3. Januar 1929 entstand die „Güterkraftverkehr Wupper-Sieg“. Diese Gesellschaft unterstand in „Verwaltung und Rechnungslegung“ der AG.

Dazu die „Treuhand“: „Die Trennung ist erfolgt, um den gemeinnützigen Charakter der Aktiengesellschaft nicht zu gefährden. Während die Aktiengesellschaft lediglich den linienmäßig betriebenen Personenkraftverkehr umfaßt, dient die zweite Gesellschaft dem Güter- und Personensonderverkehr.“

Nun also, fünf Jahre nach der Gründung, gab es die Kraftverkehr Wupper-Sieg AG, die KWS also, in der heutigen Rechtsform. Und was sich schon 1929 abgezeichnet hatte, als die wirtschaftlichen Schwierigkeiten den privat betriebenen Kraftverkehr im Kreis Olpe zusammenbrechen ließen, das brachte auf Drängen der dortigen Politiker der KWS eine weitere „Tochter“ mit Minderheitsbeteiligung: Sie übernahm dessen Linienverkehr: Die im Februar

Postkrieg

Oder, prosaisch zwar, aber gleichwohl auch kämpferisch: „Grober Unfug ist das Vorgehen der Reichspost auf der Linie Köln - Wipperfürth, so sagt die Bevölkerung. Wollt ihr diesen Unfug bald beseitigen, dann benutzt nur noch die Wagen Eures heimatl. Kraftverkehrs Wupper-Sieg.“

Die Wupper-Sieg selbst setzte plakativ auf ein Risiko-Argument: „Die Reichspost haftet nicht bei Kraftwagenunfällen. Fahrt daher nur mit Euren Wagen, deren Insassen durch besondere Unfallversicherung geschützt sind. Rot-weiss, die Farbe des Bergischen Landes muß die Parole sein. - Kraftverkehr Wupper-Sieg.“

Das alles waren quasi flankierende Maßnahmen zu einer Flut von Schriftwechseln, in die

Reichstagsabgeordnete ebenso eingeschaltet waren wie Mitglieder des Preußischen Landtags, der „Reichsminister für die besetzten Gebiete“, das Reichspost-, Landwirtschafts-, und Verkehrsministerium. Der Kreis, allen voran Landrat Leo Huttrop, und der Verkehrsverein Wipperfürth mobilisierten also hohe und höchste Stellen. Der Streit zwischen der Wupper-Sieg und der Reichspost hatte auch grundsätzliche Bedeutung. Das geht nicht zuletzt aus einem Schreiben des Preußischen Landkreistags in Berlin hervor, der mit Datum vom 25. August 1926 den Vorsitzenden Im Kreisausschuß des Kreistags wissen ließ: „Der Fall Wipperfürth hat für die hiesige Dienststelle die Bedeutung, dass in einiger Zeit zu erwägen sein wird, wie das Kraftfahr- liniengesetz (aus dem Jahr 1919, d. Verf.) geändert werden müßte, um ein ähnliches Verhalten der Reichspost in anderen Fällen zu verhindern. In

*Immer zur Stelle,
die Wupsi auf der
Kaiser-Wilhelm-
Allee in Leverkusen
in den 60er
Jahren: Arbeits-
schluß bei Bayer.*



1930 gegründete „Kraftverkehr Olpe AG“ wurde ebenfalls in Verwaltung und Betriebsführung der KWS unterstellt. Der nächste Schritt ließ nicht lange auf sich warten. 1931 - eine Gebietsreform war gerade zwei Jahre vorbei und der neue Rhein-Wupper-Kreis mit der Kreisstadt Opladen eben zwei Jahre alt - wurde die „Kraftverkehr Rhein-Wupper GmbH“ ins Leben gerufen, deren Betriebsführung wiederum die KWS als Mehrheitsgesellschafter

(18.000 RM des Stammkapitals von 20.000 RM hielt die KWS) übernahm. Verkehrspolitisches Ziel war dabei die bessere Erschließung des sogenannten oberen Rhein-Wupper-Kreises im Raum um die Städte Wermelskirchen und Radevormwald; der GmbH wurden zwei Linien genehmigt: Opladen - Burscheid - Wermelskirchen - Radevormwald sowie Burscheid - Altenberg.



dieser Hinsicht stehe ich mit dem Preuß. Handelsministerium in Verbindung.“

In Berlin auch kam es zum Friedensschluß dieses Postkriegs. Im Reichspostministerium fand am 3. September 1926 die entscheidende „Besprechung zur Regelung des Verhältnisses zwischen Reichspost und Kraftverkehrsgesellschaft Wupper-Sieg im Kraftverkehr“ statt, an der Landrat Leo Huttrop teilnahm. Und es wurde eine sieben Punkte umfassende Vereinbarung getroffen, die „nur in beiderseitigem Einvernehmen geändert oder aufgehoben werden kann“. Unter anderem heißt es darin unter

Postkrieg

Punkt 1: „Die Reichspost verzichtet zu Gunsten der Kraftverkehrsgesellschaft Wupper-Sieg auf den Betrieb der Kraftpostlinie Köln - Bergisch Gladbach - Cürten - Wipperfürth und Köln - Altenberg - Dabringhausen - Hückeswagen. Die Ausführung nicht fahrplanmäßiger Sonderfahrten auf diesen Strecken steht der Reichspost weiterhin frei. Auf der Strecke Köln - Altenberg bleibt die Ausführung von Sonderfahrten für den Ausflugsverkehr der Reichspost allein überlassen. Die Kraftverkehrsgesellschaft Wupper-Sieg wird solche Fahrten nicht ausführen.“

Stichtag für den Neubeginn war der 1. Oktober 1926, der „Durchführungstermin des mit der Reichspost geschlossenen Vergleichs“, wie der Landrat in seinem Verwaltungsbericht 1929 geschrieben hat.



Damals und heute: Wupsi-Parade vor dem Rathaus in Bergisch Gladbach im Jahr 1933 (rechts) und im Jahr 1998.

Die am „Schwarzen Freitag“ offen zu Tage getretene Wirtschaftskrise ging auch an der jungen Aktiengesellschaft nicht spurlos vorüber. Die KWS mußte erhebliche Umsatzrückgänge hinnehmen und sah sich zu Kostenreduzierungen gezwungen. Dazu trug unter anderem die Umstellung der Fahrzeuge auf Dieselmotoren bei, die im Jahre 1932 erfolgte. Andererseits hatte die territoriale Expansion der Wupper-Sieg es erforderlich gemacht, in dem gegenüber 1924 erheblich ausgeweiteten Betriebsgebiet Stützpunkte zu schaffen.

Junge Kreisstadt

Früh schon war die zunächst offene Entscheidung gefallen, daß die Zentrale in Wipperfürth (und nicht etwa in Engelskirchen) bleiben sollte. In der Kreisstadt wurden auf dem an der Gaulstraße erworbenen Gelände Anfang 1926 dazu alle Voraussetzungen geschaffen und Garagen, Werkstatt, Büroräume gebaut. Es folgten KWS-Depots in Much (1927), in Radevormwald (1928), und 1934 wurde die Dienststelle in Bergisch Gladbach geschaffen. Das war zwei Jahre nach einer politischen Entscheidung, die ab 1932 den Kreis Wipperfürth aufgelöst und ihn zusammen mit Teilen des Kreises Mülheim (heute: Köln-Mülheim) zum neuen Rheinisch-

Bergischen Kreis zusammengefaßt hatte. Und 1933 war Bergisch Gladbach zur Kreismetropole geworden, nachdem der Sitz der Kreisverwaltung für ein Jahr noch in Mülheim gewesen war. Als die Kraftverkehr Wupper Sieg AG in Bergisch Gladbach, der neuen Kreisstadt, Fuß faßte, da war sie zehn Jahre alt. Damals beschäftigte sie 91 Mitarbeiter, die Jahreskilometer-Leistung betrug 1,422 Millionen Kilometer, befördert wurden 2,2 Millionen Personen. Das Liniennetz reichte von der Zentrale Wipperfürth aus strahlenförmig bis Schwelm und Wuppertal, bis Opladen, Köln, Siegburg, Much, bis Lüdenscheid und Meinerzhagen sowie - durch die Kraftverkehr Olpe AG - bis Fredeburg, Oberhundem im Sauerland, und bis Kreuztal.

Der Sonderverkehr, der bei der AG-Gründung ja zu einer weiteren Wupsi-Gesellschaft, der „Güterkraftverkehr“, geführt hatte, entwickelte sich überaus positiv, zumal die KWS auch dazu übergegangen war, Fern-Reisen zu übernehmen. So wurde 1936 die „Lüdenscheider Reisedienst GmbH“ übernommen; die KWS richtete Reisebüros ein in Lüdenscheid, Bergisch Gladbach und Köln. Allerdings war die „Güterkraftverkehr“-Gesellschaft 1934 wieder aufgelöst und deren bisherige Geschäftszweige wieder in die Muttergesellschaft integriert worden; das war darauf zurückzuführen, daß eine Änderung der Steuergesetze im Jahr 1934

die Gemeinnützigkeit von Aktiengesellschaften (wie sie der KWS AG 1929 zuerkannt worden war) nicht mehr zuließ.

Die territoriale Expansion der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG war - im großen und ganzen - bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs abgeschlossen, nachdem das Unternehmen 1939 auch endgültig in den Raum Leverkusen vorgestoßen war (siehe: Neue Eroberung am Rhein). Zuvor waren 1938 sowohl der Rhein-Wupper- als auch der Enneppe-Ruhr-Kreis Aktionäre geworden; das führte unter anderem zur

Auflösung der „Kraftverkehr Rhein-Wupper GmbH“, da die Interessen des Rhein-Wupper-Kreises nunmehr durch Beteiligung an der KWS AG gewährleistet waren.

Der Zweite Weltkrieg unterbrach auch bei der Wupper-Sieg jäh alle positiven Entwicklungen. Auch die KWS war in immer stärkerem Maße in die Kriegsvorbereitungen eingespannt worden - durch Personal- und Fahrzeugstellung.



„Wieder rollten in den ersten Kriegsjahren die Omnibusse der Gesellschaft über die deutschen und die europäischen Straßen, diesmal aber nicht in ihrem freundlichen rot-weißen Farbenkleid, sondern mit schmutziger Tarnfarbe gestrichen; diesmal auch nicht mehr, wie einst, zu friedlichen und harmlosen Zwecken, sondern im Dienste des Todes und des Untergangs“, hat der Chronist 1949 formuliert. Und „als im April 1945 die Amerikaner in Wipperfürth einrückten, standen zwar die Gebäude an der Gaulstraße noch, aber alles bewegliche Vermögen an Wagen, Ersatzteilen und technischen Ausrüstungen war verschwunden. Die Firma und ihre Betriebsangehörigen standen buchstäblich vor dem Nichts.“

Die schwere Aufgabe des Neubeginns fiel dem neuen Mann an der Spitze der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG zu, der offiziell am 15. Juni 1945 sein Amt antrat: Hans Eyer mann, Direktor bis 1962. Diese Wiederaufbauphase leitete - unmerklich zunächst, dann aber stets konturenreicher - zugleich die Schwerpunktverlagerung des Unternehmens aus der Bergischen Kernregion in den Ballungsraum am Rhein ein. Am 18. Juni 1945 waren die ersten Busse wieder fahrbereit, deren Äußeres zwar „in keiner Weise dem Bilde“ entsprach, „wie es in der Erinnerung der bergischen Bevölkerung noch lebendig war“. Aber, und das war die Hauptsache, die Wagen liefen wieder, und zwar zunächst auf den Strecken



Lüdenscheid - Köln (erst aber nur bis Bergisch Gladbach), Wipperfürth - Engelskirchen und im Stadtverkehr Leverkusen - Schnorrenberg.

So lebensnotwendig für die Bevölkerung die durch den öffentlichen Personennahverkehr garantierte Mobilität in den Nachkriegsjahren und auch in der ersten Phase nach der Währungsreform (1948) auch war: Der ÖPNV wandelte sich, zwangsläufig, auch die KWS. Denn der steigende Wohlstand der „Wirtschaftswunder“-Gesellschaft brachte eine auch heute noch nicht beendete individuelle Motorisierungswelle. Rückläufige Benutzerzahlen führten dazu, daß die Kosten nicht mehr durch Einnahmen gedeckt werden konnten. „Das Umdenken, daß sich öffentlicher Personennahverkehr von einem Wirtschaftszweig zu einer Institution der öffentlichen Daseinsvorsorge gewandelt hatte, war ein schmerzhafter Prozeß - nicht nur in der Öffentlichkeit, auch bei den Unternehmen selbst. Inzwischen kann dieser Wandel als abgeschlossen gelten.“ So hat es jedenfalls Dr. Wolfgang Köhnecke, der damalige Vorstandsvorsitzende, 1974 in der Festschrift zum 50-jährigen Bestehen der KWS formuliert. Einmal ganz davon abgesehen, daß behördliche Lizenzvergaben solche Parallelverkehre und Unternehmensauseinandersetzungen erst gar nicht mehr zulassen würden: Ein „Postkrieg“ wie in den Gründerjahren der Wupper-Sieg würde angesichts der neuen Verhältnisse „tödlich“ enden.



Lohnendes Ziel: mit der Wupsi nach Altenberg.



Neues Dach überm Chassis: Busse im Depot an der Leverkusener Scharnhorststraße im Jahr 1964

Neue Eroberung am Rhein

Eigentlich war es nur eine Frage der Zeit, wann die Wupper-Sieg auch in Leverkusen Fuß fassen und ihre Busräder rollen lassen würde. Die ganze bisherige Entwicklung drängte geradezu in den Raum, in dem die chemische Industrie schon damals einen regionalen Arbeitsplatzfaktor ersten Ranges darstellte. Die Zeit dafür war reif im Jahr 1939.

Anfang Januar stellte der Direktor der Wupper-Sieg, Peter Becker, das Konzept vor. Es begann mit der Übernahme des Streckennetzes in Leverkusen, das bis dahin das Busunternehmen Ernst Schwan, Kalkstraße 11, bedient hatte. Zuvor hatte die Leverkusener Firma Menrath den Linienbusbetrieb ausgeführt; im Zuge der Wirtschaftskrise stellte Menrath jedoch 1929 den Betrieb ein; vorübergehend war die Rheinische Verkehrsgesellschaft Köln eingesprungen, ab 1932 hatte dann Ernst Schwan mit der Stadt eine Vereinbarung über die Personenbeförderung im (alten) Leverkusener Stadtgebiet.

Die Wupper-Sieg übernahm im Leverkusener Stadtverkehr ein etwa 40 Kilometer langes Linienetz, und die Stadt Leverkusen wurde zugleich – ebenso wie die Stadt Opladen und der Rhein-Wupper-Kreis – neuer Gesellschafter in der Wupper-Sieg. Der Wupsi-Start in Leverkusen fand am

Montag, 13. Februar 1939 statt. Der an diesem Tag in Kraft getretene Fahrplan dokumentierte zugleich eine Netzerweiterung. Unter anderem gab es von da an die Wupsi-Direktverbindung zwischen Leverkusen-Wiesdorf (Endstation: Hauptstraße/Rheinufer) und Bergisch Gladbach über Lev-Wiesdorf/Rathaus, Bahnhof Schlebusch, Schlebusch Höller, Rothbroich, Schildgen, Paffrath. Fahrzeit: eine knappe Stunde.

Die Wupper-Sieg richtete zugleich in Leverkusen eine Geschäftsstelle mit Verkehrs-, Reise- und Werbebüro ein, und zwar – zunächst unter einem Dach mit der Firma Schwan – im Gebäude Kalkstraße 11; das heute dort stehende Hotel Garni Schwan erinnert noch an die alte Bus-Vergangenheit an dieser Stelle. Nicht ganz zu unrecht titelte damals die „Bergische Wacht“: „Eine neue Station der Entwicklung“. Auch bei der Wupper-Sieg und in den Städten und Kreisen waren sich die Verantwortlichen der Bedeutung dieses Schritts, des Einzugs des Kraftverkehrsunternehmens in den Raum Leverkusen bewußt, der bisher „wie ein Keil zwischen den großen Verkehrslinien“ gelegen habe. Vor dem fahrplanmäßigen Start am 13. Februar 1939 fand am Samstag davor, am 11. Februar, im Leverkusener Rathaus aus diesem Anlaß ein Festakt statt.



Mit zunehmender Konkurrenz zwischen dem Individualverkehr (IV) und dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wurden „Kooperationen und Bereinigungen in den Netzen unbedingt erforderlich“, wie der Chronist 1974 feststellte.

Ein solcher Schritt wurde zum 1. Januar 1970 vollzogen, als die KWS die „Bahnen des Rhein-Wupper-Kreises“ mit der Dienststelle in Langenfeld übernahm. Und „noch bevor der Gedanke, den Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen durch die Bildung von Verkehrsverbänden attraktiv zu gestalten, zum politischen Grundsatz wurde“, heißt es 1974, „bildete die Kraftverkehr Wupper-Sieg AG im Rheinisch-Bergischen Kreis gemeinsam mit der Deutschen Bundespost zum 28. Mai 1972 die 'Verkehrsgemeinschaft Rhein-Berg' und zum 1. Oktober 1972 mit den Bahnen der Stadt Monheim GmbH und dem Kraftverkehr Rhein-Wupper“ - dieser wiederum war eine Kooperation zwischen Bahn, Post sowie den privaten Firmen Hüttebräucker und Wiedenhoff - „im Rhein-Wupper-Kreis und in Leverkusen die „Verkehrsgemeinschaft Rhein-Wupper“.

Moderne Zeiten, Nostalgie – freundlich auf der ganzen Linie: Männer und „ihre“ Busse gestern (rechts) und heute (oben).

Es nahte für die Kraftverkehr Wupper-Sieg der Abschied von ihrer Geburtsstätte, von Wipperfürth. Die im NRW-Landtag 1974 beschlossene Gebietsreform löste den Rhein-Wupper-Kreis auf und legte die Grenzen des Rheinisch-Bergischen Kreises neu fest. Teile beider Kreise einschließlich der Stadt Wipperfürth gehören seither zum Oberbergischen Kreis. Deshalb wurde das Verkehrsnetz der KWS, das in den Grenzen des Kreises Oberberg lag, weitgehend an die dortige Oberbergische Verkehrs AG (OVAG) übertragen, nachdem Bestrebungen, KWS und OVAG zu fusionieren, gescheitert waren. Das Aktienkapital der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG wurde 1975 zu je 50 Prozent auf den Rheinisch-Bergischen Kreis und die kreisfreie Stadt Leverkusen aufgeteilt.

Eine schier logische Folge dieser Entwicklung stellte denn auch der Beschluß des KWS-Aufsichtsrats im Jahr 1978 dar: Sitz und Zentrale des Unternehmens werden von Wipperfürth nach Leverkusen verlegt. Die Umsetzung in die Praxis erfolgte im Jahr darauf. An der Borsigstraße im Gewerbegebiet Fixheide stand ein geeignetes Grundstück zur Verfügung, wo Hallen, Werkstatt und Bürogebäude errichtet wurden. Am 19. März 1979 wurden zunächst die Verwaltung, am 23. April Werkstatt und Busbetrieb an ihre jetzigen Standorte in Leverkusen verlegt.



Der Vorsitzende des Wupsi-Aufsichtsrats und Landrat im Rheinisch-Bergischen Kreis, Julius Mennicken, betonte, daß nunmehr ein „Verkehrsapparat in Gang gesetzt werden könne, der nicht nur den lokalen Verkehrsinteressen im Gebiet Leverkusen – Opladen, sondern auch den Wünschen nach einer notwendigen ausreichenden West-Ost-Verbindung in vollem Umfang gerecht werde.“ Mit deren Herstellung erfolge nun eine „Annäherung des Industrieplatzes Leverkusen an das durch hohe landschaftliche Reize ausgestattete Gebiet des Bergischen Landes.“

Dem Festakt schloß sich an jenem Samstag eine Rundfahrt durch das neue Wupper-Sieg-Gebiet in Leverkusen und Opladen an, das neue „Arbeitsgebiet der Wupper-Sieg“, wie die „Bergische Wacht“ am 13. Februar berichtete und fortfuhr: „Es (das Gebiet, d. Verf.) ist von anderer Art als das gewohnte. Die Eintönigkeit der Rhein- und Industrie-

landschaft in diesem Abschnitt wurde an diesem Tage durch den dichten Nebel nicht aufgeheitert. Vermutlich werden die Bewohner dieser Gegend es begrüßen, daß sie künftig an schönen Tagen leicht hinausfahren können mit der Wupper-Sieg ins Freie, das heißt ins schöne bergische und oberbergische Land. Neben dem künftigen regelmäßigen Linienverkehr wird eine Hauptaufgabe der Wupper-Sieg die Bewältigung des Arbeiterverkehrs sein. Das ist der schwerste Teil der Aufgabe, da es sich in diesem Industriegebiet stets um plötzlich einsetzende Stöße handelt. Aber die Wupper-Sieg hofft, auch dieser Aufgabe gerecht zu werden.“ Aus der Rückschau ist „Die neue Eroberung der Wupper-Sieg“, Titel in der „Bergischen Wacht“ am 13. Februar 1939, nicht nur als „neue Station“ in der Entwicklung der in Wipperfürth geborenen Wupper-Sieg zu werten.

weiter auf Seite 27

Neue Eroberung am Rhein



Und auch in Bergisch Gladbach, wo die Wupper-Sieg bereits 1957 von der Hauptstraße in die Hermann-Löns-Straße umgezogen war, wurde neu gebaut, denn das moderne Serviceunternehmen KWS brauchte auch in der Kreisstadt eine moderne Betriebsstelle, die den neuen Anforderungen des Unternehmens und den Ansprüchen der Kunden gerecht wurde. Mit einem Investitionsaufwand von 3,6 Millionen Mark wurde der Betriebshof erheblich erweitert und modernisiert. Eingeweiht wurde der neue Komplex am 1. Februar 1985.

Eine neue Zukunft auch der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG begann 1986, als der „Verkehrsverbund Rhein-Sieg“ (VRS) entstand, eine von mehreren landespolitisch herbeigeführten Kooperationen in NRW, der im Norden an den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) grenzt. Mit dem Entstehen des VRS kam - zwangsläufig - die Auflösung der „Verkehrsgemeinschaft Bergisch-Land (VBL), zu der sich zum Winterfahrplan 1978/79 die beiden Verkehrsgemeinschaften Oberberg und Rhein-Berg vereinigt hatten.

Hochbetrieb am Bayer-Feierabend: Wupsi-Busse stehen Schlange auf der Kaiser-Wilhelm-Allee (rechts). Nächste Seite oben: die Busse und ihre Konkurrenz

Seither fährt die KWS als Partner im Verkehrsverbund, dessen Gebiet sich im Süden bis an die Landesgrenze von Rheinland-Pfalz erstreckt.

Neue Impulse bekam der ÖPNV, bekam die KWS Anfang dieses Jahrzehnts, als 1990 auf der S-Bahn-Strecke S 11 (Bergisch Gladbach - Köln - Dormagen) der 20-Minuten-Takt eingeführt und am 2. Juni 1991 auch Leverkusen ans S-Bahn-Netz angeschlossen wurde durch Verlängerung der S 6 über Langenfeld hinaus bis nach Köln. Darauf „reagierte die KWS AG mit einer in diesem Ausmaß noch nicht dagewesenen Angebotssteigerung, die auch den erwarteten starken Nachfrageschub nach sich zog.“

So wurde es 1994 formuliert, als die KWS nicht nur ihren 70. Geburtstag, sondern - am 29. April - auch die Eröffnung ihres modernen „Fahrgast-Centers“ feierte an der Freiherr-vom-Stein-Straße in Leverkusen-Opladen, dort, wo am selben Tag auch ein neuer Busbahnhof eingeweiht wurde. Ein Fahrgast-Center zur Kundenbetreuung und -pflege: Aufgaben, die zunehmend bedeutender werden für den ÖPNV und die KWS, die – 75 Jahre nach der ersten Dixi-Fahrt – auf 121 Buslinien inzwischen jährlich rund 24 Millionen Fahrgäste befördert.





Neue Eroberung am Rhein

Es war mehr, auch wenn sich das damals noch nicht ahnen ließ; es war ein Meilenstein, dessen wegweisende Funktion allerdings erst einige Jahrzehnte später deutlich zu Tage treten sollte. Diese neuen Konturen zeichneten sich aber schon bald nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs ab, als die Bevölkerung in dem neuen Wupsi-Gebiet nicht zuletzt wegen der Magnetkraft der Firma Bayer durch Zuwanderungen rasant zu steigen begann. Das hatte zur Folge, daß auch der innerstädtische Verkehr in Leverkusen zunahm. Das von der Firma Schwan seinerzeit übernommene Betriebsgelände Kalkstraße 11 wurde zu klein.

Nur einen Steinwurf davon entfernt besaß die Stadt Leverkusen an der Scharnhorststraße ein großes Areal, das sie im Jahr 1950 der Wupper-Sieg zur Verfügung stellte. Dort wurde die neue Betriebsstelle des Unternehmens errichtet. Sie blieb fast zwei Jahrzehnte das Leverkusener Domizil der Wupper-Sieg - bis 1978/79, da das Unternehmen in seine neue Zentrale einzog.

„Willst reisen Du, faß schnell Entschluß - Mit Wupper-Sieg ist's Hochgenuß“



Werbung wurde ehemals ganz groß geschrieben, alte Fahrpläne und Prospekte legen davon ein beredtes Zeugnis ab. Die Wupper-Sieg, wie man sie heute nicht mehr kennt, die Wupsi als Reiseunternehmen: In den 30er Jahren erlebten die bei der Gründung der Aktiengesellschaft 1929 aus der Muttergesellschaft ja eigens ausgegliederten „Sonderverkehre“ ihre Blütezeit.

Bereits im Jahr 1928 machte das Unternehmen Reklame für seine Sonderfahrten „für Vereine und Gesellschaften“ und bot seine „modernen, eleganten, geheizten Omnibusse“ für Ausflugstouren an, wie der Winterfahrplan 1928 belegt. Und dieser Geschäftszweig weitete sich aus in dem Maße, wie die allgemeinen wirtschaftlichen Probleme geringer und die Möglichkeiten der Bevölkerung größer wurden, Geld für Urlaub und Erholung zu erübrigen.

Was mit Sonderfahrten für bestimmte Gruppen begonnen hatte, das führte schließlich zu einem regelrechten Reisebusunternehmen, vor allem in der zweiten Hälfte der 30er Jahre. Aus Ausflugsfahrten ins Bergische und ins Sauerland entwickelten sich Bustouren in alle Ecken Deutschlands und schließlich europaweite Fernreisen, diese verstärkt ab 1938. Denn aufgrund rückläufiger Beförderungsziffern im Linienverkehr 1937 suchte die Gesellschaft im nächsten Jahr, „der hier drohenden Entwicklung zu begegnen, indem sie neben Gesellschaftsreisen Fern-Ferienfahrten einrichtete“, ist in der Chronik 1949 nachzulesen, und: „Damit übernahm sie eine Aufgabe, die ihr nach dem Zweck und dem Sinn ihrer Gründung zweifellos wesensfremd war, der sie aber im Hinblick auf die Notwendigkeit der Sicherung ihrer Existenzgrundlage nicht ausweichen zu können glaubte.“ Beispielhaft seien hier Prospekt und Programm für das Jahr 1939 genannt. „Freude und Erholung“ steht auf dem knallbunten Cover, das schnittige Busse in idyllischer Berglandschaft zeigt.

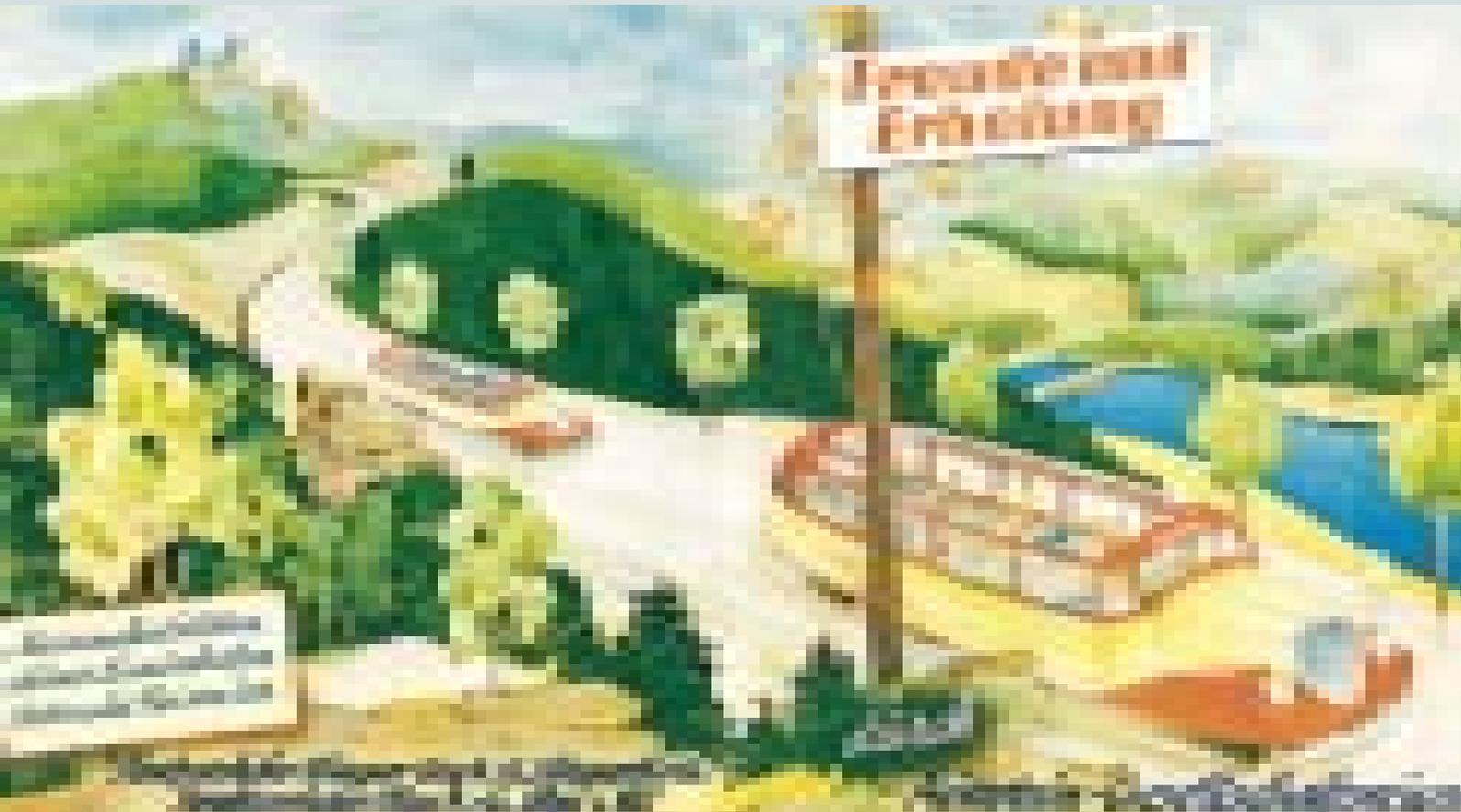


Raus aus dem Bergischen – mit der Wupsi nach Berlin zur Siegessäule (links) oder auf eine der Ferientouren aus dem Reise-prospekt 1939 (Bild rechts).

Das gemeinsame Reiseprogramm von Kraftverkehr Wupper Sieg AG (die 1936 den „Lüdenscheider Reisedienst GmbH“ übernommen hatte) und der Kraftverkehr Olpe AG hatte damals im Angebot:

- „7 Tage Schwarzwald“ - Reisekosten, alles inklusive: 59,50 Reichsmark;
- „9 Tage Bodensee“ für 87,50 RM;
- „12 Tage Berchtesgadener- und Salzburger Land“ für 117 RM;
- „Eine Zweitagefahrt zu den Kunstdenkmälern Belgiens und den Schlachtfeldern Flanderns“ für 28 RM;
- „13 Tage Italien - Gardasee, Venedig, Dolomiten, Schweiz“ für 162 RM;
- „23 Tage Italien - Sizilien“ mit Autobus, Eisenbahn, Schiff für 352 RM.

„Willst Du hinaus, Dich zu erholen - Die Wupper-Sieg sei Dir empfohlen“. So liest man auf der ersten Umschlagseite des Reiseprospekts für die Saison 1939, und darüber ist aufgeführt, wo die Wupsi damals ihre Werbebüros unterhielt: in Wipperfürth, in Köln (Heumarkt), Leverkusen (Kalkstraße 11), Bergisch Gladbach (Adolf-Hitler-Straße 204), Lüdenscheid, Olpe und Meinerzhagen. Und das Reisegeschäft lief gut: „Auf diese Weise gelang es, die Leistungen in den beiden folgenden Jahren wieder zu steigern“, heißt es 1949 rückblickend: „1938 wurden so 1,754 Millionen km abgefahren und 2,350 Millionen Personen befördert, 1939 waren es 1,987 Millionen km und 3,404 Millionen beförderte Personen.“ Ihnen allen galt der Wunsch, mit dem die Wupsi schon ihr Programmheft 1937 betitelt hatte: „Glückliche Reise“.



„Rot-Weiß, die Farben des Bergischen Landes, muß die Parole sein“

Rot-weiß, wie die Farben der Wupper-Sieg eben. Lokalpatriotismus, Heimatgefühle schlugen schon kurz nach der Gründung des Kraftverkehrsunternehmens hohe Wellen, als die Auseinandersetzung zwischen Wupper-Sieg und Reichspost die bergische Bevölkerung mobilisierte. Das obige Zitat ist nur ein Beispiel für ein Phänomen, das heute, 75 Jahre nach der Gründung der Wupper-Sieg, da die Flut der privaten Pkw Innenstädte zu strangulieren droht, da Staus auf den Straßen ebenso zum Normalfall geworden sind wie Flugreisen in ferne Urlaubsziele, da in den sprachlichen Alltag der KWS solch nüchterne Begriffe wie „rechnergesteuertes Betriebsleitsystem“ (RBL) Einzug gehalten haben, kaum mehr nachvollziehbar und zum eher verständnislosen Schmunzeln angetan ist: Ein Omnibusunternehmen, die Wupper-Sieg, die „rot-weiße Flotte“ weckte Emotionen.

Auch das gehört zur KWS-Geschichte: Pathos, das sich aus dem Bedürfnis der Menschen nach Mobilität erklärt. Und diese Bewegungs-Freiheit lieferte und garantierte der Bevölkerung im Geburts-Kreis der Wupper-Sieg, im bergisch-märkischen Grenzraum um die damalige Kreisstadt Wipperfürth eben die „Kraftverkehr Wupper-Sieg“. Kein Wunder, daß das nachgerade liebevolle Kürzel „Wupsi“ bis auf den heutigen Tag im Volksmund lebendig geblieben ist.

Pathos und Emotionen der frühen Wupsi-Jahre blieben nicht Episode; sie wirkten bis in die Notjahre nach dem Zweiten Weltkrieg nach. Zwei Beispiele. Das erste ist entnommen dem Bergischen Heimatkalender des Jahres 1935. Stil und Sprache sind zwar sicherlich beeinflusst von der damaligen Ideologie und Diktion des Nationalsozialismus; sie stehen aber in der Tradition der 20er Jahre, zeugen von dem „Wir-Gefühl“, das so lange prägend war. Es wird berichtet über die Abschlußfahrt einer (8.) Schulklasse durch den Rheinisch-Bergischen Kreis. Damals schrieb Dr. Anton Jux aus Bergisch Gladbach: „Etwas Großes erwarteten die Knaben und Mädchen davon. Acht Jahre lang hatten sie die stolzen Wagen der Wupper-Sieg an der Schule vorbeifahren sehen, hatten so oft gewünscht, einmal mitsausen zu dürfen durchs weite Land. Früh um acht Uhr, pünktlich auf die Minute, stand der



prachtvolle rot-weiße Dreiachser da, und mit seinen 110 PS sollte er der frohen Schar nun Windesflügel leihen...Wupper-Sieg! Das ist ein Zauberwort geworden! Wupper-Sieg! Das heißt: Heimat-schlüssel! ...Blitz und blank der große Wagen, die Fenster klar, kein Stäubchen am Boden. ...Schon stehen wir vor den im Halbkreis gebauten Betriebsgebäuden an der Gaulstraße (in Wipperfürth, d. Verf.)Die Kinder dürfen alles betrachten: das Verwaltungshaus, die großen Reparaturwerkstätten, die zahlreichen Wagenhallen, den Ruhesaal der Belegschaft, die Vorratsräume. Hier fahren die stolzen rot-weißen Wagen aus und ein, hier rasten sie und werden überholt, damit sie ihre weltumspannenden Kilometerzahlen erreichen können als Künder bergischen Selbstbehauptungswillens, der das Unternehmen einst ins Leben rief. Hier ist das Herz, das einen Großteil des Verkehrs im Rheinisch-Bergischen Kreise und weit darüber hinaus in seine rechten Bahnen lenkt.“

Und 14 Jahre später - der Zweite Weltkrieg war seit vier Jahren zu Ende, feierte die Wupper-Sieg Jubiläum, sie bestand seit 25 Jahren. In der damals herausgegebenen Festschrift ist über den Neuaufbau des Unternehmens nach dem Krieg ab 1945 zu lesen: „Was Leitung und Personal ... damals ... geleistet haben, das wird immer ein Ruhmesblatt in der Geschichte der Gesellschaft bleiben. In diesen Monaten und Jahren hat die Wupper-Sieg ein zweites Mal ihre Lebensnotwendigkeit und ihre Existenzberechtigung in überzeugendster Weise vor der einheimischen Bevölkerung und den Gästen aus allen Teilen Deutschlands unter Beweis gestellt. Ein zweites Mal hat sie sich ihren breiten Raum, ihren sicheren Platz auch im Herzen der Menschen, die zur Erfüllung ihrer Lebensaufgaben auf sie und ihre Existenz angewiesen sind und zu deren Dienst sie vor nunmehr 25 Jahren von weitsichtigen und verantwortungsbewußten bergischen Männern ins Leben gerufen wurde, gesichert.“



Ein Steuer-Mann erinnert sich: Günter Johanns und 39 Jahre KWS

Das war natürlich eine tolle Sache, daß er - noch ein ganz junger „Spund“ bei der Wupsi - damals gleich den „Bergkönig“ steuern durfte, wenn's auch nur vorübergehend und für kurze Zeit war. Dieses „Riesenungeheuer von Dreiachser, aber schon mit Plattschnauze und Unterflurmotor“ war nämlich der ganze Stolz von Peter Prumbaum, einem altgedienten Busfahrer in der Wupsi-Flotte. Aber wie das Leben so spielt: Prumbaum, der erfahrene Junggeselle hinterm Steuer des mächtigen „Büssing“, hatte einen Unfall; der altgediente Kollege mußte eine Weile pausieren; und so kam's, daß Günter Johanns für ein Vierteljahr den Dreiachser im Linienverkehr durch Leverkusen chauffierte. Das war 1957. Johanns war erst im selben Jahr zur Wupsi gewechselt, hatte das Steuer der „Madel-Kipper“ mit dem der Linienbusse getauscht, beförderte nun nicht

mehr Erdaushub und Bauschutt, sondern Schüler, Bayerwerker, Menschen mit Einkaufstaschen und Spazierstock.

Günter Johanns blieb viele Jahre bei der Wupsi. Und von der letzten Dienstfahrt, die er für die Kraftverkehr Wupper-Sieg AG am 7. März 1996 machte, gibt es ein Foto, das der Pensionär sorgsam aufbewahrt: Es war der Bus mit dem amtlichen Kennzeichen LEV-WU 146. Und Johanns Konterfei ist hinter der Frontscheibe gut zu erkennen. Richtig, ein „Knöllchen“ gab's, ein „Star“-Foto des mobilen Radar: zu schnell gefahren in der Straßburger Straße, Tempo 30-Zone! Günter Johanns erinnert sich - 39 Jahre Busfahrer bei der KWS.

*Günter Johanns und sein Büssing
U 10 1957 in Dabringhausen.*



Er war 23 Jahre alt, als er den Arbeitgeber wechselte; gerade eben alt genug, um den Omnibus-Führerschein machen zu können. Vorher hatte Günter Johannis für das Unternehmen Madel am Lkw-Steuer gesessen, das damals dort angesiedelt war, wo heute östlich vom Europaring kurz vor der Einmündung der Robert-Blum-(früher: Schlebuscher) Straße eilige, aber hungrige Autofahrer sich Fast-food am Schalter kaufen können. 1957 brauchte die Wupper-Sieg zusätzliche Fahrer, denn das Liniennetz mußte erweitert werden; im November 1956 waren die ersten Wohnungen in der damals neuen Siedlung Alkenrath bezogen worden, und die Leute mußten schließlich befördert werden, denn wer hatte schon ein eigenes Auto - 1957? Und weil der gelernte Schlosser Johannis auch die Voraussetzung erfüllte, die die Wupsi an eine Einstellung als Busfahrer knüpfte, nämlich einen Handwerksberuf, stand seiner Busfahrerkarriere nichts mehr im Wege.

Damals noch mit Schaffner

Für das Stadtgebiet Leverkusen (alt) galt sein Arbeitsvertrag. „Ich wurde zunächst als 'Ablöser' eingesetzt, das heißt: Ich mußte einspringen, wenn Fahrer krank wurden, und als Urlaubsvertretung. So kam er in der ganzen Stadt rum in einer Zeit, da jeder Fahrer noch eine feste Linie zu fahren hatte. Und ja nicht nur die Fahrer, denn „damals fuhren wir ja noch mit Schaffner.“ Oft auch mit zweien, denn KWS-Busse wurden in Spitzenzeiten des Berufs- und Schülerverkehrs mit Anhängern chauffiert: Der A-Schaffner verkaufte und „knipste“ Fahrscheine im Triebwagen, sein B-Kollege war für den Hänger zuständig. „Mit Schaffner war das Busfahren schöner und besser“, meint Günter Johannis im Rückblick. Denn es sei eine bessere Kontrolle möglich gewesen; und das habe auch bewirkt, daß Fahrgäste in den Linienbussen nicht so einen Dreck hinterlassen hätten, wie er das in den späteren Jahren miterleben mußte.

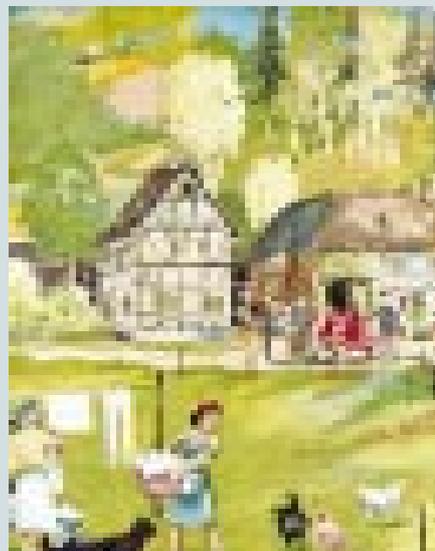
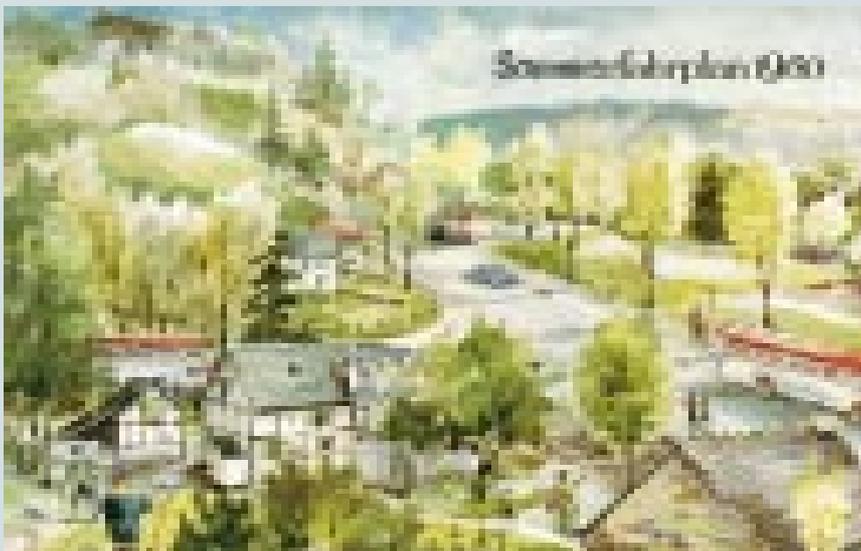
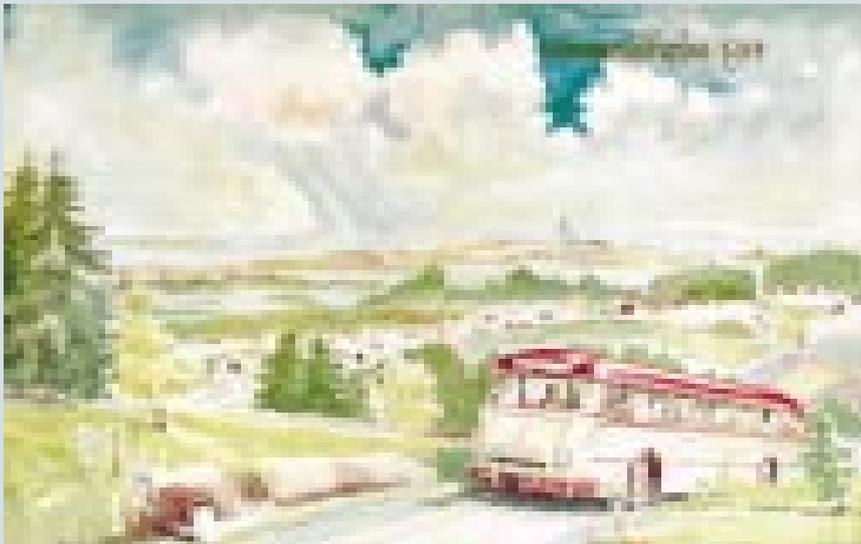
„Und als Fahrer hatte man zu den Stammkunden ein fast persönliches Verhältnis; man kannte sich, und oft genug haben die Leute mir auch ihr Herz

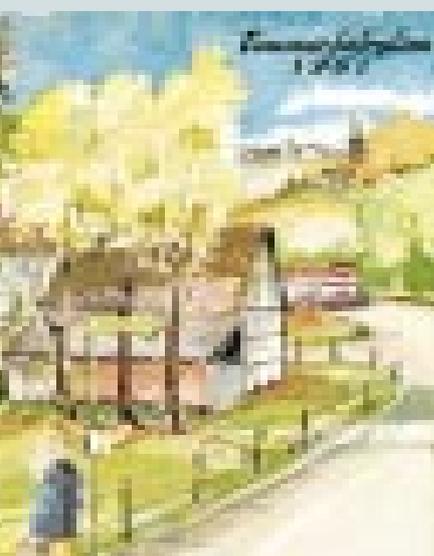
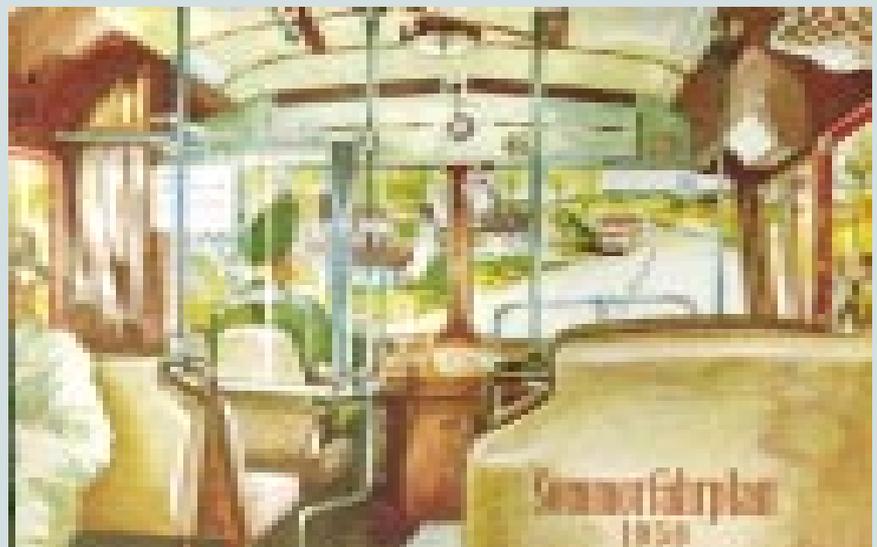
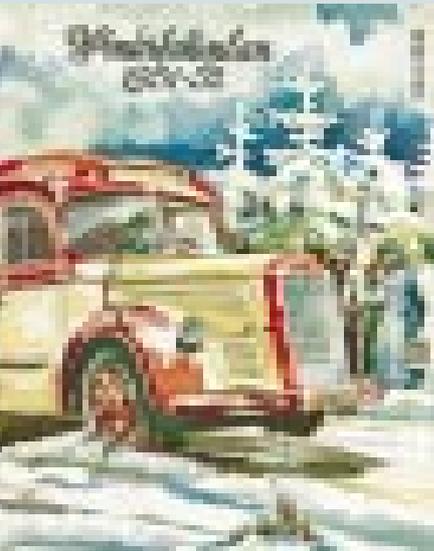


ausgeschüttet.“ Johannis Hauptlinien während seiner fast vier Jahrzehnte langen Busfahrertätigkeit waren Rheindorf - Bayerwerk - Rheinallee und Schnorrenberg - Schlebusch - Bayer - Rheinallee. Und die Busse waren damals pickepacke voll. „Manchmal standen an der Haltestelle in Schnorrenberg (bei „Angerhausen“) morgens um sieben schon 50 Menschen; dann war der Bus praktisch schon voll. Nicht selten, besonders in Rheindorf, mußten die Schaffner den letzten Fahrgast geradezu reindrücken, damit sie die Tür vor der Abfahrt schließen konnten“; erinnert sich Johannis an die 60er Jahre. Der KWS-Pensionär, der auch viele Jahre im Betriebsrat mitarbeitete, verfolgt nun das ÖPNV-Geschehen mit etwas mehr Distanz von seinem Eigenheim am Bohnenkampsweg im Leverkusener Stadtteil Bürrig aus.

Busse und Landschaften wie gemalt

Fahrpläne der Kraftverkehr Wupper-Sieg aus den 50er und 60er Jahren – eine Auswahl auf den nächsten beiden Seiten.





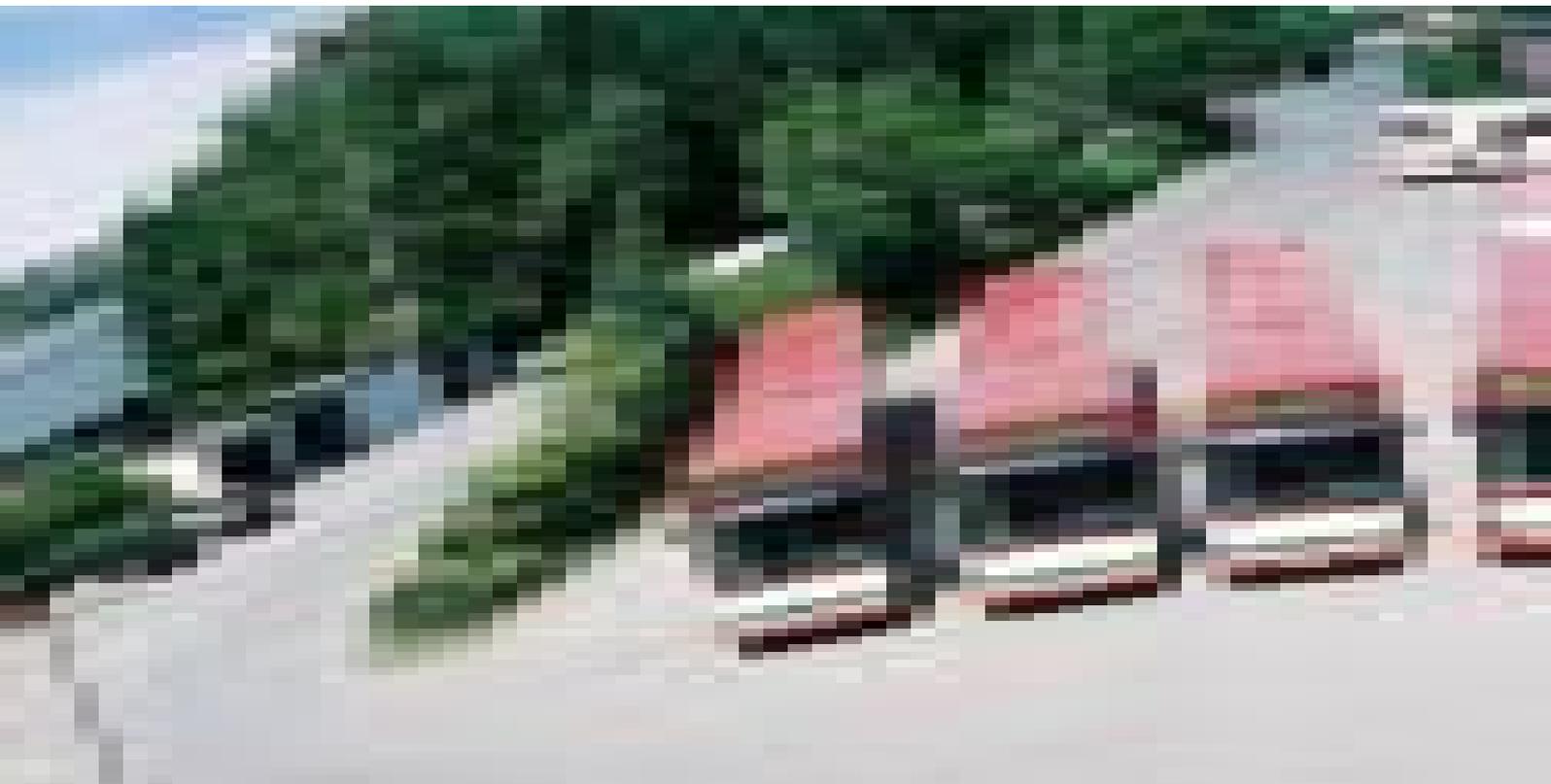


Viele Millionen

Die Kraftverkehr Wupper-Sieg AG (KWS), ein kommunales Unternehmen von Anfang an, gehört der Stadt Leverkusen und dem Rheinisch Bergischen Kreis. Beide halten je 50 Prozent der Anteile an der Aktiengesellschaft, deren Verkehrseinnahmen bei rund 40 Millionen Mark liegen. Diese Leistungen erwirtschaftete eine Belegschaft von 362 Frauen und Männern, von denen 290 im Produktionsbereich, 35 im technischen Support, 30 in Verwaltung und Vertrieb beschäftigt sind, dazu kommen sieben Auszubildende.



Angetreten: die KWS-Flotte auf dem Betriebshof der Zentrale an der Borsigstraße in Leverkusen.



Die KWS bedient mit Schwerpunkt in Leverkusen und im Rheinisch-Bergischen Kreis ein Gebiet von 405 Quadratkilometern, in dem über eine halbe Million Menschen leben. Die Betriebsstreckenlänge beträgt 590 Kilometer, die Linienlänge mißt 1.226 Kilometer. Auf diesem Netz verkehren 121 Linien, an denen 885 Haltestellen liegen. Die KWS befördert inzwischen jährlich zirka 24 Millionen Fahrgäste; die Busse legen 9,7 Millionen Jahreskilometer zurück.

Im Linienverkehr eingesetzt sind 148 KWS-eigene Fahrzeuge: 114 Standard- und 34 Gelenkbusse. Zusammen mit den 51 angemieteten Fahrzeugen privater Unternehmen sind also 199 Busse im Einsatz für den Personenverkehr.



Am Busbahnhof in Leverkusen-Wiesdorf.



Leitung des
kreiseigenen Betriebs (1924 bis 1929)

Landrat Leo Huttrop
Direktor Franz Alfons Jacke

Vorstand der Aktiengesellschaft

| | |
|-----------------------|---------------|
| Leo Huttrop | (1929 - 1930) |
| Franz Alfons Jacke | (1929 - 1935) |
| Gregor Mauelshagen | (1935 - 1936) |
| Peter Becker | (1936 - 1945) |
| Hans Eyermann | (1945 - 1962) |
| Carl Allmann | (1962 - 1977) |
| Dr. Wolfgang Köhnecke | (1971 - 1986) |
| Dr. Gerd Wasser | (seit 1983) |

Von der Pike auf

Er ist der Dienstälteste – seit 46 Jahren ist er dabei, und er hat bei „seiner“ Wupsi von der sprichwörtlichen Pike auf gelernt: Egon Hufenstuhl, der KWS-Prokurist. Am 7. April 1953 begann er in Wipperfürth an der Gaulstraße eine Kfz-Lehre. Am 28. Januar 1938 in Kreuzberg (bei Wipperfürth) geboren schloß er seine Lehre 1956 vorzeitig ab und war schließlich als Geselle im Motorenbau der Werkstatt beschäftigt. Zum „Bund“ mußte Egon Hufenstuhl auch, danach machte er seinen Meister. Drei Jahre später, 1966, kam er ins Betriebsleiterbüro, dessen Leitung ihm 1972 übertragen wurde. Eine große

Aufgabe harrte seiner – der Aufbau der neuen Zentrale, des Betriebshofs in der Leverkusener Fixheide. Vor nunmehr über 20 Jahren wurde Egon Hufenstuhl Gesamtprokura erteilt. Von 1953 bis 1999, von Wipperfürth nach Leverkusen: Egon Hufenstuhl, ein Stück personifizierter KWS-Geschichte.



Der Aufsichtsrat im Jubiläumsjahr:

Oberkreisdirektor Norbert Mörs,
Bergisch Gladbach, Vorsitzender
Oberbürgermeister Dr. Walter Mende,
Leverkusen, stellv. Vorsitzender

Heinrich Jansen, Leverkusen
Otto Schlingschröder, Overath
Josef Teitscheid, Leverkusen
Gerhard Zorn, Overath
Rolf-Dieter Duda, Leverkusen
Ottomar Lungerich, Monheim am Rhein
Bernd-Volker Müller, Leverkusen.

Der Betriebsrat im Jubiläumsjahr (Foto unten):

Fritz Kunkel, *Vorsitzender*
Wolfgang Dahl, *stellv. Vorsitzender*

Gabriele Kirchmayr
Rolf-Dieter Duda
Jürgen-Peter Komnick
Michele Carpino
Fred Angenendt
Ralf Nonnenbroich
Peter Socha





Modernste Technik ist einer der Eckpfeiler erfolgreichen KWS-Managements. High-tech-gerüstet sind alle Bereiche - der Fahrbetrieb ebenso wie Werkstatt und Verwaltung. Seit Jahren befindet sich das Rechnergesteuerte Betriebsleitsystem (RBL) in kontinuierlichem Aufbau. Einen Meilenstein in dieser Entwicklung setzte die Inbetriebnahme einer der weltweit modernsten Fahrzeugleitstellen (VICOS-LIO-500) in der Zentrale an der Leverkusener Borsigstraße im Frühjahr 1997 (LIO bedeutet: Leiten, Informieren, Organisieren). Für den Fahrgast liegt der Vorteil dieser Investition darin, daß der KWS-Fahrdienst jetzt gezielte Umsteigebeziehungen durch EDV-gestützte Standortbestimmung der Fahrzeuge herstellen kann. Der Leitstellen-Disponent ist jederzeit in der Lage, den Verkehrsablauf am Bildschirm zu verfolgen, eventuelle Störungen zu kontrollieren, notwendig werdende Maßnahmen zu koordinieren und Kunden zu informieren.

Seit 1997 wird ein Werkstatt-Management-System realisiert. Es wird zur weiteren Steigerung der Effizienz der Arbeit führen. Denn das System ermöglicht es, Informationen aus den verschiedensten Unternehmensbereichen - Werkstätten in Leverkusen und Bergisch Gladbach, Fahrdienst,



Leiten, Informieren, Organisieren mit einer der weltweit modernsten Fahrzeugleitstellen bei der KWS.

Hightech für die Sicherheit

Einkauf, Rechnungswesen - zu sammeln und zu verdichten sowie alle Leistungsprozesse beziehungsweise Austauschbeziehungen zwischen diesen Bereichen abzubilden und optimal zu gestalten.

Eine neue Generation von Fahrausweisdruckern hat die alten Geräte abgelöst. Die hochmodernen Drucker rechnen erstens die Fahrgeldeinnahmen wirtschaftlicher ab und machen zweitens in Vorbereitung auf die Einführung des Euro den bargeldlosen Ticketkauf überhaupt erst möglich.

Auch in den Außenstellen, in den Fahrgastcentern in Leverkusen und in Bergisch Gladbach, hat die EDV Einzug gehalten. Das Service-Personal ist so in der Lage, schnell und zuverlässig Preis- und Fahrplanauskünfte zu geben und den Kunden persönliche Fahrpläne zusammenzustellen.





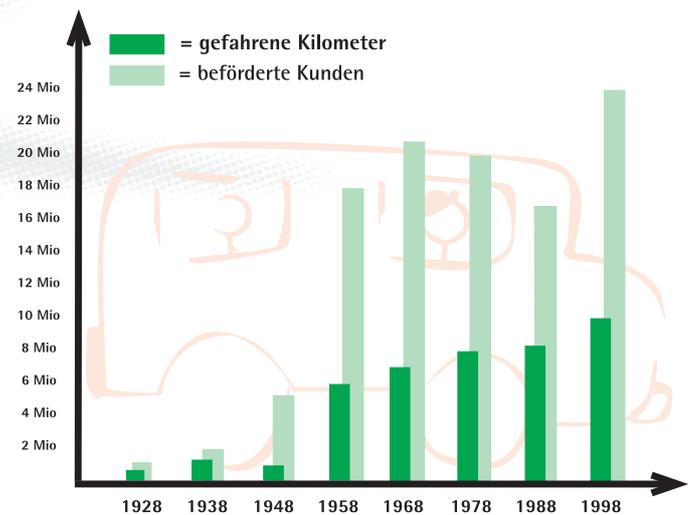
Auf dem Bremsenprüfstand und zum Check aufgebockt in der Werkstatt (links): Sicherheit über alles.



Ehrgeizige Ziele für das nächste Jahrtausend

Im Jahr 1996 hat die KWS das „Konzept 2000“ entwickelt, das ehrgeizige Ziele absteckt und nicht zuletzt aus der Verpflichtung des Unternehmens seinen beiden Aktionären – der Stadt Leverkusen und dem Rheinisch-Bergischen Kreis – gegenüber resultiert. Das Konzept ist der Versuch, einen optimalen Ausgleich herbeizuführen zwischen Wünschen der Kunden einerseits und den finanziellen Möglichkeiten der kommunalen Haushalte andererseits.

Beförderungsleistungen in Kilometer und Personen



Mit dem „Konzept 2000“ hat sich die Kraftverkehr Wupper-Sieg AG eine Selbstbindung auferlegt: Im Jahr 2000 soll die Zahl der beförderten Fahrgäste um 12 Prozent höher liegen als 1995. Und diese Steigerung soll erreicht werden ohne einen Anstieg der finanziellen Belastungen der Eigentümeretats. Das bedeutet: Die KWS selbst muß alle Möglichkeiten ausschöpfen, ihre Wirtschaftlichkeit noch zu steigern und das Kostenbewußtsein zu verstärken. In den Dienst dieses Konzepts ist auch die „Offensive für Kundenzufriedenheit“ eingespannt (siehe: Alles für König Kunde): mehr Kunden durch zufriedene Kunden!



Alles für „König Kunde“

„Der Kunde ist König“. Die KWS hat sich diesem Leitsatz zwar stets verpflichtet gefühlt. Aber im Rahmen der ehrgeizigen Ziele, die sich das Unternehmen mit seinem zukunftsweisenden „Konzept 2000“ gesetzt hat, ist diese traditionelle Maxime neu belebt und intensiviert worden. Im Jahr 1996 hat die Kraftverkehr Wupper-Sieg ihre breit angelegte „Offensive für Kundenzufriedenheit“ (ok!) gestartet. Und erste Erfolge haben sich eingestellt.

In der Erkenntnis, daß nur zufriedene Kunden auch auf Dauer Kunden sein werden, und daß die Voraussetzung für die Zufriedenheit der Kunden wiederum im Wissen um deren Wünsche liegt, ist die KWS in die Offensive gegangen. Sie hat bewußt den Dialog mit den Fahrgästen gesucht, ist Kritik, Anregungen, Beschwerden gezielt und systematisch nachgegangen. Das Programm dafür wurde im ersten Halbjahr 1997 in Zusammenarbeit mit der „Marketing Corporation“ entwickelt. Was will der Kunde, was erwartet er von einem modernen Serviceunternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs? Das ist die Kernfrage von „ok!“ Denn die KWS-Führung vertritt die Auffassung: „Jeder Kundenkontakt - auch eine Beschwer-



Freundliche Bedienung: im KWS-Fahrgastcenter am Busbahnhof Opladen.

de - ist für uns eine Chance im Sinne eines Verbesserungsvorschlags.“ Alle KWS-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter sind eingebunden, damit möglichst viele Kundenwünsche erfaßt werden. Denn je breiter das Spektrum der kritischen Meinungen ist, desto aussagestärker ist die Diagnose im Hinblick auf Verbesserungen, deren Möglichkeiten andererseits ja auch begrenzt sind, nicht zuletzt aus finanziellen Gründen.

Das Instrumentarium von „o.k.!“: Ein Handbuch für alle Mitarbeiter dient dem Ziel, alle Aktivitäten und Abläufe verstärkt auf die Kunden auszurichten. Durch interne Informationsmaterialien und -veranstaltungen ist die Belegschaft mit dem Programm vertraut gemacht worden. In den Bussen, den Fahrgastcentern und Verkaufsstellen der KWS liegen „Kunden-Dialog-Karten“ aus: Der Kunde kann seine Anregungen und Beschwerden selbst notieren unter der von der KWS ausgegebenen Devise „Ihre Meinung ist uns wichtig! - Was können wir noch verbessern, damit Sie rundum zufrieden sind?“ Für Fahrgäste, die ihre Meinung lieber mündlich kundtun, gibt es die Hotline des „WUPSIFON“ (02171/500 777); der Hinweis aufs WUPSIFON fehlt auf keiner der KWS-Visitenkarten, die das Personal - wo auch immer - Kunden überreicht.



Daß binnen weniger Monate nach dem Start bereits 350 Kunden per Dialog-Karte oder WUPSIFON auswertbare Anregungen gegeben haben, das wiederum trug zur Wupsi-Zufriedenheit bei. Nicht alle Kunden-Wünsche waren realisierbar, zumal solche nicht, die sich auf Fahrplanerweiterungen bezogen und Geld kosten würden. Einige Anregungen können nicht umgesetzt werden, ehe nicht die zuständigen politischen Gremien der KWS-Aktionäre ihre gültigen Beschlüsse zum Nahverkehrsplan revidiert haben.



Immerhin ein Viertel aller Verbesserungsvorschläge ist bereits realisiert worden.

Eine Auswahl:

- Das Umsteigen am Busbahnhof Opladen von der Linie 239 auf die Linie 201 (und umgekehrt) ist gewährleistet.
- Das Umsteigen in Leverkusen-Mitte von der Linie 204 in die S-Bahn-Linie S 6 ist möglich.
- Die Linie 203 fährt in Leverkusen jetzt von Bürrig bis nach Opladen.
- Die Linien 208 und 212 fahren während der Nebenverkehrszeiten nicht mehr nahezu zeitgleich, sondern zeitversetzt und ergeben einen Halb-Stunden-Takt.
- Zwischen Bergisch Gladbach und Kürten ist der Fahrplan der Linie 426 verdichtet worden.
- Die Linie 437 fährt zusätzlich von Bergisch Gladbach zum Kombibad Paffrath.
- Das Angebot der Linien 451 und 452 zwischen Bergisch Gladbach und Refrath am Sonntagvormittag ist deutlich verbessert worden.

Der Vorstand der Wupper-Sieg wertet die Offensive zur Kundenzufriedenheit als Beitrag zur Sicherung einer erfolgreichen KWS-Zukunft, indem er darin auch die Chance sieht, die Kunden als „Unternehmensberater“ im Sinne der von ihnen gewünschten Qualität zu gewinnen. Bestätigt wird das durch das „VRS Kundenbarometer 1998“, wonach es in Leverkusen die zufriedensten Kunden des Öffentlichen Personennahverkehrs gibt. Und an dritter Stelle dieser Zufriedenheits-Liste steht der Rheinisch-Bergische Kreis (hinter Bonn). Das Kundenbarometer war vom EMNID-Institut im Auftrag des VRS erstellt worden. Es wurden 5205 zufällig ausgewählte ÖPNV-Kunden befragt, darunter 300 in Leverkusen und 400 im Rheinisch-Bergischen Kreis. Die Beurteilungsskala reichte von 1 (für „vollkommen zufrieden“) bis 5 („unzufrieden“). Leverkusen erreichte die „Note“ 2,76 – das ist nicht nur die beste im VRS, das ist sogar Branchen-Spitze bundesweit. Für den Rheinisch-Bergischen Kreis zeigte das Kundenbarometer den Wert 3,06 an.



Kundenpflege wird großgeschrieben, das Service-Angebot der KWS ist permanent weiterentwickelt worden, seit das erste Kreisauto, der legendäre Dixi, vor 75 Jahren zum ersten Mal über bergische Straßen fuhr.

Mehrmals in der Woche ist der Info-Bus irgendwo im Leverkusener Stadt- oder im rheinisch-bergischen Kreisgebiet auf Achse, das rollende Informations- und Beratungscenter des Unternehmens. Und für rollende Konferenzen steht der nicht zu übersehende Doppeldecker, der „Jumbo-Bus“ der Wupper-Sieg, auf Abruf für Firmen oder



andere Gruppen bereit. Eine Erweiterung der ganz besonderen Art stellt der Bürgerbus dar, der in Odenthal Premiere hatte und im Rheinisch-Bergischen Kreis das KWS-Liniennetz ergänzt. Auch Fahrradfahrer hat die KWS in ihr Service-Paket integriert. Kunden können ihre Drahtesel im Bus mitnehmen, und zwar montags bis freitags zwischen 9 und 12 und dann wieder ab 18 Uhr, samstags und sonntags sogar rund um die Uhr. Für Abonnenten ist dieser Service während der Woche ab 19 Uhr, an Wochenenden und feiertags den ganzen Tag über sogar kostenlos.

Von Jumbos, Drahteseln und Bürgerbussen





Im Jahre 1986 gegründet nahm der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) am 1. September 1987 den Betrieb auf. Das bedeutet: Die unter dem Dach des VRS als Partner zusammengeschlossenen Nahverkehrsunternehmen fuhren fortan im Verbund. Politischer Wille und die wirtschaftliche Unabdingbarkeit der Kooperation mit Harmonisierung von Fahrplänen und Tarifen haben den VRS entstehen lassen. In ihm ist die KWS eines von insgesamt 14 Partnerunternehmen, die täglich rund 1,4 Millionen Fahrgäste befördern. Es sind dies außer der KWS – Kraftverkehr Wupper-Sieg AG noch die

- DB – Deutsche Bahn AG;
- KVB – Kölner Verkehrsbetriebe AG;
- SWB – Stadtwerke Bonn;
- SSB – Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises;
- RSVG – Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH;



Gemeinsam im Verkehrsverbund



- KVE – Kreisverkehrsgesellschaft Euskirchen mbH;
- RVK – Regionalverkehr Köln;
- OVAG – Oberbergische Verkehrsgesellschaft AG;
- BSM – Bahnen der Stadt Monheim GmbH;
- REVG – Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH;
- VBH – Verkehrsbetrieb Hüttebräucker GmbH, Leichlingen;
- SVE – Stadtverkehr Euskirchen;
- KGW – Gebrüder Wiedenhoff, Solingen.

Das VRS-Gebiet umfaßt die kreisfreien Städte Köln, Bonn und Leverkusen sowie den Rheinisch-Bergischen-, den Oberbergischen, den Rhein-Sieg-, den Erftkreis und den Kreis Euskirchen sowie Monheim am Rhein. Auf einer Fläche von 5150 Quadratkilometern leben hier zirka 3,2 Millionen Menschen. Die VRS-Partnerunternehmen unterhalten im Verbundgebiet auf Straße und Schiene 400 Bus- und Bahnlinien mit 6350 Haltestellen. Auf 125 Park-and-Ride-Plätzen im VRS-Gebiet bestehen Parkmöglichkeiten für 14.000 Pkw für die Kunden der VRS-Partnerunternehmen, welche den Weg bis zur Haltestelle mit dem Auto zurücklegen.

Den Kunden ein attraktives Angebot für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bieten und die Veranstaltungsteilnehmer an den ÖPNV heranführen, um sie möglichst als Stammkunden zu gewinnen: Das sind die Ziele von Tarif-Kooperationen, die die KWS als ein Partner im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) verfolgt. Auf diesem Wege sind in den vergangenen Jahren deutliche Fortschritte erzielt worden. Im VRS bestanden 1997 insgesamt 51 solcher Tarifkooperationen mit einem Umsatz von über vier Millionen Mark.

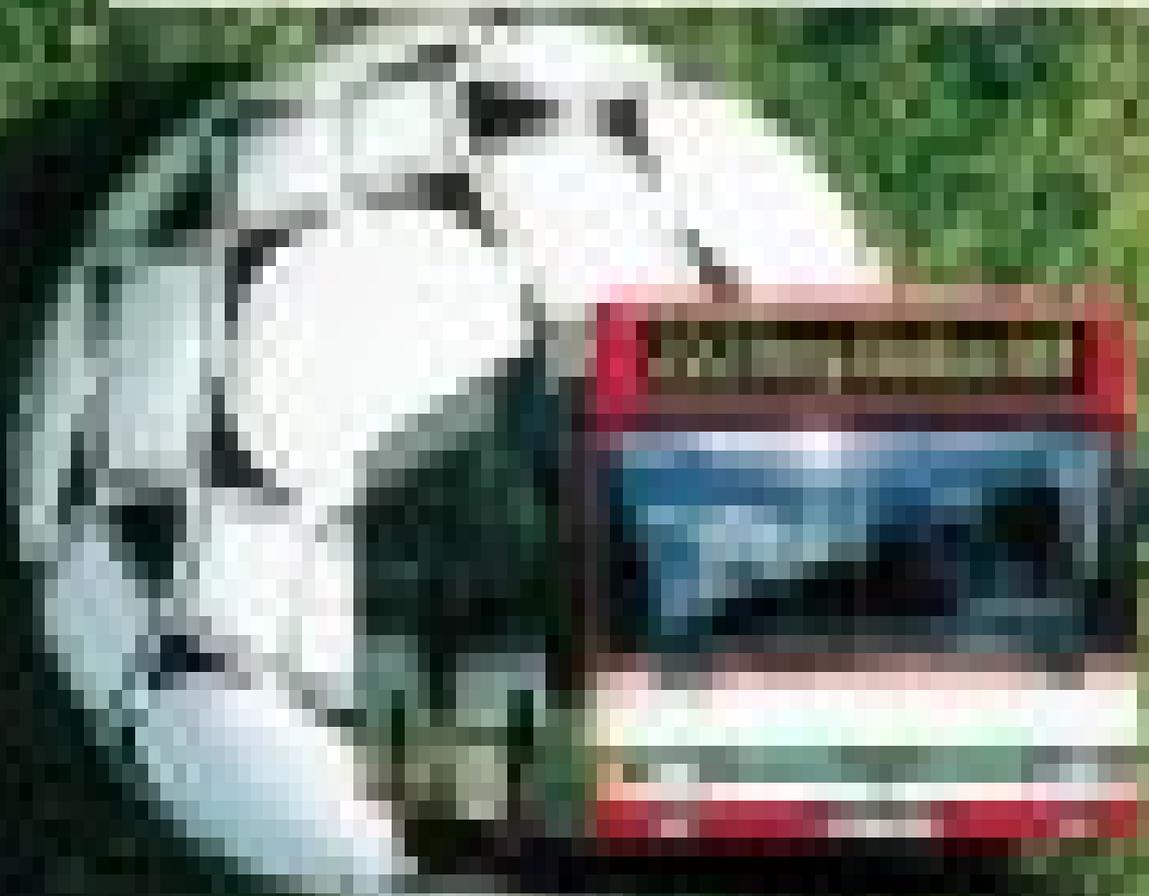
Top im Fußball

Auf die Leistungen der Kraftverkehr Wupper-Sieg entfielen davon 343.200 Mark; damit lag die KWS unter den Partnerunternehmen im VRS hinter den Kölner Verkehrsbetrieben (KVB, rund 3 Millionen Mark) an zweiter Stelle. Besonders bewährt hat sich bei der KWS die Tarifkooperation mit den Lizenzfußballern des TSV Bayer 04 mit dem Modell Eintrittskarte ins Fußballstadion gleich Fahrausweis. Damit wurde zuletzt ein Brutto-Jahresumsatz von

über 295.000 Mark erzielt.

Weitere Kooperationen der KWS bestehen mit dem städtischen Kulturamt Leverkusen, der Kulturabteilung der Bayer AG, dem Freizeitbad CaLevornia und mit der Leverkusener Carnevalsgesellschaft „Rote Funken“. Weil letztere 1999 seit elf Jahren besteht, hat die KG Rote Funken dazu eigens einen Motivorden herausgegeben. Für die KWS schließlich ist noch von Relevanz das PhantasialandTicket.

Der gestiegene Stellenwert der Tarifkooperationen im VRS-Gebiet läßt sich anhand der Umsatzzahlen deutlich nachweisen. Betrag der Umsatz im Jahr 1990 noch 1,274 Millionen Mark, so lag er 1994 bereits bei 3,3 Millionen und 1997 bei 4,255 Millionen Mark. Die Umsatzverteilung 1997 nach Marktsegmenten zeigt, daß die Kooperation im Bereich Kultur VRS-weit deutlich an der Spitze liegt (1,357 Millionen DM Umsatz) vor dem Sektor Sport (knapp 770.000 DM), der wiederum für die KWS kooperativ an erster Stelle steht.



Der öffentliche Personennahverkehr und somit auch die Kraftverkehr Wupper-Sieg AG stehen an der Schwelle des nächsten Jahrtausends vor einer gewaltigen Bewährungsprobe. Immer mehr Menschen werden in den nächsten Jahren einen Führerschein besitzen, so daß mit einem weiteren Ansteigen des motorisierten Individualverkehrs zu rechnen ist. Denn „steht ein Auto zur Verfügung, ist dessen Nutzung der Normalfall, die Wahl des öffentlichen Verkehrsmittels die Ausnahme. Mittelfristig ist nicht auszuschließen, daß sich die... positiven Trends der Motorisierung negativ auf die ÖPNV-Nutzung auswirken. Die Wettbewerbsbedingungen im Nahverkehrsmarkt werden sich damit weiter zu Lasten des ÖPNV verschieben“.

So steht es in einer Studie des EMNID Instituts für Verkehrsforschung, das im Auftrag des VRS bei zirka 5000 Personen über 18 Jahre eine Telefonbefragung durchgeführt hat. Denn „nur derjenige, der seine Marktposition kennt und Marktveränderungen sowie die sie auslösenden Faktoren laufend beobachtet, kann die richtigen Schlußfolgerungen für seine Marketingstrategien ziehen und so seine Position im Markt stabilisieren oder gar verbessern.“ Die Ergebnisse der EMNID-Untersuchungen liegen vor, eine Studie: „Mobilität im VRS“.



Konkurrenz, Markt, Zukunft

Die Bestandsaufnahme 1997 hat gezeigt: Von den Personen über 18 Jahre sind 83 Prozent im Besitz eines Führscheins; im Jahr 1993 - damals hatte es die bis jetzt letzte Erhebung gegeben - waren es erst 75 Prozent. Deutliche Unterschiede wurden festgestellt zwischen den Geschlechtern: Während von den Männern schon 92 Prozent einen Führerschein haben, sind es bei den Frauen erst 75 Prozent. Insgesamt ist in den nächsten Jahren mit einem weiteren Anstieg dieser Quoten zu rechnen.

Auch regionale Unterschiede sind ausgemacht worden: Es gibt ein Land-Stadt-Gefälle. Im ländlichen Raum ist die Führscheindichte größer als in Ballungsgebieten. So weist innerhalb des VRS-Gebiets die Stadt Bonn mit 79 Prozent die niedrigste, der Oberbergische Kreis mit 88 Prozent die



höchste Führerscheinquote auf. In Leverkusen liegt dieser Wert bei 82 (1993: 76), im Rheinisch-Bergischen Kreis bei 83 (1993: 78) Prozent. Analog zur Führerscheindichte – die Pkw-Verfügbarkeit, ein weiterer wichtiger Faktor, ist ungefähr gleichbleibend – stellt sich auch, mit umgekehrtem Vorzeichen, ein Gefälle zwischen Land und Stadt bei der Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel dar. „Während in den Kernstädten, wo ein sehr dichtes ÖPNV-Netz vorhanden ist, jeder vierte Erwachsene täglich mit Bussen bzw. Bahnen unterwegs ist, ist dies im Umland nur jeder zehnte Erwachsene. Die Selten-, bzw. Nicht-ÖPNV-Nutzer machen in den Kernstädten 47 Prozent, im Umland dagegen 71 Prozent aus.“

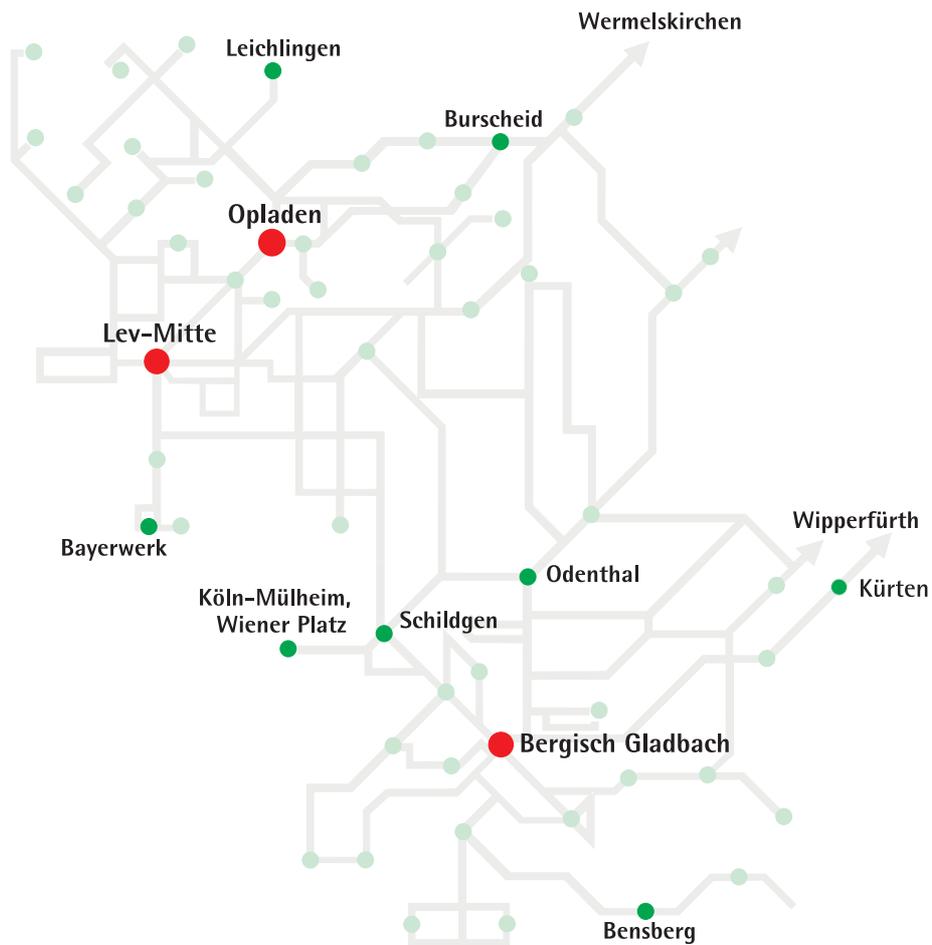
Die Pkw-Verfügbarkeit ist in Leverkusen und im Rheinisch-Bergischen Kreis, also im Verkehrsgebiet der KWS, relativ groß, jedenfalls liegt sie deutlich höher als in den VRS-Kernstädten Köln und Bonn. Trotzdem konnte die KWS 1997 einen Fahrgastzuwachs von 0,7 Prozent erreichen und 1998 gar zirka



zwei Prozent zahlende Kunden dazugewinnen, während die Zahl der Kunden der ÖPNV-Unternehmen bundesweit im Durchschnitt 1997 stagnierte und 1998 sogar rückläufig war.

Hier zeigen sich die Früchte einer kundenorientierten Dienstleistungsgestaltung. Gelingt es dem Unternehmen, diese deutlich überdurchschnittliche Entwicklung auch in der Zukunft fortzusetzen, so wäre dies eine bedeutende „Trumpfkarte“ für ein erfolgreiches Agieren der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG am Markt des neuen Jahrtausends.





**KRAFTVERKEHR WUPPER-SIEG
AKTIENGESELLSCHAFT**

Borsigstraße 18
51381 Leverkusen

Telefon: 0 21 71 / 500 7- 0
Telefax: 0 21 71 / 500 7- 49

Texte: Matthias Bauschen
Produktion: Agentur CeWeBe, Leverkusen
Fotos: Marius Bauschen, KWS, Bayer-
Archiv, Stadtarchiv Leverkusen
Druck: Druckhaus Koopmann



**KRAFTVERKEHR WUPPER-SIEG AG
LEVERKUSEN**



KRAFTVERKEHR WUPPER-SIEG AG
LEVERKUSEN