

Betreff:

Öffentliche Bürgerfragestunde zu den Fahrplanänderungen des öffentlichen Nahverkehrs in Dibbesdorf und Hondelage

Organisationseinheit:

Dezernat I

0120 Referat Stadtentwicklung, Statistik, Vorhabenplanung

Datum:

17.01.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

30.01.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Hintergrund

Am 11.9.2024 fand zum Thema „Fahrplanänderung im öffentlichen Personennahverkehr im Bereich Hondelage und Dibbesdorf“ im Feuerwehrgerätehaus Volkmarode eine Bürgersprechstunde statt. Im Folgenden werden die am runden Tisch diskutierten Fragen zur Infrastruktur und zur Angebotsplanung im Detail beantwortet.

Fragen und Antworten zur Infrastruktur

Kann eine Querung am Neddernkamp eingerichtet werden?

Weder im Bereich der Hegerdorfstraße noch im Bereich Peterskamp (an der Bushaltestelle „Neddernkamp“) gibt es ausreichend Platz, um eine Querungshilfe einzurichten, ohne die Straße mit sehr hohen Kosten umbauen zu müssen.

Die Bussteige der Haltestelle Dibbesdorf hat keine Sitzmöglichkeiten und keine Überdachung. Kann dies geändert werden?

Die beiden Bussteige der Haltestelle „Dibbesdorf“ werden nur von der Linie 230 der Wolfsburger Verkehrs-GmbH bedient. Da die Haltestelle auf der Berliner Heerstraße (L 295) liegt, ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als Baulastträger für die Haltestelle zuständig. Die NLStBV ist somit auch für den barrierefreien Ausbau der beiden Bussteige zuständig, der in einigen Jahren im Zusammenhang mit der Deckensanierung der L 295 erfolgen soll. Einhergehend damit sollen die beiden Bussteige dann auch mit Wetterschutzhäuschen einschließlich Sitzgelegenheit ausgestattet werden.

Kann die Ausstattung der Haltestelle Moorhüttenweg verbessert werden?

Die Verwaltung geht davon aus, dass hierbei die beiden Bussteige gemeint sind, die von der Linie 230 der WVG bedient werden. Die beiden Bussteige verfügen jeweils über ein Haltestellenschild mit Fahrplanhalter.

Der gesamte Bereich einschließlich der beiden Bussteige, der sich in der Baulast der Stadt Braunschweig befindet, wird im Zuge der Stadtbahnverlängerung nach Volkmarode-Nord komplett umgebaut. Neue Bahn- bzw. Bussteige werden dann barrierefrei, überdacht und entsprechend beleuchtet sein. Kürzlich wurde hierfür das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Vor diesem Hintergrund ist es nicht sinnvoll, hier noch größere Investitionen vorzunehmen.

Fragen und Antworten zur Angebotsplanung

Kann statt der Linie 417 die Linie 433 in der Taktung reduziert werden (Tausch der

Taktung)?

Nein, die Linie bedient neben Hondelage (3.800 Einwohner) auch die Ortsteile Querumer Forst und Querum (zusammen 6.200 Einwohner). Bei dem vorgeschlagenen Tausch der Taktungen würde lediglich der Ortsteil Dibbesdorf (1.400 Einwohner) profitieren, während gleichzeitig mehr Bürgerinnen und Bürger negativ betroffen wären.

Kann die Linie 433 bis nach Dibbesdorf verlängert werden?

Nein, eine Verlängerung ist nicht möglich, da innerhalb von Dibbesdorf keine geeignete Wendemöglichkeit für den Linienverkehr vorhanden ist. Zudem wird die Akzeptanz dieses Angebots als eher gering eingeschätzt, da diese umwegige Linienführung eine Fahrt über Hondelage zum Bahnhof Gliesmarode (und damit zur Stadtbahn) erfordern würde.

Kann die Linie 433 bis zum Moorhüttenweg verlängert werden (und mit diesem Rundkurs die Fahrten der Linie 417 „ersetzen“)?

Nein, eine Verlängerung der Linie 433 ist aufgrund der Anschlüsse am Bahnhof Gliesmarode (Stadtbahnlinie 3) und am Moorhüttenweg (Anschluss zur Stadtbahnlinie 3) nicht möglich. Es würden an einer Stelle immer längere Umsteigezeiten entstehen, die die Anbindung an dieser Stelle unattraktiv machen.

Eine kürzere Linienführung innerhalb von Hondelage (die Schleife wird nur einmal gefahren) ist prinzipiell möglich. Jedoch würde der Bereich Berggarten nicht mehr bedient werden und die Fahrzeiten der Linie 427 müssten verschoben werden. Dies würde dazu führen, dass hier Anschlüsse am Bahnhof Weddel von und zu den Zügen verloren gehen.

Warum fährt die Linie 417 sogar häufiger als früher bis zur Ziegelwiese, dann aber nicht weiter, während nach Dibbesdorf keine weiteren Fahrten angeboten werden können?

Die kurzen Fahrten bis zur Ziegelwiese ersetzen die entfallenen Fahrten bis Hondelage (Linie 417) und Weddel (Linie 427). Damit konnte erreicht werden, dass zumindest innerhalb von Volkmarode von jeder Stadtbahnankunft eine Weiterfahrt möglich ist.

Kann auf den Kurzfahrten der Linie 417 ein weiterer Halt eingeplant werden oder die Linienführung leicht angepasst werden, sodass ein Halt dichter an Dibbesdorf ermöglicht wird?

Prinzipiell erscheint die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Straße Ziegelwiese nahe der Berliner Heerstraße möglich, der Fußweg zum Ortseingang von Dibbesdorf (in Höhe der Haltestelle der Buslinie 230) würde jedoch 800m betragen und damit mehr, als zumutbar angesehen wird. Eine bessere Nutzbarkeit der Linie 417 statt der Linie 230 für Dibbesdorf ist hier nicht erkennbar.

Können die Kurzfahrten der Linie 417 stattdessen als Linie 427 bis nach Schapen verkehren, um eine bessere Anbindung zu ermöglichen?

Unter Berücksichtigung der Anschlüsse am Moorhüttenweg von und zur Stadtbahnlinie 3 ist eine Führung dieser Fahrten bis nach Schapen fahrzeittechnisch nicht möglich. Die Führung der Fahrten bis zur Ziegelwiese (als Linie 417) ist das Maximum. Dies Busse fahren von dort aus direkt wieder zurück. Jede Verlängerung erfordert ganztägig den Einsatz eines zusätzlichen Busses sowie entsprechendes Fahrpersonal.

Können stattdessen Anruflinientaxis eingesetzt, oder können stattdessen Kleinbusse eingesetzt werden (vgl. Linie 435)?

Der Einsatz von Kleinbussen erfordert den gleichen Personalbedarf wie der Einsatz von regulären Bussen, so dass hier kein Vorteil entsteht.

Der Einsatz von ALT-Fahrten ist aufgrund der hohen Kosten für nur einzelne Nutzer wenig wirtschaftlich. Bei einer bereits bestehenden grundsätzlichen Anbindung der Ortsteile ist deshalb von ergänzenden ALT-Angeboten abzusehen.

Fazit

Die Verwaltung kann den Wunsch nach einer Verbesserung des ÖPNV-Angebots nachvollziehen. Es ist auch Anspruch der Verwaltung und der BSVG, möglichst vielen

Menschen in unserer Stadt eine optimale individuelle Mobilität über Bus und Bahn zu ermöglichen. In Anbetracht der angespannten Personalsituation im Bussektor müssen leider teils auch schwierige Abwägungen getroffen werden, die nachteilige Auswirkungen auf einzelne Angebote haben können. Dennoch sind Verwaltung und BSVG für jede Rückmeldung zum ÖPNV-Angebot dankbar. Die Hinweise werden stets bei künftigen Entscheidungen im Rahmen der Angebotsplanung miteinbezogen [vgl. DS 24-24675-01].

Werner

Anlage/n: