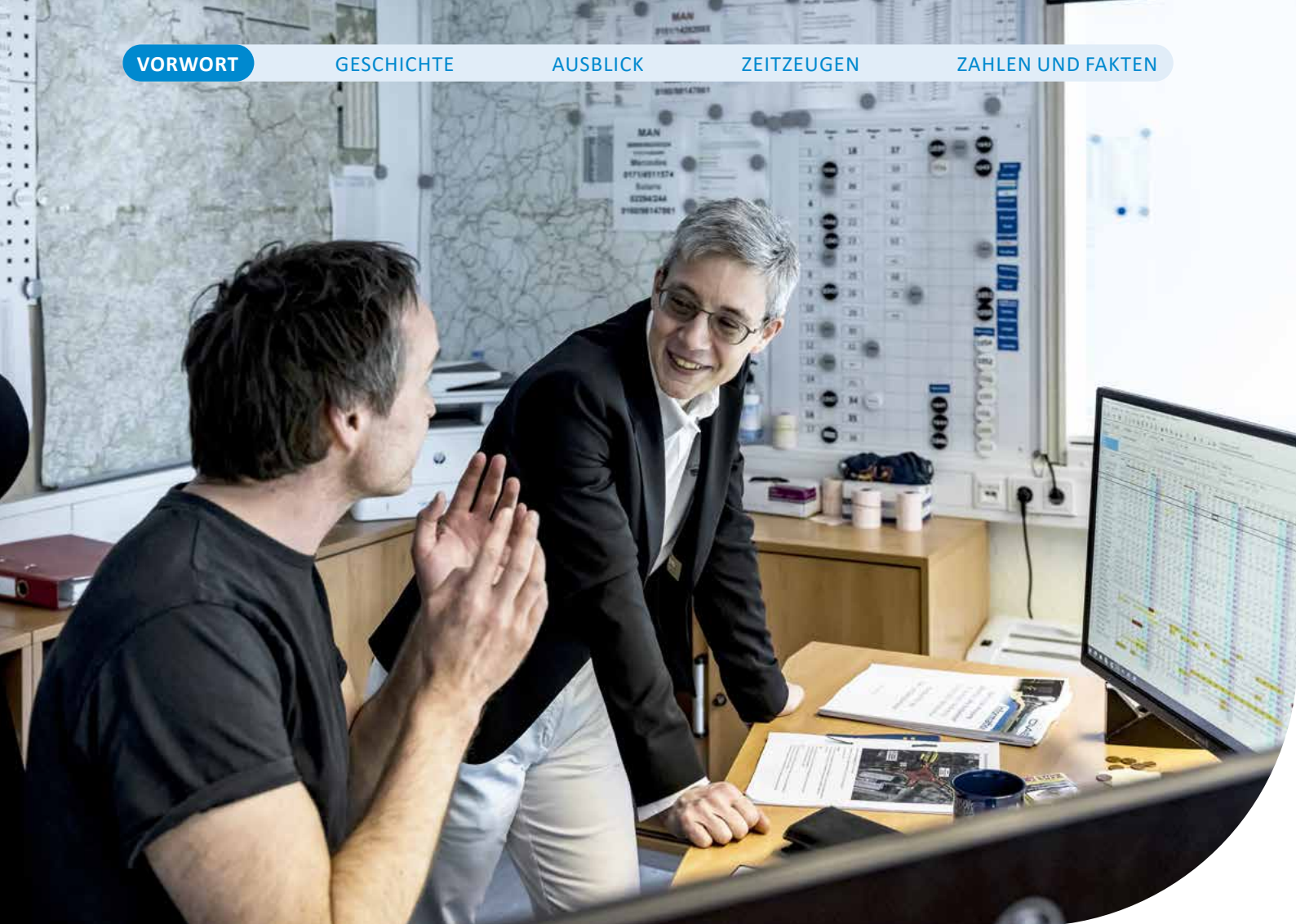




1949
2024



Wir blicken zurück auf eine bewegte Zeit

Die Geschichte der OVAG ist eng verbunden mit der Geschichte des Oberbergischen Kreises und das Unternehmen ist immer auch ein Spiegel der jeweiligen Zeit.

Gegründet wurde die OVAG 1949 auf Betreiben des Kreises. Seinerzeit galt es, das Land nach dem Krieg wieder aufzubauen und eine der Herausforderungen im Oberbergischen war es, 40.000 vertriebene und evakuierte Menschen im Kreis zu integrieren. Mit dem neuen Verkehrsunternehmen sollten gerade auch diese Menschen zu ihren Arbeitsstätten befördert werden. Zahlreiche Eisenbahnlinien durchzogen den

Kreis. Im Kraftomnibusverkehr hielt die Post das Monopol. Es war explizites Ziel der Gründungsväter, mit der OVAG ein Unternehmen mit „gemeinnützigem Charakter“ zu betreiben und sich gegen das Post-Monopol zu stemmen. Zu den Gründungsgesellschaftern zählten neben dem Kreis alle damals bestehenden 14 Kommunen des früheren Oberbergischen Kreises.

Im Laufe der Zeit wuchsen das Unternehmen und das Bediengebiet in vielen kleinen Schritten. Heute bedient die OVAG alle Strecken, die seinerzeit noch in der Hand von Bundesbahn und Bundespost sowie im Nordkreis bei der Kraftverkehr Wupper-Sieg (heute wupsi) lagen.

Die Entwicklung war sowohl von gesellschaftlichen Änderungen als auch vom technischen Fortschritt geprägt. Zu Beginn wurden von der OVAG noch Kleinbahnen und O-Busse betrieben. Diese wurden sukzessive durch Kraftomnibusse ersetzt. Der Schaffner wurde mit Einführung des ersten Fahrscheindruckers und des Einmannbetriebs abgeschafft. Durch die Gründung der Verkehrsgemeinschaft Oberberg (VGO) mit einem einheitlichen Tarifsysteem wurde den Fahrgästen der Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen im Kreis erleichtert. Der VGO folgten mit der Gebietsreform die Verkehrsgemeinschaft Bergisches Land (VBL) und später der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). Gedruckte Fahrplanbücher wurden durch elektronische Auskunftssysteme zunächst ergänzt, später ersetzt. Der Papierfahrtausweis wird nach und nach durch Chipkarten und Handytickets abgelöst.

Auch der Fuhrpark entwickelte sich stets weiter. Mit jeder Fahrzeuggeneration wurden die Fahrzeuge für Fahrgäste und Fahrer komfortabler. Die aktuelle Flotte besteht zu mehr als der Hälfte aus Mild-Hybrid-Fahrzeugen mit deutlich niedrigeren Emissionen im Vergleich zu den abgelösten Fahrzeugen. In naher Zukunft werden die ersten Wasserstoffbusse fahren.

All diese Themen werden in einzelnen Kapiteln aufgegriffen und vertieft. Mögliche Unschärfen seien uns dabei verziehen. Denn letztlich machen das Unternehmen nicht die historischen Fakten und die Technik aus, sondern die Menschen, die dahinterstehen. Dies sind zum einen die Verantwortlichen bei den Eigentümern – Kreis und Kommunen –, in der Politik, in den Aufsichtsgremien und im Vorstand bzw. der Geschäftsführung. Von dieser Ebene kam einst die Initiative, die OVAG zu gründen, und die wesentlichen Rahmenbedingungen und Vorgaben werden hier gesetzt.

Das Herzstück des Unternehmens sind aber zum anderen die Menschen, die für die OVAG arbeiten und die mit der OVAG fahren. Mehr als 300 Mitarbeiter aus mehr als 30 Nationen und Herkunftsländern allein bei der OVAG und den Tochterunternehmen sowie zahlreiche weitere bei den privaten Auftragsunternehmen sorgen dafür, dass täglich bis zu 50.000 Fahrgäste im Oberbergischen an ihr Ziel kommen. Es war uns daher wichtig, in der Chronik möglichst viele Zeitzeugen zu Wort kommen zu lassen, die ihren Blick auf die OVAG präsentieren.

Ich wünsche viel Spaß bei der Lektüre und freue mich auf den weiteren Weg der OVAG in die Zukunft!

Corinna Güllner
OVAG-Geschäftsführerin



Grußwort des Landrates

Seit ihrer Gründung im Jahr 1949 ist die Oberbergische Verkehrsgesellschaft in unserer Region ein unverzichtbarer Mobilitätsdienstleister. Durch die kommunale Neugliederung wuchs das Bediengebiet 1975 an und umfasste fortan den gesamten Oberbergischen Kreis.

Diese Expansion war ein bedeutender Meilenstein in der Geschichte der OVAG und trug maßgeblich dazu bei, dass sie heute das führende Busunternehmen in unserer Region ist.

Kleinbahn, Post- und Bahnbusse, Kraftomnibusse, monti: Die Entwicklung der OVAG ist eng mit der wachsenden Bedeutung des Nahverkehrs verbunden. Mit Engagement und Innovationskraft geht die OVAG auf die sich verändernden Anforderungen der öffentlichen Mobilität ein und verbessert damit stets ihre Dienstleistungen. In seiner Doppelrolle als Aufgabenträger des

Nahverkehrs und als Gesellschafter trägt der Oberbergische Kreis diese Entwicklung von Beginn an mit.

Der Blick in die Zukunft ist vielversprechend. Mit der Einführung von Wasserstoffbussen zeigt die OVAG ihre Vorreiterrolle in Sachen umweltfreundliche Mobilität und nachhaltiger Nahverkehr. Diese Innovationen sind nicht nur ein Gewinn für die Umwelt, sondern zudem ein Zeichen dafür, dass die OVAG auch in den kommenden Jahrzehnten ein unverzichtbarer Bestandteil des Oberbergischen Kreises sein wird.



Ich möchte allen Mitarbeitern der OVAG meinen Dank aussprechen. Ihr täglicher Einsatz und ihr Engagement haben diese Erfolgsgeschichte möglich gemacht. Allen Beteiligten der Oberbergischen Verkehrsgesellschaft gebührt großer Respekt für die weitsichtige und zukunftsorientierte Leitung des Unternehmens.

Herzlichen Glückwunsch zum 75-jährigen Jubiläum! Auf weitere erfolgreiche Jahre im Dienst der Bürgerinnen und Bürger des Oberbergischen Kreises.



Jochen Hagt, Landrat des Oberbergischen Kreises sowie Vorsitzender der Gesellschafterversammlung



Das 1914 für die Gummersbacher Kleinbahnen errichtete Gebäude ist noch heute Verwaltungssitz der OVAG.

75 Jahre OVAG – eine Erfolgsgeschichte!

1. Gründung und Entwicklung (1949–1969)

02.09.1949: Die Oberbergische Verkehrsaktiengesellschaft (OVAG) wird gegründet. Gegenstand des Unternehmens ist nach § 2 der Satzung der Aktiengesellschaft die „Förderung des Verkehrs innerhalb des Oberbergischen Kreises und angrenzender Gebiete durch Einrichtung und Betrieb von Kraftomnibuslinien und anderen Verkehrsmitteln sowie die Fortführung und der Ausbau der noch einzubringenden Verkehrsunternehmen [...]“, womit die Kleinbahnen sowie die O-Bus-Linie gemeint sind. Diese werden im Jahr 1951 in die OVAG eingebracht.



Jeweils zwei MAN-Dieselwagen und Ford-Benzin-Motorwagen gehörten zur Erstausrüstung der neu gegründeten OVAG, 01.02.1950

i

Neben der OVAG gab es weitere Verkehrsunternehmen im Oberbergischen: Die meisten Kraftomnibuslinien wurden von der Bundespost betrieben („Kraftpost“). Die Deutsche Bundesbahn bediente verschiedene Bahnstrecken und stellte diese später auf Buslinien um („Bahnbus“). Auch die Firma Wilhelm Heuel aus Wiedenest betrieb eine Buslinie.

1949: Der Linienverkehr der OVAG geht mit vier Kraftomnibussen an den Start.

1951: Die beiden Kleinbahnen des Kreises Leppetalbahn (Engelskirchen – Marienheide) und Homburger Bahn (Bielstein – Waldbröl) sowie die Gummersbacher Kleinbahnen der Stadt Gummersbach, bestehend aus Kleinbahn (Gummersbach – Niederseßmar – Derschlag – Dümmlinghausen), O-Bus-Linie (Dieringhausen – Niederseßmar) und mehreren Kraftomnibuslinien, werden in die OVAG integriert.

Der Sitz der OVAG befindet sich auch heute noch in dem 1914 eigens für die Gummersbacher Kleinbahnen errichteten Verwaltungsgebäude in Gummersbach-Niederseßmar.

Kleinbahnen und O-Bus:



Die Kleinbahn in Gummersbach



Oberleitungsbus: Eröffnungsfahrt der Strecke
Gummersbach – Niederseßmar – Derschlag,
03.10.1953

1951: Weitere Kraftomnibuslinien nehmen ihren Betrieb auf.

1953: Die Gummersbacher Kleinbahn wird stillgelegt.

Verlängerung der O-Bus-Linie Dieringhausen-Niederseßmar von Niederseßmar nach Gummersbach.

Verlängerung im Jahr 1954 bis nach Derschlag.

1957: Als Ersatz für den Güterverkehr auf der Schiene wird die Speditionsgesellschaft Oberberg mbH gegründet. Diese besorgt den Gütertransport auf der Straße bis 1976.

1958: Die ersten mechanischen Fahrschein-drucker werden eingeführt.

1960: Die heutige Halle 1 zur Unterstellung der Busse wird fertiggestellt.



OVAG-Busse 1960

1962: Nach bereits erfolgten Teilschritten in den vergangenen Jahren wird die Umstellung des Betriebs von Oberleitungs-bussen auf Kraftomnibusse abgeschlossen.

1963: Der „Funksprechverkehr“ wird eingeführt.

Die Fahrzeugflotte der OVAG umfasst jetzt 30 Omnibusse und 4 Kleinbusse.

1966: Nach der zwischen 1953 und 1966 etappenweisen Stilllegung der Reststrecken der Kleinbahnen fährt die OVAG ausschließlich mit Kraftomnibussen.

Vorn: Kraftomnibus der OVAG, dahinter:
Oberleitungsbus ohne Anschluss an Oberleitung, 1961





OVAG-Reisebus in Paris

Reiseverkehr der OVAG

1963: Der Reiseverkehr wird ausgebaut und die ersten Reisebusse werden 1966 angeschafft.

1970: Die OVAG übernimmt die Steinhausen KG im Bierenbachtal inklusive ihrer 13 Busse und des Betriebshofs. Eine Tochtergesellschaft wird gegründet, die später OVAG Reisen GmbH heißt und ihren Sitz in Niederseßmar hat.



Vor Gibraltar, 1968

Ihre Geschäftsfelder sind der örtliche Gelegenheitsverkehr, Ferien- und Pendelfahrten sowie die Reisevermittlung im In- und Ausland.

1975: Die OVAG Reisen GmbH und der Betriebshof Bierenbachtal werden verkauft.



Petersplatz in Rom, 1966

2. Verkehrsgemeinschaft und Vergrößerung (1969–1984)

Verkehrsgemeinschaft Oberberg (VGO)

1969: Mit dem Ziel gemeinsamer Fahrpläne und eines gemeinschaftlichen Tarifsystems schließen sich die OVAG und die Bundespost zur Verkehrsgemeinschaft Oberberg zusammen. 1972 schließt sich die Deutsche Bundesbahn der VGO an.

Ausbau des zentralen Betriebshofes in Gummersbach-Niederseßmar

1971: In die 1960 errichtete Abstellhalle (heute Halle 1) wird ein Sozialtrakt eingebaut.

1975: Eine Abstellhalle für bis zu 50 Busse wird gebaut (Halle 2).

1978: Eine Reparatur- und Wartungshalle wird gebaut (Halle 3). Reparatur, Wartung, Betankung und Fahrzeugreinigung werden von der Firma MAN übernommen.



Betanken eines Busses der OVAG, 12.01.1980



1975 wird die Halle 2 fertiggestellt.

Gebietsreform und Neubau Betriebshof Wipperfürth-Hämmern

1975: Der Oberbergische Kreis wird neu gegliedert und um die Gemeinden Engelskirchen und Lindlar und die Städte Wipperfürth, Hückeswagen und Radevormwald erweitert.

1977: Im Zuge der Gebietsreform werden zwölf Linien übernommen, die bisher von der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG (heute wupsi GmbH) bedient wurden. Dadurch kommt es zu einer Aufstockung der Personal- und Betriebsmittel sowie zur Mitbenutzung des wupsi-Geländes in Wipperfürth.

Aus den 14 Linien, 161 km Linienlänge und 75 Bussen werden 24 Linien, 373 km Linienlänge und 125 Busse.

1978: Der Betriebshof in Wipperfürth-Hämmern wird eröffnet. Die Halle fasst bis zu 30 Busse.

Verkehrsgemeinschaft Bergisches Land (VBL)

1978: Die Verkehrsgemeinschaft Bergisches Land (VBL) wird gegründet. Sie stellt eine deutliche Vergrößerung gegenüber der VGO dar. Für OVAG, Kraftverkehr Wupper-Sieg AG, Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) und weitere Verkehrsunternehmen gelten nun im Bergischen abgestimmte Fahrpläne und ein einheitlicher Tarif.



Der Betriebshof in Wipperfürth-Hämmern



Halle 3 wird in den Jahren 1976 bis 1978 gebaut.

3. Technologischer Fortschritt und Verkehrsverbund (1984–1996)

1984: Die computergestützte Lohn- und Finanzbuchhaltung wird eingeführt.

1985: Der erste elektronische Fahrscheindrucker wird in Betrieb genommen.

1987: Nach der Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) wird der VRS-Tarif eingeführt. In Köln, Bonn, Leverkusen, Monheim, im Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis, Rheinisch-Bergischen Kreis und Oberbergischen Kreis gelten nun einheitliche Tickets und Preise, aufeinander abgestimmte Fahrpläne sowie eine abgestimmte Fahrgastinformation und -kommunikation.



Bushaltebuchten auf der Hindenburgstraße. Nachdem der alte Busbahnhof am Bismarckplatz dem Neubau des Rathauses Anfang der 1980er Jahre weichen musste, hielten hier die Busse, bis der neue (inzwischen auch ersetzte) Busbahnhof 1988 errichtet wurde.



Der „alte“ Busbahnhof in Gummersbach wurde 1988 in Betrieb genommen.

1988: Der neu gebaute Busbahnhof in Gummersbach wird eröffnet und ersetzt damit die Bushaldebuchten auf der Hindenburgstraße, die heute der Beginn der Fußgängerzone ist. 27 Jahre später folgt der Neubau des heutigen Busbahnhofs.

1992: Die computergestützte Fahrplanerstellung und die verbundweite Fahrplanauskunft werden eingeführt.

2015 wurde der neue Busbahnhof in Gummersbach fertiggestellt.



4. Oberbergischer Kreis als Aufgabenträger und Gründung der Verkehrsgesellschaft Bergisches Land mbH (1996–2014)

1996: Im Rahmen der Regionalisierung des ÖPNV wird die Zuständigkeit für den ÖPNV auf die Kreise bzw. kreisfreien Städte übertragen. Damit liegt das Fahrplanangebot nicht mehr in der ausschließlichen Verantwortung des Verkehrsunternehmens OVAG, sondern der Oberbergische Kreis als Aufgabenträger bestimmt die Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot.

Die OVAG wird Mitgeschafterin der RVK, unter der 1978 die Kraftpost- und Bahnbuslinien vereint wurden und die nun im Zuge der Bahnreform verkauft wird.

2001: Die Verkehrsgesellschaft Bergisches Land mbH (VBL) wird als gemeinsames Tochterunternehmen von OVAG und RVK gegründet. Bereits zu diesem Zeitpunkt werden die RVK-Linienkonzessionen innerhalb des Oberbergischen Kreises an die OVAG übertragen, so dass die Verkehrsplanung von einst drei getrennt agierenden Verkehrsunternehmen erstmals aus einer Hand erfolgt und Kundeninformationen wie die Gestaltung der Aushangfahrpläne harmonisiert werden.

2002: „Fachkraft im Fahrbetrieb“ wird als neuer Ausbildungsberuf für den Nachwuchs in Busunternehmen eingeführt. Die OVAG ist von Anfang an mit dabei und bildet jedes Jahr neue „FiFs“ aus.

2009: Die „Der Radevormwalder“ Omnibus GmbH wird von der OVAG übernommen und wie ein privates Unternehmen weitergeführt. Seit 2024 ist die Gesellschaft auf die VBL verschmolzen.

2014: Aus der Aktiengesellschaft wird die OVAG Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH.

Die OVAG zieht sich als Geschafterin der RVK zurück und wird alleinige Geschafterin der VBL. Die zwei getrennt betriebenen Betriebshöfe in Gummersbach-Niederseßmar werden zu einem zusammengeführt und auch der Betriebshof in Waldbröl, der zuvor von der RVK betrieben wurde, gehört seitdem zur OVAG.



Die VBL wird 2001 von OVAG und RVK gegründet. Seit 2014 gehört die VBL zu 100% zur OVAG-Gruppe.



Der Radevormwalder gehört seit 2009 zur OVAG-Gruppe.

5. Innovation und Modernisierung (2014–2024)

2019: Die noch aus der Kleinbahn-Zeit stammende Halle 4, die zuletzt von MAN genutzt wurde, wird abgerissen. Seit 2023 wird dort das neue Straßenverkehrsamt errichtet, in das nach Fertigstellung vsl. im Sommer 2025 auch die OVAG-Verwaltung einziehen wird.

2020/2021: Austausch von 1.800 Haltestellenschildern in neuem Design.

2021: Es erfolgt die Inbetriebnahme des On-Demand-Angebots monti: Gestartet im westlichen Wiehl, erfolgen schrittweise Ausweitungen in den Jahren 2022 und 2023. Das Bediengebiet wird auf das gesamte Stadtgebiet Wiehl sowie die Gemeinden Nümbrecht und Marienheide ausgeweitet.

2023: Die ersten Wasserstoffbusse werden bestellt. Die Inbetriebnahme soll Anfang 2025 erfolgen.

Die OVAG App geht an den Start.

2024: Die Fahrzeugflotte der OVAG umfasst jetzt 139 Kraftomnibusse und neun monti-Fahrzeuge.



monti gibt es seit November 2021 in Oberberg.

Bedarfsgerechte und effiziente Angebote im ländlichen Raum

1997: Zur Ergänzung des ÖPNV nehmen in Wipperfürth und Lindlar die ersten Bürgerbusvereine im Oberbergischen ihren Betrieb auf. Heute bestehen insgesamt zehn Bürgerbusvereine im Oberbergischen, die vom ehrenamtlichen Engagement ihrer Mitglieder getragen werden.

2003: Wenig nachgefragte Busfahrten werden kosteneffizient durch Taxis in Form von Linientaxi (jede Fahrt wird bedient) oder Taxibus (Fahrt wird nach vorheriger Anmeldung durchgeführt) erbracht.



Zwischen 2020 und 2021 wurden insgesamt 1.800 Haltestellenmasten und -schilder ausgetauscht.



Die OVAG App bietet Verbindungsauskünfte in Echtzeit, Infos zu Umleitungen und mobile Tickets.

Tarif und Fahrkarten – aus kompliziert wird einfach

Zur Gründung der OVAG im Jahr 1949 gibt es weitere Verkehrsunternehmen in Oberberg: Die meisten Kraftomnibuslinien werden von der Bundespost betrieben („Kraftpost“), aber auch die Deutsche Bundesbahn betreibt mit dem Rückbau des Schienenverkehrs zunehmend Buslinien („Bahnbus“) sowie die Firma Wilhelm Heuel aus Wiedenest.



Postbus in Gummersbach,
01.09.1949

Die gelben Kraftpostbusse, die roten Bahnbusse und die beige OVAG-Busse konkurrieren miteinander. Teilweise gibt es vereinbarte bzw. auferlegte Bedienungsbeschränkungen. Jedes Verkehrsunternehmen wendet seinen eigenen Tarif an und verkauft seine eigenen Fahrscheine, die beim anderen Unternehmen nicht anerkannt wurden. Die Fahrpläne sind nicht aufeinander abgestimmt.

Bei der Veröffentlichung der Fahrpläne besteht ein „Wettrennen“ um den letzten Platz. Wer später veröffentlicht, wählt die Abfahrtszeit wenige Minuten vor der Konkurrenz und schnappt die wartenden Fahrgäste weg.

Neben dem Fahrpersonal gibt es Schaffner, die Tickets verkaufen und Auskünfte erteilen.

1958: Durch die Einführung von mechanischen Fahrscheindruckern kann der Einmannbetrieb im Busverkehr eingeführt werden. Statt wie bisher beim Schaffner, können Tickets nun direkt beim Fahrpersonal erworben werden. Eine zweite Person für die Abfertigung ist nicht mehr notwendig.



Mechanische Fahrscheindrucker (Hersteller ALMEX)
ermöglichen die Einführung des Einmannbetriebs

1968: Eine Preiserhöhung der OVAG löst einen Proteststurm aus, der am 07.02.1968 in einem Demonstrationszug gipfelt, bei dem unter anderem Busse blockiert werden. Die Preiserhöhung wird zum Teil zurückgenommen.



Demo gegen Fahrpreise, 07.02.1968



So sehen die neuen Haltestellenschilder der VGO aus, 16.12.1969

1969: Die OVAG gründet gemeinsam mit der Bundespost die Verkehrsgemeinschaft Oberberg (VGO). Beide Unternehmen bleiben selbstständig, verfolgen aber gemeinsame Ziele, die allerdings nur teilweise realisiert werden:

- einheitliches Verkehrsnetz
- gemeinsame Planung und Einrichtung von Verkehrsverbindungen; Aufhebung aller bisherigen zum gegenseitigen Schutz vereinbarten bzw. auferlegten Bedienungsbeschränkungen
- Herausgabe eines gemeinsamen Fahrplanes
- gemeinsame Einsatzpläne für Fahrzeuge und Personal mit dem Ziel, den Betrieb möglichst wirtschaftlich zu gestalten
- Einführung eines gemeinschaftlichen Tarifsystems: Mit einem Fahrschein kann man erstmals verschiedene Verkehrsmittel nutzen
- Vereinheitlichung der Fahrausweise und des Abfertigungsverfahrens

1972: Die Deutsche Bundesbahn schließt sich der VGO an.

„Man stelle sich einmal vor, was es für den Fahrgast bedeutet, wenn er mit jedem Fahrausweis jeden Bus benutzen und an jedem Ort beliebig umsteigen kann. Wir wissen, dass dieser von uns unentwegt angestrebte Verkehrsverbund der erste in einem Landkreis der Bundesrepublik sein wird.“

Zitat aus Aktionärsversammlung der OVAG zur Gründung der VGO

1978: Kraftverkehr Wupper-Sieg AG (heutige wupsi), Bahnen der Stadt Monheim (BSM), Regionalverkehr-Köln GmbH (RVK), OVAG, Autobus Hüttebräucker KG und Kraftverkehr Gebr. Wiedenhoff gründen die Verkehrsgemeinschaft Bergisches Land (VBL). Sie ist deutlich größer als die VGO. Auch hier gelten abgestimmte Fahrpläne und ein einheitlicher Tarif.

1985: Die ersten elektronischen Fahrscheindrucker werden in Betrieb genommen: Für jeden Fahrtwunsch druckt der Busfahrer direkt das passende Ticket aus. Hier hat die OVAG eine Pilotfunktion für die Nahverkehrsbranche übernommen.

i

Achtung, Verwechslungsgefahr bei der VBL: Die Verkehrsgemeinschaft Bergisches Land (1978–1986) ist ein Zusammenschluss mehrerer Verkehrsunternehmen mit dem Ziel, einheitliche Tarife zu schaffen und Fahrpläne abzustimmen (Koordination). Die Verkehrsgesellschaft Bergisches Land mbH (2001–heute) ist ein operativ tätiges Verkehrsunternehmen (Leistungserstellung).



1987: Nach der Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) wird der VRS-Tarif eingeführt. In Köln, Bonn, Leverkusen, Monheim, im Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis, Rheinisch-Bergischen Kreis und Oberbergischen Kreis gelten nun einheitliche Tickets und Preise, aufeinander abgestimmte Fahrpläne sowie eine abgestimmte Fahrgastinformation und -kommunikation.

1996 erfolgen die Umwandlung in einen Aufgabenträger-Verbund sowie die Integration der Verkehre im Kreis Euskirchen.

*Bushaltestelle in Gummersbach
1979. Das Haltestellenschild
weist die neugegründete VBL aus.*

2003: Abos werden erstmals als eTicket auf eine Chipkarte geschrieben.

2004: Der landesweite NRW-Tarif wird eingeführt: Mit Tickets wie dem SchönerTagTicket NRW sind alle Busse und Bahnen in NRW nutzbar.

2007: Handytickets können als SMS bereitgestellt werden.

2010: Die erste gemeinsame Ticket-App im VRS wird eingeführt.

2018: Der VRS pilotiert in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen einen eTarif. Abgerechnet wird die zurückgelegte Luftlinie. 2021 geht der eTarif in den Regeltarif über. Der eTarif ist nun NRW-weit nutzbar. Vermarktet wird der neue Tarif unter der Marke „eezy.nrw“.

2022: Im Sommer gibt es für drei Monate das 9-Euro-Ticket mit bundesweiter Gültigkeit im Nahverkehr.

2023: Die OVAG-App geht an den Start.

Das Deutschlandticket wird eingeführt.



*Deutschlandticket auf Chipkarte.
Chipkarten gibt es bei der OVAG seit 2003.*





Mitarbeiter der OVAG,
10.11.1965

Fahrgastinformation – von analog zu digital

Die OVAG zeigt in der Fahrgastinformation die Bandbreite technischer Entwicklungen auf. Wir begeben uns auf eine Kundenreise. Es ist faszinierend zu sehen, wie sich die Fahrgastinformation im Laufe der Jahre entwickelt hat. Erwin ist in den 1960er Jahren unterwegs, Anna im Jahr 2024.

Hier beginnt Erwins Reise: Er findet eine Haltestelle mit Fahrplankästen vor. Die Fahrpläne sehen zwar anders aus als im Jahr 2024, erfüllen aber schon damals ihren Zweck. Der Bus kommt in zehn Minuten, das passt.

Der Bus ist in Sichtweite, die Zielbeschriftung auf Rollband zeigt Linie und Ziel an. Erwin kauft ein Ticket beim Fahrer. Der Fahrer schiebt einige Regler auf dem mechanischen Fahrscheindrucker rauf und runter, betätigt einen Hebel und heraus kommt Erwins Fahrschein. Erwin nimmt Platz.

Die Reise geht los. Erwin besucht seine Tante für zwei Wochen und kennt sich hier nicht gut aus. Während der Fahrt ruft der Fahrer die nächsten Haltestellen über das Mikrofon aus – meist

sehr kurz angebunden und etwas vernuschelt. Erwin bittet den Fahrer um Hilfe, und dieser sichert selbstverständlich zu, Erwin vor der Zielhaltestelle Bescheid zu geben.

„So, an der nächsten Haltestelle musst du raus“, sagt der Fahrer und ergänzt: „Nächste Woche fährt der Bus eine Umleitung wegen einer Baustelle.“ Es folgt eine Erläuterung, wo der Bus langfährt und wo Erwin auf der Rückfahrt umsteigen muss. „Vielen Dank für die Information, Herr Busfahrer. Auf Wiedersehen.“, antwortet Erwin. Er wird wohl nochmal seine Tante fragen.



Gummersbach im Jahr 1968: Die Zielbeschriftung auf dem Rollband gibt Orientierung; besonders praktisch, wenn viel los ist.



Aushangfahrpläne gibt es schon seit Beginn der OVAG.



monti ist bequem per App buchbar. Die App zeigt an, wo monti gerade ist und wann monti ankommt.

Im Jahr 2024: Anna kommt fünf Minuten zu spät zur Haltestelle, sie hat in der OVAG-App bereits gesehen, dass der Bus zehn Minuten Verspätung hat. Dem Fahrplankasten schenkt sie wenig Beachtung, freut sich aber über den dynamischen Fahrgastinformationsanzeiger an der Haltestelle. An frequentierten Knotenpunkten werden die Abfahrten digital ausgespielt und auch Hinweistexte kommuniziert. Der Blick aufs Handy kann nach dem ohnehin schon langen Arbeitstag entfallen. Der Bus kommt wie prognostiziert. Anna erkennt Linienummer und Ziel dank digitaler Anzeige schon von weitem, steigt ein und zeigt ihr Handyticket vor. Während der Fahrt hat sie eine gute Orientierung, weil Haltestellen automatisch angesagt sowie auf einem Bildschirm angezeigt werden. Anna wird per Bildschirm über eine Großbaustelle in den Ferien informiert. Dank App ist sie aber schon up to date. Umleitungen von genutzten Verbindungen werden schon im Vorfeld angekündigt. Die rechtzeitige Information über Verspätungen und Umleitungen ist auch auf der Website der OVAG einsehbar. An der nächsten Haltestelle muss Anna raus, sie drückt die STOP-Taste und steigt aus.



Dynamischer Fahrgastinformations-Anzeiger am Gummersbacher Bahnhof

Auch wenn ihr Opa gerne „Früher war alles besser“ sagt, konnte Anna ihn von vielen Neuerungen bei der OVAG überzeugen. Auch Opa Erwin nutzt heute die digitalen Auskunftssysteme. Verspätungen, Umleitungen, OVAGplus des Monats – Opa Erwin ist immer bestens informiert. Für weite Reisen gibt er seine Mobilitätseinschränkung an, so dass barrierefreie Umstiege sichergestellt sind und mehr Zeit für den Umstieg eingeplant wird.

Gerne nutzt er auch monti. Nach Bestellung von monti kann er auf seinem Handy nachverfolgen, wo monti gerade ist und wann monti bei ihm ankommt. Es gibt viele virtuelle Haltestellen und die nächste ist gerade mal eine Minute Fußweg von seiner Wohnung entfernt. Die Bezahlung erfolgt über die hinterlegte Kreditkarte.

Es ist schön zu sehen, wie sich Mobilität im Laufe der Zeit verbessert hat, und wir sind sehr gespannt, wohin die Reise noch führen wird.



Die OVAG-App bietet Verbindungsauskünfte in Echtzeit, Informationen zu Umleitungen und mobile Tickets.



Starke Flotte – die Fahrzeuge der OVAG



Die ersten Busse, 1949

1949 – die OVAG fängt klein an

Zur Gründung der OVAG am 02.09.1949 umfasste der Fuhrpark der OVAG lediglich vier Omnibusse, jeweils zwei Busse der Marken MAN und Ford.

1951 – die OVAG auf Straße und Schiene, mit Dampf, Diesel und Strom

1951 übernahm die OVAG die Gummersbacher Kleinbahnen mit deren Straßenbahn-, Oberleitungsbus- und Dieselbuslinien sowie die Kleinbahnen Homburger Bahn (Bielstein – Waldbröl) und Leppetalbahn (Engelskirchen – Marienheide).



Drei Lokomotiven, 1951



Straßenbahnzug, 1951

Gummersbacher Kleinbahnen

Auf der Straßenbahnlinie kamen Fahrzeuge der Waggonfabriken Uerdingen und Wismar sowie zwei „Kriegsstraßenbahnwagen“ zum Einsatz.

Auf den O-Bus-Linien wurden zunächst Busse des Herstellerkonsortiums Henschel/Kässbohrer/BCC genutzt. Später wurde der O-Bus-Fuhrpark wegen der Zunahme der O-Bus-Linien um Busse des Typs Henschel ÜHIII ergänzt.

Die zuletzt eingesetzten O-Busse des Typs Henschel ÜHIII wurden nach Einstellung des O-Busverkehrs im Jahr 1962 an die ASEAG in Aachen weitergegeben.

Die Leppetalbahn (Engelskirchen – Marienheide) war eine dampfbetriebene meterspurige Schmalspurbahn. Die Lokomotiven wurden nach der Stilllegung verschrottet.

Auch die Homburger Bahn (Bielstein – Waldbröl) war dampfbetrieben, jedoch im Gegensatz zur Leppetalbahn auf Normalspur unterwegs. Ab 1949 wurde ein durchgehender Betrieb mit Dieseltriebwagen zwischen Gummersbach und Waldbröl eingerichtet, wobei der Triebwagen zwischen Gummersbach und Bielstein über die Gleise der Bundesbahn fuhr. Zunächst wurde hierfür ein Triebwagen angemietet, ab 1951 stand dann ein eigener Triebwagen, erbaut durch die Maschinenfabrik Esslingen, zur Verfügung.

Im Güterverkehr auf der Homburger Bahn wurden seinerzeit Dampf- und Diesellokomotiven eingesetzt. Eine dieser Dampflokomotiven überlebte als technisches Denkmal in Nümbrecht, wurde dort in den 1980er Jahren abgebaut, betriebsfähig saniert und ist seit einigen Jahren als Zuglok des „Bergischen Löwen“ auf der Wiehltalbahn zu erleben.

1960er Jahre – Umstellung auf markenreinen Büssing-Fuhrpark

Nach der Vermietung der Werkstätten an die Firma Büssing hat die OVAG ausschließlich Busse dieser Marke beschafft und damit einen fast markenreinen Fuhrpark mit Bussen von Büssing aufgebaut, damit alle Busse entsprechend auf dem eigenen Gelände durch den Hersteller betreut werden konnten.

Von 1963 bis 1975 war die OVAG auch im Reiseverkehr tätig. Hierfür beschaffte man Reisebusse der Firmen Kässbohrer, Büssing und Neoplan.



O-Bus Henschel/Kässbohrer/BCC, 1951



O-Bus Henschel ÜHIII, 1951



Esslinger Triebwagen, 1951



Bergischer Löwe, 1951



1960er Büssing 13RU



*1960er Büssing/
Emmelmann Präfekt*



1970er MAN 750 HO (Metrobus)



1970er MAN SL200



1970er MAN SÜ240

1970er Jahre – zunehmende Standardisierung

Die Rationalisierungszwänge bei der OVAG nahmen immer weiter zu, was schließlich dazu führte, dass man den Fuhrpark so weit wie möglich vereinheitlichen musste. Dadurch hielten zahlreiche Exemplare des MAN 750 HO („Metrobus“) Einzug bei der OVAG.

Nach Produktionsstopp des MAN 750 HO setzte die OVAG auf die Beschaffung von VÖV-Standardbussen aus dem Hause MAN. Die OVAG bestellte hierbei sowohl klassische Stadtbusse vom Typ SL200 als auch Überlandbusse vom Typ SÜ240. Die Überlandbusse unterschieden sich von den Stadtbusen vor allem durch eine schmalere Einstiegstür.

Die Bauform der Standard-1-Busse änderte sich in den folgenden Jahren nicht grundlegend und prägte mehr als ein Jahrzehnt lang den Eindruck des ÖPNV. Vielen Menschen sind die Busse aus dem VÖV-Standard-1 noch heute als „der Bus meiner Kindheit“ bekannt.

Vergleich: mittig der Stadtbus SL200, unten der Überlandbus SÜ240.

1987 – eine neue Generation hält Einzug

Von 1972 an beschaffte die OVAG Fahrzeuge des VÖV-Standard-1. Nun war es Zeit für einen Generationenwechsel, die ersten Busse des VÖV-Standard-2 wurden gekauft. Auch hier setzte man wieder auf den Hersteller MAN mit etlichen Bussen vom Typ MAN SL202. Die Fahrzeuge fielen durch ihre wesentlich kantigere Bauweise auf und besaßen an der Stirnseite ein viel größeres Zielschild, was eine deutlich bessere Lesbarkeit mit sich brachte. Insgesamt wurden bei der OVAG 63 Busse dieses Modells eingesetzt.

MAN SL202, 1987



1997 – der erste Niederflrbus

Im Jahr 1997 stellte die OVAG mit dem Wagen 656 ihren ersten Niederflrbus in Dienst. Es handelte sich hierbei um einen MAN NL262 (A10). Fahrgäste profitierten bei diesem Fahrzeug vom stufenlosen Einstieg, welcher einen Meilenstein auf dem Weg zu einem barrierefreien ÖPNV markierte.

Seit 1997 beschafft die OVAG ausschließlich Niederflrbusse, allein vom Typ MAN A10 folgten drei Lieferungen. Insgesamt wurden von diesem Typ bei der OVAG 17 Fahrzeuge beschafft. (Unser Bild zeigt einen MAN A10 der letzten Lieferung.)



MAN NL262, 1997



Mercedes-Benz Citaro L, 2001



Mercedes-Benz Citaro, 2001

2001 – frischer Wind im Fuhrpark

Mit der Einführung der Linie SB32 zwischen Gummersbach und Waldbröl wurde extra für diese Linie ein 15 Meter langer, dreiachsiger Bus vom Typ Mercedes-Benz Citaro L beschafft. Neben seiner außergewöhnlichen Länge und der dritten Achse fiel der Bus auch durch seine silberne Lackierung auf. Des Weiteren war er der erste Bus bei der OVAG, der über eine Klimaanlage verfügte. Ferner hatte der Bus bequemere Sitze, die die lange Fahrzeit von Waldbröl bis nach Gummersbach etwas angenehmer machen sollten. Anfangs besaß der Bus auch ein Radio, das den Fahrgastraum beschallte.

Die etwas später im selben Jahr beschafften Solobusse waren wiederum weniger auffällig. Sie waren im üblichen beige-blauen Farbmuster gehalten und verfügten über keinerlei Sonderausstattung, abgesehen von einem Frischluftgebläse, das im Sommer der Überhitzung des Fahrzeuges durch vermehrte Zufuhr von Frischluft entgegenwirken sollte.

2012 – ein Bus zum Knicken

Im Jahr 2012 stand die Ersatzbeschaffung für den 15-Meter-Bus an. Da sich der 15-Meter-Bus aufgrund des weit ausschwenkenden Hecks als unpraktisch herausstellte, entschied man sich, erstmals einen Gelenkbus anzuschaffen. So wurde im Jahr 2012 unter der Wagennummer 1017 ein MAN Lion's City GL in Dienst gestellt. Das 18,75 Meter lange Fahrzeug wurde, wie sein Vorgänger auch, silber lackiert, später jedoch in ein beiges Farbleid gehüllt.



MAN Lion's City GL, 2012



Mercedes-Benz Citaro 2, 2014

2014 – erste Busse der Abgasnorm Euro VI

Im Jahr 2014 wurden die ersten Busse bestellt, die die Abgasnorm Euro VI erfüllen. Nachdem man seit 2004 ausschließlich weiß lackierte Busse bestellte, wurden die Fahrzeuge ab 2014 wieder beige (RAL 1000) lackiert. Es handelte sich dabei um Busse des Typs Citaro 2 von Mercedes-Benz. Seitdem bestellt die OVAG für sich selbst wie auch für die Tochterfirma VBL ausschließlich Busse, die die Abgasnorm Euro VI erfüllen.

2019 – Start-Stopp-Technologie im Stadtbus

Ein weiterer Schritt zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs war der Einsatz von Bussen mit Start-Stopp-Technologie. MAN stellte 2018 eine neue Omnibus-Generation vor. Diese zeichnete sich unter anderem durch ein Start-Stopp-System aus, welches den Motor nicht über den Anlasser startet, sondern über einen nahezu verschleißfreien elektromagnetischen Startergenerator. Durch die Minimierung des Verschleißes war die Start-Stopp-Technik nun auch für den Linienverkehr mit seinen vielen Stopps geeignet. Die OVAG hat von diesem Bustyp 2019 als eines der ersten Verkehrsunternehmen fünf Exemplare in Dienst gestellt, später sind vier weitere hinzugekommen.



MAN New Lion's City, 2019



Für monti im Einsatz: Im Bild vorn LEVC TX, dahinter Mercedes-Benz vito, 2023

2021 – neue Konzepte im Nahverkehr

Im Jahr 2021 wurde der On-Demand-Verkehr monti eingeführt. Bei den beiden „Ur-montis“ handelt es sich um Elektrofahrzeuge mit einem kleinen Verbrennungsmotor, welcher die Reichweite vergrößern soll. Die Fahrzeuge wurden von der „London Electric Vehicle Company“ (Kurz LEVC) unter der Typenbezeichnung „TX“ vertrieben. Die Flotte wurde mit den Gebietsausweitungen durch mittlerweile sieben Vitos von Mercedes-Benz aufgestockt.



Solaris Urbino 12 hydrogen, 2023

2023 – neue Antriebstechnologien

Natürlich macht der technische Fortschritt keinen Halt. So wird die OVAG künftig zunehmend auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben setzen. Hierfür wurden 2023 die ersten 15 Busse mit Wasserstoffantrieb ausgeschrieben und die ersten Testeinsätze vorgenommen. Dabei konnte sich der Hersteller Solaris durchsetzen. Die Fahrzeuge des Typs „Urbino 12 hydrogen“ werden Anfang 2025 ausgeliefert.

Zukunft – alternative Antriebe verdrängen den Dieselbus

Einst als neuartiges, massentaugliches und kostengünstiges Massenverkehrsmittel angepriesen, wirkt der klassische Dieselbus inzwischen zunehmend aus der Zeit gefallen. Bereits seit einigen Jahren wird er von Bussen mit Mild-Hybrid-Systemen verdrängt. Künftig werden alternative Antriebe – sprich Wasserstoff und perspektivisch auch Elektrobusse – den Fuhrpark der OVAG prägen. Man darf also weiterhin gespannt bleiben, was auf uns zukommt.

Früher Uniform, heute Poloshirt – Dienstbekleidung im Wandel der Zeit

Auch die Dienstkleidung unterliegt Entwicklungen und der Mode. Zu Beginn mit Uniform, Schirmmütze und Krawatte unterwegs, ist die Kleidung mit den Jahrzehnten zunächst ziviler und später zunehmend legerer geworden.

Nach Wegfall der Schirmmütze zeigte sich die Dienstkleidung ab 1977 mit seinerzeit modernen Jacketts, Pullundern, Pullovern, Hemden und Krawatten. Bei Vorstellung der neuen Dienstkleidung hieß es: „Gelöst hat sich die OVAG von der Fahreruniform alten Stils. Der heutige Dienstanzug hat einen zivilen Zuschnitt.“

Die Jacketts haben ab den 1980er Jahren zunehmend an Bedeutung verloren.

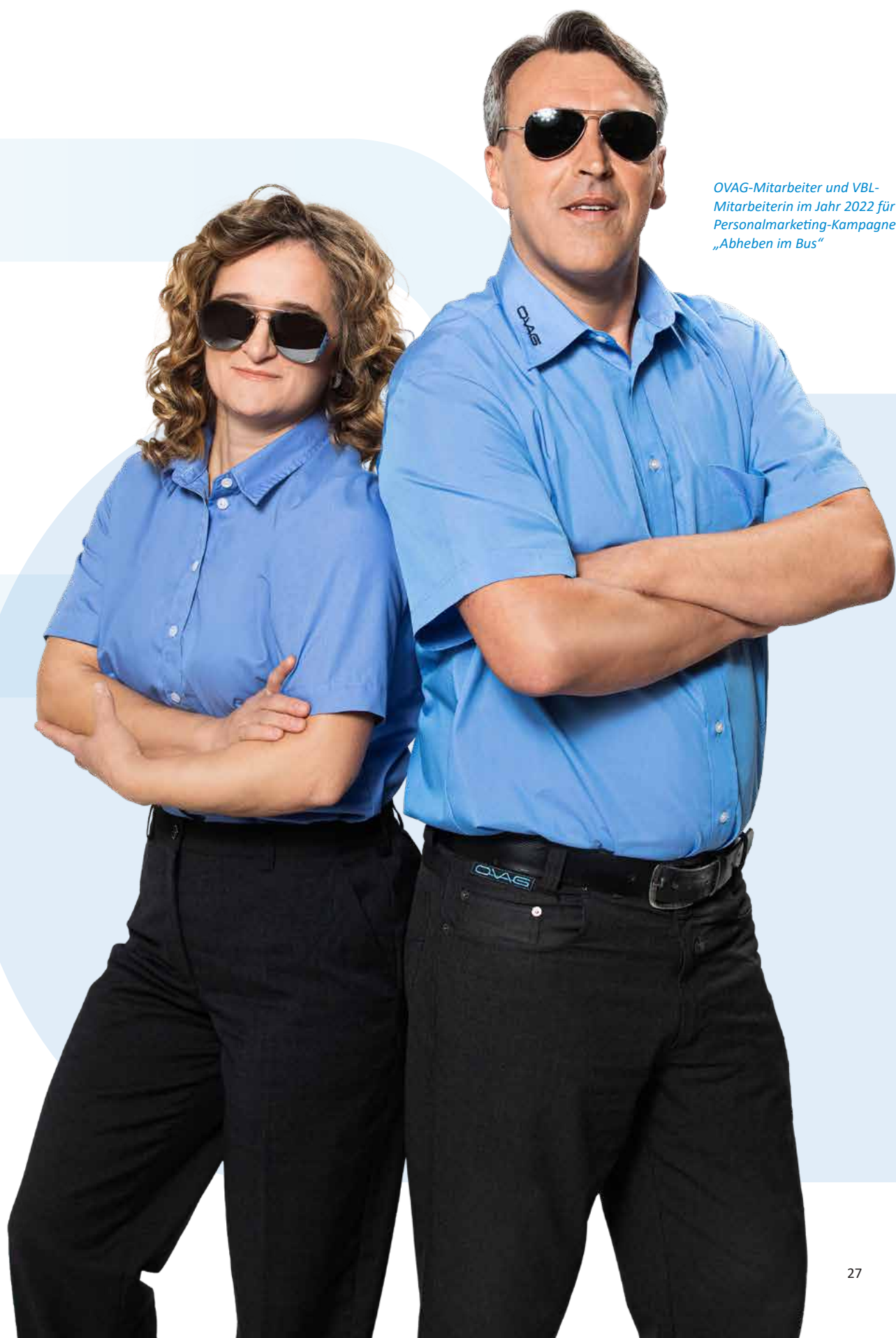
Seit den 2010er Jahren gibt es lockere Dienstkleidung, d. h. Poloshirts und Softshell-Jacken.



Fahrer und Schaffner der Gummersbacher Kleinbahn, 15.05.1953



Neue Dienstkleidung wurde im Jahr 1977 eingeführt.



OVAG-Mitarbeiter und VBL-Mitarbeiterin im Jahr 2022 für die Personalmarketing-Kampagne „Abheben im Bus“

Personen in Verantwortung: Vorstände und Aufsichtsratsvorsitzende

Die wesentliche Initiative zur Gründung der OVAG und Zusammenführung der bestehenden Verkehrsunternehmen des Oberbergischen Kreises und der Stadt Gummersbach unter dem Dach der OVAG ging vom damaligen Oberkreisdirektor Dr. Friedrich-Wilhelm Goldenbogen aus. In den ersten Monaten nach Gründung der OVAG hatte zunächst der damalige Landrat Dr. August Dresbach das Amt des Vorsitzenden des Aufsichtsrats inne, bis von Mitte 1950 bis 1956 Dr. Friedrich-Wilhelm Goldenbogen erstmals das Amt des Aufsichtsratsvorsitzenden übernahm.

In der Gründungsphase und den ersten Jahren war die OVAG davon geprägt, verschiedene Verkehrssysteme zu betreiben. Mehrere Kleinbahnstrecken, eine O-Bus-Linie und zunehmend Kraftomnibuslinien lagen in ihrer Verantwortung. Aus der Historie der Kleinbahnen, die von der OVAG übernommen wurden, lag die Betriebsführerschaft zunächst bei der Vereinigten Kleinbahn AG (VKA, später GmbH und damit VKG) in Frankfurt am Main.

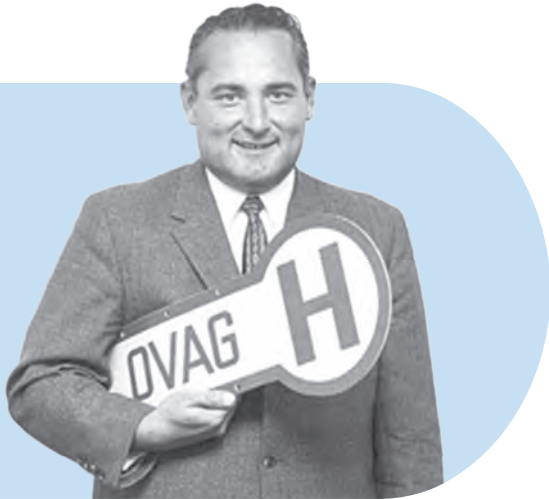


Eröffnung der O-Bus-Linie von Gummersbach nach Bergneustadt in Derschlag durch Oberkreisdirektor Dr. Friedrich-Wilhelm Goldenbogen, 22.10.1954

Diese stellte von 1949 bis 1951 mit Dr. Krüger und Eisenbahndirektor Dr. Oskar Sommer die beiden ersten Direktoren der OVAG. Mit der Integration weiterer Kleinbahnen und der von den Gummersbacher Kleinbahnen betriebenen O-Bus-Linie in die OVAG im Jahr 1951 kam mit der Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk AG (RWE) eine zweite Betriebsführerschaft hinzu, so dass von 1951 bis 1956 zwei Betriebsführerschaften bestanden und diese mit Eisenbahndirektor Dr. Oskar Sommer (VKA) und Direktor Franz Maeskes (RWE) den Vorstand der OVAG bildeten.

Im Zuge einer unfreiwilligen „Wachablösung“ wurden 1956 die Betriebsführungsverträge gekündigt und die beiden Vorstände abgelöst. Zur Umsetzung der Kündigung der Verträge mit VKA/VKG und RWE und der „Wachablösung“ wurde für ganze drei Tage das Aufsichtsratsmitglied Dr. Hans-Georg Emde vom Aufsichtsrat beurlaubt und als Vorstand bestellt. Kurz danach wurden als technischer Vorstand Dr. Wilhelm Traenkle und zum kaufmännischen Vorstand Karlheinz Gerhard bestellt. Nach dem Ausscheiden von Dr. Wilhelm Traenkle zwei Jahre später wurde Karlheinz Gerhard alleiniger Vorstand der OVAG.

Der Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Friedrich-Wilhelm Goldenbogen war mit der Kündigung der Betriebsführungsverträge nicht einverstanden und legte sein Amt nieder. Zunächst übernahm der Stadtverordnete Walter Krug den Vorsitz des Aufsichtsrats. Von 1957 bis 1962 wurde dieser vom Stadtverordneten Dipl.-Ing. Gerhard Kienbaum wahrgenommen. 1962 übernahm dann erneut Dr. Friedrich-Wilhelm Goldenbogen dieses Amt.



Karlheinz Gerhard, Vorstand der OVAG (1956–1971), Aufnahme ohne Datierung

Auch die Zeit von Karlheinz Gerhard endete nach 15 Jahren als Vorstand eher abrupt: 1971 verweigerte ihm der Aufsichtsrat der OVAG mehrheitlich die Zustimmung zur Realisierung eines Ansatzes, der eine Haus-zu-Haus-Bedienung in einer Kombination aus starken Buslinien zwischen den Gemeindezentren und inner-gemeindlichem Transport mit kleineren Fahrzeugen, insbesondere Taxis, vorsah.

Nach dem kurzfristigen Ausscheiden von Karlheinz Gerhard folgte eine knapp zweimonatige Interimsleitung durch den Gummersbacher Bürgermeister Heinz Billig, bis Ende 1971 mit Walter Krug und Heinz Beermann zwei neue Vorstände bestellt wurden. Nach dem Ausscheiden von Walter Krug im Jahr 1977 blieb Heinz Beermann bis zu seinem Ruhestand 1985 alleiniger Vorstand der OVAG.

Mit dem Ausscheiden von Karlheinz Gerhard legte auch der Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Friedrich-Wilhelm Goldenbogen abermals sein Amt als Vorsitzender nieder. Interimsweise übernahm Dr. Hans-Georg Emde. Es folgten der Beigeordnete Martin Schäfer (Ende 1971–1981) und der Oberkreisdirektor Dr. Dieter Fuchs (1981–1986).

Karl Heinz Schütz (1986–2020, l.) wurde mit 29 Jahren Vorstand der OVAG und leitete das Unternehmen mehr als 34 Jahre. Hier 1997 mit Betriebsleiter Rolf Peuster (Mitte) und Manfred Schwarz (r.) aus der Verkehrsaufsicht bei Vorstellung des ersten Niederflurbusses der OVAG

Mit gerade mal 29 Jahren wurde 1986 Karl Heinz Schütz zum neuen Vorstand bestellt. Er lenkte die Geschicke der OVAG – ganz ohne erneute Verwerfungen mit den Aufsichtsgremien – mehr als 34 Jahre. Mit Umwandlung der OVAG von einer AG in eine GmbH änderte sich die Funktionsbezeichnung von Vorstand zu Geschäftsführer. Langjährige Wegbegleiter waren der Betriebsleiter Rolf Peuster (ab 1979 bei der OVAG, von 1985 bis 2017 als Betriebsleiter) und der Leiter Verkehrsmanagement und Prokurist Christoph Stock (1989–2021). Insgesamt sieben Aufsichtsratsvorsitzende begleiteten die Amtszeit von Karl Heinz Schütz. Kurz nach Aufnahme der Tätigkeit des neuen Vorstands übernahm der Kreistagsabgeordnete Alfred Nehls den Vorsitz des Aufsichtsrats (1986–1991). Ihm folgten Hubert Sülzer (1991–1996), Hans Egon Häring (1996–2000), Konrad Frielingsdorf (2000–2010) und Landrat Hagen Jobi (2010–2015). Seit 2015 hat Volker Kranenberg das Amt inne.

Ende März 2020 übergab Karl Heinz Schütz nach mehr als 37 Jahren bei der OVAG und davon mehr als 34 Jahre als Vorstand bzw. Geschäftsführer den Staffelstab an die Nachfolgerin Corinna Güllner. Abschied und Einstieg fielen zu Beginn einer weltweiten Pandemie und verliefen zwei Wochen nach Verhängung eines „Lockdowns“ in Deutschland und vielen anderen Ländern deutlich anders als als geplant und erwartet.



Aktuelle Projekte und der Blick nach vorn

Die OVAG bleibt – im wahrsten Sinne des Wortes – nicht stehen. So richtet sich der Blick nicht nur auf die Vergangenheit, sondern auch auf die Zukunft.

Unterstützt durch großzügige Förderungen von Bund und Land und in enger Kooperation mit dem Oberbergischen Kreis als zuständigem Aufgabenträger und Mehrheitseigentümer konnten in jüngster Vergangenheit eine Reihe von Modernisierungs- und Innovationsprojekten auf den Weg gebracht werden. Einige sind bereits umgesetzt, andere sind in Vorbereitung und werden in naher Zukunft auch für die Fahrgäste sichtbar werden.

Im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans wurden gemeinsam mit dem Oberbergischen Kreis in mehreren Schritten Angebotsverbesserungen umgesetzt. Dazu zählte Ende 2018 die Überarbeitung des Angebots im Südkreis unter anderem mit der Einführung eines Schnellbusses zwischen Gummersbach und Wiehl. Ende 2022 folgte eine umfangreiche Neustrukturierung des Angebots im Korridor West (Raum Lindlar/Wipperfürth). Ab Sommer 2024 ist eine schrittweise Verbesserung des Angebots im Nordkreis geplant. Kern der Verbesserungen im Nordkreis ist die Aufwertung der Linie 336, die von Gummersbach über Marienheide, Wipperfürth und Hückeswagen bis Remscheid-Lennep fährt und damit die längste Linie im Oberbergischen Kreis ist.

In den Corona-Jahren 2020 und 2021 wurden mit finanzieller Unterstützung durch das Land Nordrhein-Westfalen alle 1.800 Haltestellenmasten und -schilder im Oberbergischen ausgetauscht. Die neuen Schilder sind nicht nur optisch ansprechend, sondern bieten gegenüber den bisherigen Schildern mehr Fahrgastinformationen. Durch die einheitliche Gestaltung

fügen sie sich gut ins Landschaftsbild ein und bieten somit einen Wiedererkennungswert für den gesamten Oberbergischen Kreis.

Ende 2021 startete im Westen Wiehls mit Fokus auf dem Ortsteil Drabenderhöhe, finanziert durch den Oberbergischen Kreis und die Stadt Wiehl, das On-Demand-Angebot monti. monti positioniert sich zwischen Taxi und klassischem Linienverkehr. Neben den bestehenden Bushaltestellen werden weitere sogenannte virtuelle Haltestellen bedient. Der Fahrtwunsch wird wahlweise per App oder Telefon angemeldet. Eine Software erstellt aus den

Busse mit Werbung zu den Mehrleistungen in Oberberg West, die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 umgesetzt worden sind.





monti am Wiehler Busbahnhof

verschiedenen Fahrtwünschen Routen und bündelt dabei möglichst viele Fahrten. Die Fahrgäste nehmen dadurch auch Umwege in Kauf und im Gegensatz zum Taxi wird die Fahrt mit anderen Personen geteilt. Das Angebot kann mit einem gültigen Ticket für Bus und Bahn, z. B. dem Deutschlandticket, zuzüglich eines Serviceaufschlags täglich zwischen 6 und 22 Uhr, freitags und samstags bis 24 Uhr genutzt werden.

Mit dem Pilotprojekt im Wiehler Westen wurden wertvolle Erfahrungen gesammelt, die im Rahmen des Förderprogramms „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ durch den Bund als Grundlage für eine deutliche Gebietsausweitung zu Mitte und Ende 2023 genutzt werden konnten. Damit werden nunmehr ganze drei Kommunen – nämlich Wiehl, Nümbrecht und Marienheide – jeweils im gesamten Gemeindegebiet durch monti bedient. Sowohl die Fahrgastzahlen als auch die durch die Fahrgäste abgegebenen Bewertungen zeigen eine sehr positive Resonanz auf das Angebot.

Die monti-Gebietsausweitungen sind aber nur ein Baustein aus dem Förderprogramm des Bundes. Das vom Bund geförderte Projekt „OFT! – Oberberg fährt im Takt“ besteht aus insgesamt 24 Untermaßnahmen, die im Förderzeitraum 2023 bis 2025 umzusetzen sind. Die Maßnahmen zur Angebotsausweitung mit Schwerpunkt im Nordkreis werden federführend vom Oberbergischen Kreis verantwortet. Die Maßnahmen zur Verbesserung der Servicequalität und in den Bereichen Vertrieb und Kommunikation liegen in der Hand der OVAG. Alle Maßnahmen führen zu einer dauerhaften Verbesserung des Fahrgastnutzens und sollen den ÖPNV insgesamt attraktiver gestalten.

Neben den Gebietsausweitungen für monti wurden bereits die Einführung einer eigenen OVAG-App, über die sowohl der Kauf von Tickets als auch Echtzeitinformationen möglich sind, ein deutlicher Ausbau der Kommunikationsmaßnahmen und der Aufbau eines Quereinsteigerprogramms für angehende

Busfahrerinnen und Busfahrer umgesetzt. Auch die internen Kommunikationskanäle wurden über eine eigene „Fahrdienst-App“ dem heutigen Informations- und Kommunikationsverhalten angepasst.

In Vorbereitung befinden sich die Einführung eines Systems zur Erfassung und Steuerung betrieblicher Ereignisse einschließlich einer Schnittstelle zu den Fahrgastkommunikationskanälen, die Einführung eines Betriebshofmanagementsystems, das vor allem für die Steuerung des Einsatzes von Bussen mit neuen Antriebsarten erforderlich ist, die Implementierung von automatischen Fahrgastzählsystemen und die Einführung eines neuen Vertriebssystems. Jedes dieser Projekte trägt zur weiteren Digitalisierung, Verbesserung der Datenqualität und Beschleunigung von

Prozessen bei. Davon werden nicht nur die interne Organisation der OVAG, sondern auch die Fahrgäste profitieren.

Weitere OFT!-Maßnahmen beinhalten den Ausbau von Beratungs- und Serviceleistungen. Dazu zählen unter anderem ein betriebliches Mobilitätsmanagement und die aktivere Kooperation mit regionalen Institutionen.

Auch auf der betrieblichen Seite stehen spannende Zeiten an. Nachdem seit 2019 ausschließlich emissionsarme Mild-Hybrid-Busse beschafft wurden, die inzwischen mehr als die Hälfte des Fuhrparks ausmachen, sind nun alle Weichen für den Einstieg in den Betrieb mit Wasserstoffbussen gestellt.

Ab Anfang 2025 werden 15 Wasserstoffbusse vom Typ „Urbino 12 hydrogen“ des Busherstellers Solaris auf den oberbergischen Straßen rollen. Die Beschaffung der Busse wird durch den Bund gefördert. Die Fahrzeuge werden auf dem Betriebshof in Wipperfürth-Hämmern stationiert und in der Anfangsphase über eine mobile Wasserstofftankstelle des Anbieters Air Liquide betankt. Bau und Betrieb einer stationären Wasserstofftankstelle auf dem Betriebshof sind in Vorbereitung und die Inbetriebnahme ist für 2026 geplant. Von Beginn an kommt ausschließlich sogenannter grüner Wasserstoff zum Einsatz.



*Heute gehören Fahrerinnen zum Alltag.
Bis Mitte der 1980er Jahre wurde dies
bei der OVAG noch abgelehnt.*



Wasserstoffbus des Typs „Urbino 12 hydrogen“

Wie geht es weiter?

Die Umstellung auf alternative Antriebstechnologien – z. B. auf wasserstoffbetriebene oder batterieelektrische Fahrzeuge – wird nicht zuletzt aufgrund der EU-Vorgaben intensiviert werden und nach und nach auf allen Betriebshöfen erfolgen. Dabei müssen auch Abläufe und Infrastruktur auf den Betriebshöfen neu ausgerichtet werden, so dass umfangreiche Umbau- und Neubaumaßnahmen erforderlich sein werden.

Gemeinsam mit dem Oberbergischen Kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV wird weiter an der Weiterentwicklung des Angebots gearbeitet. Dabei muss ein gesundes Maß aus Finanzierbarkeit und ausreichender Attraktivität des Angebots gefunden werden. monti – als ein in der Region erprobtes und beliebtes Angebot – ist dabei ein wichtiger Baustein für ein attraktives Mobilitätsangebot, das unter den gegebenen Rahmenbedingungen weiterentwickelt werden wird.

Gelebte Geschichte(n) – OVAG-Zeitzeugen erzählen

Wie war das eigentlich damals? Und wie ist es heute?
Hier berichten alte und neue Kollegen der OVAG-Gruppe
von ihren Erfahrungen.

Karl Heinz Schütz

*Vorstand/Geschäftsführer
der OVAG (1986–2020)*



Eintritt 1983 als Assistent des Vorstandes

Der OVAG-Vorstand Heinz Beermann stellte mich damals mit 26 Jahren als Assistent ein. Ziel meiner Einstellung war es, die OVAG zu modernisieren und vor allem die Einführung von EDV voranzutreiben.

Das Durchschnittsalter in der OVAG-Verwaltung lag damals bei rund 55 Jahren, teilweise gab es noch Kollegen aus der Gründungszeit. Es war noch üblich, Geburtstage und andere Ereignisse gemeinsam zu feiern, so dass man sich nach Feierabend häufig in der „Ratsstube“ im Keller traf. Dabei haben die altgedienten Kollegen auch viele Geschichten aus Kleinbahn- und O-Bus-Zeiten erzählt.

In der Zeit, zu der ich bei der OVAG angefangen habe, hat jeder Fahrer die Tageseinnahmen in eine Blechbüchse gesteckt und bei der Verkehrsaufsicht eingeworfen. Die Büchsen wurden gesammelt zur Bank gebracht. Dann gab es eine Zeit, in der die Fahrer die Büchsen selbst zur Sparkasse brachten. Die Einführung eines Einzahlautomaten Anfang der 1990er hat anfangs zwar viel Misstrauen erweckt – teilweise wurde er mit einem

einarmigen Banditen verglichen – hat sich dann aber für alle als eine Erleichterung erwiesen. Auch in anderen Bereichen bestand Modernisierungsbedarf. Die Buchhaltung hat noch mit Lochkarten gearbeitet und auch die Lohnabrechnung erfolgte noch manuell. 1984 haben wir die computergestützte Lohn- und Finanzbuchhaltung eingeführt.

Wir hatten die Einführung des VRS-Tarifs vor der Brust und auch die Tarife VRR und VGWS sollten in allen OVAG-Bussen verkauft werden. Für diese Komplexität haben unsere alten mechanischen Fahrscheindrucker nicht ausgereicht. Und so haben wir 1985 elektronische Fahrscheindrucker eingeführt. Nun konnten 150 verschiedene Tickets verkauft werden und zum Schichtende hatte man direkt die Abrechnung in der Hand. Das war damals eine bedeutende technologische Errungenschaft. Ganz problemlos lief es jedoch nicht. Der oberbergische Winter war zu kalt und zu feucht und bei Hitze gab es andere Probleme für die Platinen in den Fahrscheindruckern. Der Hersteller hat diese nach aufwändiger

Ursachenforschung, an der auch die OVAG maßgeblich beteiligt war, gegen Platinen aus der militärischen Entwicklung ausgetauscht. Dies ist später anderen Verkehrsunternehmen zugute gekommen. Man kann schon sagen, dass wir damals als eines der ersten fünf Verkehrsunternehmen in Deutschland, die elektronische Fahrscheindrucker zum Einsatz gebracht haben, eine Pionierrolle innehatten. Mit den Kollegen Martin Thomas und Erich Rummenhöller waren wir früh technisch weit vorn.

Die Gründung des VRS war mit vielen Sitzungen der Verkehrsunternehmen verbunden. Mit KVB, SWB, DB, RVK und den weiteren VRS-Unternehmen haben wir uns auf einen gemeinsamen Tarif geeinigt und auch darauf, wie die Einnahmen unter den Verkehrsunternehmen aufgeteilt werden. Dabei war es wichtig, einen Kompromiss zwischen den Ballungsräumen und den ländlichen Regionen wie Oberberg zu finden, der die Interessen austariert.

In den folgenden Jahren haben sich der Verbund, aber auch die OVAG weiterentwickelt. Es folgten die Einführung der Chipkarte, per Telefon bestellbare TaxiBusse, Niederflrbusse für den barrierefreien Einstieg und später neue Generationen von Fahrscheindruckern, über die dann weitere Funktionen wie Zielanzeigen, bargeldloses Bezahlen mit Geldkarte oder automatische Anschlusssicherung gesteuert wurden. Diese Drucker lieferten die Daten für ein modernes Vertriebs- und Abrechnungssystem.

Bei allen Neuerungen haben wir den Fuhrpark nie außer Acht gelassen und immer auf moderne Fahrzeuge geachtet, insbesondere mit Blick auf die Fahrer. Natürlich sitzt man bei der Fahrt lieber auf einem bequemen Sitz in einem modernen, leistungsstarken Bus mit Automatikgetriebe.

Als ich bei der OVAG anfang, lag der Betriebshof der RVK direkt gegenüber dem der OVAG. Mein damaliger Chef, der Vorstand Heinz Beermann, stellte mir diese Besonderheit vor mit der Erläuterung: „Die machen das Gleiche wie wir, im gleichen Gebiet wie wir, nicht unbedingt sinnvoll.“

Zurückblickend war die Gründung der Verkehrsgesellschaft Bergisches Land (VBL) als gemeinsame Fahrbetriebstochter von OVAG und RVK 2001 einer der größten Meilensteine für den Nahverkehr in der Region. Vorher fuhren die OVAG und die RVK als zwei eigenständige Verkehrsunternehmen mit etwa gleichen Verkehrsanteilen in Oberberg. Zwar verkauften beide den gleichen Tarif, aber eine abgestimmte Verkehrsplanung gab es nur bedingt. Durch die Übertragung der RVK-Konzessionen innerhalb des Oberbergischen Kreises auf die OVAG gab es erstmals eine Planung aus einer Hand und eine Abstimmung der Verkehre. Gerade die Linienanschlüsse haben sich mit einem Riesensprung verbessert. Man hat es auch an den Haltestellenaushängen und anderen Fahrplanveröffentlichungen gemerkt. Diese wurden erstmals in ganz Oberberg einheitlich gestaltet. Der abschließende Schritt erfolgte dann 2014, als die VBL zur 100%igen OVAG-Tochter wurde.

Für den Aufsichtsrat war es früher durchaus üblich, auch mal eine mehrtägige Fachexkursion durchzuführen. Dabei wurden technische und verkehrliche Neuentwicklungen in der Praxis erlebbar gemacht, wie z. B. der Brennstoffzellenbus, das Rufbussystem oder rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme. Über diese Exkursionen gäbe es auch noch einige Geschichten zu erzählen.

Gerd Liebscher

Disponent VBL Waldbröl

Eintritt 1987 in die RVK als Busfahrer und Übergang 2014 in die VBL

Ich betreue ein Team aus ca. 16 Fahrern der VBL und 20 von Auftragsunternehmen. Hier sind die Aufgaben sehr breit gefächert. Das reicht von der Dienstplangestaltung bis hin zur Beseitigung aller Probleme, die den Fahrbetrieb beeinflussen könnten. Natürlich fahre ich ab und an auch selbst.

Über die Jahre hat sich vieles verbessert. Die Fahrzeuge sind einfach viel moderner und qualitativ hochwertiger geworden. Wo man früher noch mühsam schalten musste, hat man heute moderne Automatikgetriebe. Der Fahrgast muss keine Stufen mehr nehmen und kann ebenerdig einsteigen. Somit haben auch die Menschen mit Schwerbehinderung keine Probleme mehr, unsere Busse zu nutzen. Der Fahrerplatz ist viel ergonomischer geworden und man hat alles in Griffnähe. Zukünftig wird der Wasserstoffbus kommen und irgendwann fahren die Busse dann von allein. Mal schauen, wie das so weitergeht.



Viktor Unruh

Stellvertretender Disponent VBL Waldbröl

Eintritt 1998 in die RVK als Busfahrer und Übergang 2014 in die VBL

Ich unterstütze Gerd bei seinen Aufgaben. Darüber hinaus übernehme ich einzelne Schulfahrten. Auch die Kundenberatung in Waldbröl gehört zu meinen Aufgaben.

Uns begegnen hier immer wieder Menschen mit verschiedenen Muttersprachen. Das ist sehr interessant und diese Herausforderung macht mir viel Spaß. Trotz Sprachbarrieren finden wir für jeden Kunden das passende Angebot.

Die Fahrscheindrucker haben sich sehr verbessert. Man sieht alles auf einen Blick. Ich kann viel besser verkaufen und habe auch eine direkte Übersicht, ob mein Bus pünktlich ist. Ich finde das super.



Wilfried Steinbach

*Disponent OVAG Wipperfürth-
Hämmern (Ruhestand seit 2024)*

Eintritt 1985 als Auszubildender zum Busfahrer



Als Disponent muss man immer den Überblick behalten und für die Kollegen erreichbar sein.

Früher konnte man die Fahrer nicht immer einfach erreichen. Da steckten die Busse an so manchem Wintertag im Schnee fest und man musste sich erst einmal einen Überblick verschaffen, wer wo ist und ob die Kollegen selbst im Schnee feststeckten oder durch andere Verkehrsteilnehmer behindert wurden. Je nach Situation sind wir zum Teil mit Autos rausgefahren, um zu sehen, wo die Kollegen steckten und ob sie Hilfe brauchten. Je nachdem, wo sie dann festgingen, war es ja auch unmöglich, die Kollegen über Funk zu erreichen.

Das ist heute schon viel besser geworden. Man kann die Fahrzeuge über das ITCS orten und daraus ergeben sich dann sinnvolle Lösungsansätze, die man den Fahrern auf diesem Wege wieder mitteilen kann. Seien es Sperrungen oder Unfälle, man kann den Kollegen schnell die Anweisung übermitteln, um z. B. das entsprechende Ereignis frühzeitig zu umfahren. Genauso kann der Fahrer uns über

das ITCS kontaktieren und Hilfe anfordern.

Früher musste jede Haltestelle mithilfe der Sprechanlage vom Fahrer angesagt werden. Ob die Ansagen früher auch alle immer so vorschriftsmäßig gemacht wurden – das wage ich zu bezweifeln. Heute läuft alles automatisiert.

Es gab viele Situationen zum Schmunzeln. Einmal bin ich nachts auf den Hof gefahren und habe angefangen, meine Abrechnung zu machen. Da hörte ich plötzlich Geräusche aus dem hinteren Teil des Busses und es kletterte eine Person aus der letzten Reihe zu mir nach vorn. Furchtbar betrunken war er wohl eingeschlafen. Ich habe mich natürlich erstmal erschrocken. Naja, was will man um diese Uhrzeit machen? Vom Betriebshof wäre er auf jeden Fall nicht weggekommen. Das stand um diese Zeit fest. Also habe ich ihn auf dem Weg nach Hause mitgenommen und in Hückeswagen rausgelassen, damit der Arme irgendwie nach Hause kam.

Unter dem nachfolgenden Link
können Sie sich einige Interviews
in voller Länge anschauen:
www.ovaginfo.de/75jahre



Alex Ortmann

*Verkehrsplanung OVAG
Gummersbach*

*Eintritt 2011 als Auszubildender zur
Fachkraft im Fahrbetrieb*

Für unsere Kunden alles immer wieder ein Stück besser zu gestalten und unser Angebot so zu erweitern, bereitet mir sehr viel Freude bei der Arbeit. So ist, wie ich finde, in den letzten zehn Jahren aus dem Busbetrieb, der hauptsächlich für die Schulfahrten existierte, ein aufstrebendes Nahverkehrsunternehmen geworden. Wir bieten mittlerweile viele weitere attraktive Produkte an, z. B. den On-Demand-Verkehr monti.



Daniel Bloos

*Leitstelle OVAG Gummersbach
(Ruhestand seit 2023)*

Eintritt 1987 als Busfahrer

Früher war die Leitstelle sehr papierlastig. Man musste alles aufschreiben und sich merken, wo sich die Busse um gewisse Uhrzeiten befanden. Nur so war man schnell handlungsfähig, wenn sich ein Fahrer über Funk mit einem Problem meldete. Hätte man das damals nicht alles im Kopf gehabt und erstmal Fahrpläne gewälzt, wäre es ja unter Umständen schon zu spät gewesen. Heute ist man dank ITCS ein ganzes Stück weiter. Man sieht in Echtzeit, wo sich die Busse befinden, und kann daraus seine Entscheidungen ableiten. Auch die Auftragsunternehmer der OVAG sind an die Leitstelle angeschlossen. So hat man alles in der Hand und kann auch entsprechend schnell Lösungen finden.

Eine Situation ist mir besonders in Erinnerung geblieben und das war das große Hochwasser 2021 im Aggertal.

Da mussten einige Häuser evakuiert werden, da diese zu gefährdet waren. Da hat die Leitstelle der Feuerwehr sogar um einen Bus gebeten, in dem die Betroffenen vorerst ein trockenes Plätzchen fanden. Wir stellten den Bus umgehend zur Verfügung und der Betriebsleiter persönlich ist diesen Bus gefahren.

Auch in dieser Situation haben wir in der Leitstelle dafür gesorgt, dass die Busse, die irgendwo feststeckten, dort auch wieder wegkamen. Dank ITCS konnten wir jeden aus der Patsche lotsen und andere Fahrer warnen, damit sie nicht in ähnliche Situationen kommen.



Karla Wagner

*Verkehrsplanung OVAG
Gummersbach*

Eintritt 2023

Ich kümmere mich hauptsächlich um die Auswertung der Pünktlichkeitsdaten und schaue, wo wir uns verbessern können. Zusätzlich unterstütze ich die Verkehrsplanung in ihrem Tagesgeschäft.

Als Verkehrsplanerin bei der OVAG ist kein Tag wie der andere. Das macht einfach so viel Spaß. Man arbeitet mit tollen Kollegen zusammen. Diese sorgen sogar dafür, dass man jeden Tag gerne zur Arbeit fährt.

Während meines Studiums bin ich für das zehnwöchige Praxissemester zur OVAG gekommen. Meine Bachelorarbeit habe ich dann über die Linie 301 geschrieben.



Vladimir Bertram

*Dozent Tarifschulung
Busfahrer VBL Gummersbach
bis 2021*



*Eintritt 1990 in die RVK als Busfahrer und
Übergang 2014 in die VBL*

Als Busfahrer ist man Psychologe, Polizist, Lehrer, Zuhörer und vieles mehr in einer Person. Man erlebt jeden Tag eine neue Geschichte. Einige davon:

Als ich einmal meinen Dienst auf dem Betriebshof beendet habe, torkelte ein schlaftrunkener Kellner – ahnungslos wo er jetzt war – aus der letzten Reihe. Den armen Kerl konnte ich mit seinem Problem nicht allein lassen, den habe ich dann mit dem Auto nach Hause gebracht.

Es gab da auch einen Fahrgast mit Hund, in Ruhe bei mir das Ticket gekauft, hingesetzt. Nach einigen Minuten Fahrt fragt er mich plötzlich „Wo ist mein Hund?“. Anscheinend hatte der Hund weniger Lust, den Bus zu nehmen: vorne rein, hinten raus.

Auch Fahrten an Karneval sind mir besonders in Erinnerung geblieben. Polonaisen durch den Bus, „Oh du lieber Busfahrer“-Gesänge und unzählige Kussabdrücke auf meiner Halbglatze.

Riccardo Rehse

*Teamleiter Fahrpersonal VBL
Gummersbach*



*Eintritt 1992 in die RVK als Busfahrer und
Übergang 2014 in die VBL*

Ich fände es toll, wenn neue Kolleginnen und Kollegen sich genauso für den Beruf begeistern, wie ich es tue. Lange viel Freude an ihrer Tätigkeit haben und vielleicht bis zur Rente bei uns im Betrieb bleiben. Vor allem aber nie den Spaß am Busfahren verlieren, so wie ich mir das für mich auch wünsche.

Gerne möchte ich eine persönliche Geschichte teilen, die mein Leben verändert hat.

Im Jahre 2000 fuhr ich die Linie 303 und an der Haltestelle Mühlenseßmar kam eine junge Frau an zwei aufeinanderfolgenden Tagen auf den letzten Drücker angerannt. Ich habe dann natürlich gewartet. Dafür hat sie sich sehr nett bei mir bedankt.

Scheinbar bin ich ihr aufgefallen, denn in den folgenden Tagen hat sie am Busbahnhof mehrere Stunden nach mir Ausschau gehalten. Aber leider passte meine Dienstenteilung nicht zu ihrer Vermutung, mich um diese Zeit dort zu entdecken. So beschloss sie, wieder nach Hause zu fahren. Aber wie das dann manchmal so ist, passte es noch viel besser! Denn ich habe dann zufällig genau den Bus gefahren, den sie für den Heimweg nehmen wollte. So kamen wir wieder ins Gespräch, lernten uns besser kennen, verliebten uns und heirateten schließlich im Jahre 2006.



Lisa Struwe

*Ausbildung Fachkraft im
Fahrbetrieb OVAG Gummersbach*

Eintritt 2023

In der Schule ging es irgendwann darum, in welche Richtung es beruflich gehen soll. Ich erinnerte mich an einen netten Busfahrer, der mich schon in der Grundschule zu diesem Beruf inspirierte, und absolvierte ein Praktikum bei der OVAG. Mein Eindruck von damals wurde bestätigt und ich entschied mich, eine Ausbildung bei der OVAG zu machen.

Es macht einfach Spaß, mit diesen vielen tollen Menschen hier zusammenzuarbeiten. Alle sind total lieb, kümmern sich und man freut sich jeden Tag auf die Arbeit.



Marko Jenkins

Busfahrer VBL Gummersbach

Eintritt 2022

Früher bin ich Reisebus gefahren, dann kam die Corona-Pandemie. Da war im Reiseverkehr nicht mehr so viel zu tun. Mir hat dann ein guter Freund empfohlen, mich hier bei der VBL zu bewerben und ich wurde auch prompt genommen. Natürlich ist das was ganz anderes, als bei einem Busunternehmen mit den sogenannten Nightlinern die Stars und Sternchen zu fahren. Aber es ist krisensicher, wie sich ja auch gezeigt hat. Was ich aber wirklich zu schätzen weiß, sind die Arbeitszeiten. Man weiß, was auf einen zukommt, und kann immer im eigenen Bett schlafen.



Dieter Börsch

*Wartung OVAG
Wipperfürth-Hämmern*

Eintritt 1989 als Busfahrer

Ich Sorge dafür, dass die Fahrzeuge in Hämmern für die täglichen Dienste einsatzbereit sind. Das geht beim Tanken der Fahrzeuge los, reicht über kleinere Reparaturen bis hin zum Waschen der Fahrzeuge, damit die Fahrer bei Dienstbeginn immer ein einwandfreies Fahrzeug übernehmen können.

Früher waren die Tanks kleiner und die Fahrzeuge ineffizienter. Wo früher jeden Tag getankt werden musste, reicht es heute, die Busse jeden zweiten Tag aufzutanken. Das spart Zeit und Sprit.



Martin Thomas

*Wartung OVAG Gummersbach
(Ruhestand seit 2016)*



Eintritt 1973

Bei der OVAG gab es mal Reiseverkehr. Die Busse waren überallhin unterwegs. Fahrgäste waren hauptsächlich Touristen aus den USA. Wir haben aber auch den VfL Gummersbach zu all seinen Spielen gefahren. Hier gab es extra einen Bus, der dafür mit Tischen ausgestattet war.

Früher haben wir in der Wartung im Dreischichtsystem gearbeitet, um die ganzen anstehenden Aufgaben auch zu schaffen. Wir mussten dann nachts die Busse von innen reinigen, nachdem die Reinigungskräfte Feierabend hatten. Gerade die Busse aus dem Reiseverkehr waren ja mehrere Tage am Stück unterwegs und kamen meist nur für eine Nacht auf den Betriebshof. Da musste über Nacht schnell wieder alles bereit für die nächste Reise gemacht werden.

Früher hatten wir Zielbandanzeigen in den Bussen, die von Hand weitergedreht wurden. Die mussten ausgetauscht werden, wenn es Änderungen gab. Nun ist das alles elektronisch und mit dem Busdrucker gekoppelt. Da geht das alles automatisch.

Am Anfang war das mit den Busdruckern nicht so komfortabel. Die Wartung hat uns nach der

Umstellung viele Nerven gekostet. Anfangs sind die Drucker nämlich bei sonnigem Wetter ständig ausgefallen. Wir haben den Fahrern dann immer Ersatzgeräte mit dem Auto rausgebracht. Das hat natürlich sehr viel Zeit gekostet. Der Hersteller konnte uns auch nicht weiterhelfen, auch wenn er sich wirklich stark bemüht hat. Andere Verkehrsunternehmen mit diesen Systemen hatten ebenfalls diese Probleme. Wir sind der Sache dann selbst auf den Grund gegangen. Wir haben die Drucker verschiedensten Tests unterzogen und im Zuge dessen auch in den Backofen gesteckt oder in die Sonne gelegt. Wir mussten ja wissen, welchen Einfluss Licht und Wärme auf die Funktion hatten. Wir konnten uns aber vorerst keinen Reim darauf machen. Bis ich dann herausfand, dass, wenn die Sonne in einem bestimmten Winkel auf einen optischen Sensor der Ticketausgabe fiel, der Drucker streikte. Somit konnte gemeinsam mit dem Hersteller das Problem behoben werden und dieser war heilfroh, dass die Drucker endlich ohne Probleme liefen. Die Lösung wurde prompt von den anderen Busunternehmen übernommen.

Fahrgäste erinnern sich

Nicht nur bei der täglichen Fahrt zur Schule, auch für Freizeitfahrten waren die Busse der OVAG im Einsatz.



Unser fünftägiger Schulausflug der Handelsschule Waldbröl im Jahr 1966 führte uns nach Rothenburg o. d. Tauber. Von hier wurden verschiedene Ziele angefahren, unter anderem Fulda und das Grenzgebiet der ehemaligen DDR zur Wasserkuppe. Unser Busfahrer hieß Herr Ochel. Er war sehr freundlich zu uns und brachte uns immer wohlbehalten ans Ziel.

Karl Heinz Breidenbach



Wer heute zwischen 35 und 50 Jahre alt ist, wird mit großer Wahrscheinlichkeit mit einem VÖV-Standard-II oder vielleicht sogar noch mit einem Standard-I-Bus der OVAG zur Schule gefahren sein.

Jörg Aepfelbach





Die Einführung der neuen O-Bus-Linie mit späteren Erweiterungen nach Dieringhausen und Bergneustadt war für uns damaligen Kinder eine Sensation. Allein der Aufbau der gewaltigen Strommasten war ein Spektakel. Alles geschah von Hand, es rückten ganze Arbeiterkolonnen mit großen Leitern an.

Besonders war aber auch der Abbau der Straßenbahngleise. Dabei kam eine Lore zum Einsatz. Und wenn die Männer Feierabend hatten, haben wir Kinder die Lore auf eine Anhöhe geschoben und sind damit hinab bis nach Derschlag gebraust.

Erhard Meyer

Als Kind bin ich dann von der Gummersbacher Straße zum Hepel zur Realschule gefahren. Ende der 1970er waren noch die Busse mit den Falttüren in Betrieb. Das ist meine besondere Erinnerung.

Henrik Bolz

Mit den O-Bussen bin ich früher immer zu der Realschule in Bergneustadt gefahren.

Walter Stutzenstein

Die OVAG-Familie in Zahlen

Über **50** Buslinien im Oberbergischen
Kreis mit einer Linienlänge von mehr als

1.000 km

5 Betriebshöfe (Gummersbach,
Waldbröl, Nümbrecht,
Wipperfürth und Radevormwald)

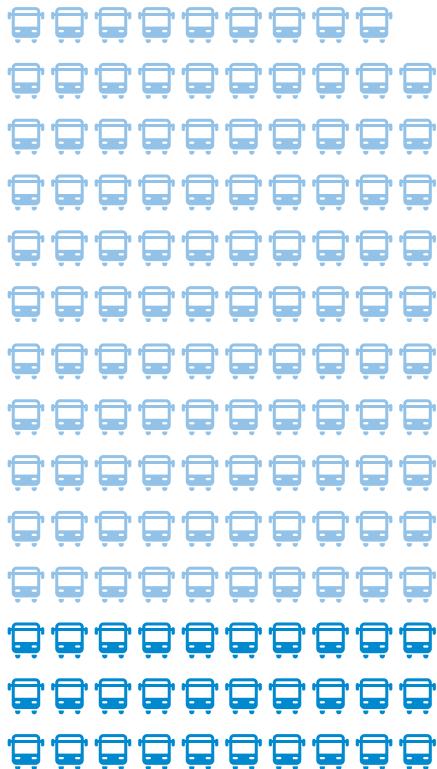
Über **900** Haltestellen

Mehr als **16** Millionen
Fahrgäste pro Jahr

Anzahl der Omnibusse

Von 1960 bis 2024 hat sich die Anzahl der Omnibusse von 30 auf

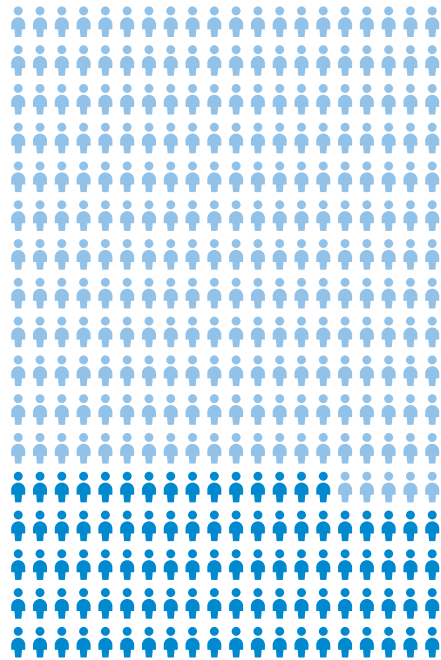
139 bald verfünffacht.



Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist von 1960 bis 2024 von

95 auf **340** gestiegen.



Vielfalt und gegenseitiger Respekt

Unsere Belegschaft ist von Vielfalt geprägt. Besonders freut uns, dass Menschen aus aller Welt bei der OVAG und ihren Tochterunternehmen arbeiten. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stammen aus mehr als 30 verschiedenen Nationen und Geburtsländern.

Für einen respektvollen Umgang miteinander sind gemeinsame Werte wichtig. Diese sind: Freundlichkeit, Zuverlässigkeit, Glaubwürdigkeit, Nachhaltigkeit, Verantwortung, Sicherheit, Optimismus, Respekt, Fortschritt und Engagement.



Albanien



Irak



Marokko



Rumänien



Belarus



Iran



Montenegro



Russische Föderation



Bosnien-Herzegowina



Italien



Myanmar



Serbien



Deutschland



Jordanien



Niederlande



Somalia



Eritrea



Kasachstan



Nordmazedonien



Sri Lanka



Estland



Kirgisistan



Österreich



Syrien



Griechenland



Kosovo



Polen



Türkei



Guinea



Kroatien



Portugal



Ukraine



Mit dem Fahrschulbus der OVAG werden die neuen Kolleginnen und Kollegen ausgebildet.

Impressum

Herausgeber

OVAG Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH
Kölner Straße 237
51645 Gummersbach

Verantwortlich für den Inhalt

OVAG Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH

Konzeption und Redaktion

OVAG Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH
Vladimir Bertram, Grazia Fischer, Corinna Güllner, David Kaldeich, David Schröder, Danijel Tadic, Armin Wagener

Fotos

OVAG/Oliver Bellendir Photography, OVAG-Archiv/Fotograf unbekannt (Titel); VRS GmbH/Smilla Dankert (S. 2, 13/u. links, 17/u., 20/o., 25/o., 30, 31, 32, 34/35, 36/37, 38/39, 40/41, 45/alle, 47); OVAG (S. 4/5, 17/o., 26/u., 27, 33); Oberbergischer Kreis (S. 5); Archiv der OVAG (S. 6/o., 8/o. links/Mitte/rechts, 9/o./Mitte, 10, 11/o., 15/u., 20/2. v. o., 21/o./3. v. o./5. v. o./6. v. o., 22/1.-3. v. o., 23/2. v. o.); Heimatbildarchiv des Oberbergischen Kreises (S. 6/Mitte, 18/u. links, 20/3. v. o., 28, 29/alle); Heimatbildarchiv des Oberbergischen Kreises/ Kreisbildstelle (KBst) (S. 7/1.-2. v. o., , S. 14/o., S. 26/o.); Heimatbildarchiv des Oberbergischen Kreises/Helmut Steickmann (S. 7/3. und 4. v. o., 8/u., 9/u., 14/u., 15/o., 16, 18/o./u. rechts); Lukas Roth/Köln (S. 11/u.); OVAG/Michael Kaltenbach (S. 12); OVAG/Bernadett Yehdou (S. 13/o.); Willie Thomas via Getty Images, VRS GmbH/Smilla Dankert (S. 19/2. v. o.); OVAG/Oliver Bellendir Photography (S. 19/o.); PixelsEffect via Getty Images (S. 19/u.); Peter Böhm (S. 20/u.); Rogmans (S. 21/2. v. o.); Armin Wagener (S. 21/4. v. o., 23/u., 24/alle, 25/u.), OVAG/Karl Heinz Schütz (S. 22/u.), Thomas Möser (S. 12/o., S. 23/o.); Karl Heinz Breidenbach (S. 42/o./m.); Jörg Aepfelbach (S. 42/u.); Erhard Meyer (S. 43); OVAG/Oliver Bellendir Photography, Heimatbildarchiv des Oberbergischen Kreises/Helmut Steickmann (Rückseite)

Druck

DCM



www.ovaginfo.de

 [@ovag_oberberg](https://www.instagram.com/ovag_oberberg)