

Betreff:

Haltepunkt Bienrode ÖPNV-Konzept

Organisationseinheit:

Dezernat I
0120 Referat Stadtentwicklung, Statistik, Vorhabenplanung

Datum:

25.08.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Anhörung)

Sitzungstermin

27.08.2025

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

02.09.2025

Ö

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, nach Fertigstellung des Haltepunkts Bienrode die Variante 1 umzusetzen.

Sachverhalt:

Die Verwaltung hatte in der Vorlage 24-24888 sowie in der Ergänzungsvorlage 24-24888-01 ausführlich dargelegt, wie durch eine sinnvolle Neugestaltung der Erschließung des Ortsteils Bienrode der neu entstehende Haltepunkt optimal angebunden werden kann. Mit der Ergänzungsvorlage 24-24888-03 informiert die Verwaltung abschließend über die Ergebnisse einer vertiefenden Analyse zur Änderung des Linienweges unter Berücksichtigung der bereits vorgestellten Varianten, ergänzt um eine tiefergehende zahlenbasierte Auswertung von Laufwegen und Fahrgastpotenzialen sowie Bewertung der Nutzbarkeit des Fledermauskamps (Vorschlag aus dem AMTA vom 18.03.2025) als Durchstich zum Haltepunkt.

Varianten der Linienführung der Buslinie 424

Variante 1: Direkte Anbindung der Buslinie 424 an den Haltepunkt (HP) Bienrode

Wie bereits in der Drucksache 24-24888 vorgestellt, soll die Buslinie 424 mit Inbetriebnahme des Haltepunkts Bienrode eine geänderte Linienführung erhalten. Künftig verläuft der Linienweg direkt über den neuen Haltepunkt. Die bisherigen Haltestellen „Pappelallee“, „Am Platz“ und „Im großen Moore“ entfallen. Stattdessen werden die barrierefrei ausgebauten Haltestellen „Bahnhof Bienrode“ und „Lönsweg“ bedient.

Variante 2: Beibehaltung des aktuellen Linienwegs der Buslinie 424 mit Neubau einer Haltestelle in der Waggumer Straße

Der derzeitige Linienverlauf der Buslinie 424 bleibt unverändert bestehen. Zur Anbindung des Haltepunkts Bienrode wird eine neue Bushaltestelle in der Waggumer Straße errichtet.

Variante 3: Kombination aus aktuellem Linienweg und zusätzlicher Anbindung an HP Bienrode über Fledermauskamp

Die Buslinie 424 behält ihren bisherigen Linienverlauf bei, erhält jedoch zusätzlich eine Anbindung an den Haltepunkt Bienrode, die im Rahmen eines Durchstichs des Fledermauskamps (Vorschlag ATMA) ermöglicht wird.

Bewertung der Varianten

Variante 1:

Die Vorteile der direkten Anbindung der Buslinie 424 an den Haltepunkt Bienrode wurden bereits ausführlich in den Drucksachen DS 24-24888 und DS 24-24888-01 dargestellt und werden an dieser Stelle nur kurz zusammengefasst.

Die neue Linienführung der Buslinie 424 über den Haltepunkt Bienrode bringt zahlreiche Vorteile für Fahrgäste und den öffentlichen Nahverkehr in Braunschweig. Durch die Bündelung der Linien 413, 424 und 436 an diesem Haltepunkt wird die Orientierung vor Ort deutlich einfacher, und es entstehen direkte Umsteigemöglichkeiten zwischen den Buslinien sowie zu den Regionalbahnen. Der Ortsteil Bienrode bleibt weiterhin gut angebunden: Die Haltestellen „Am Berge“, „Dammwiese“, „Haltepunkt Bienrode“ und „Lönsweg“ werden bedient, wobei die Haltestelle „Lönsweg“ künftig sowohl von der Linie 413 als auch der Linie 424 angefahren wird.

Durch die neue Linienführung können Fahrgäste der Linie 424 direkt am Haltepunkt Bienrode in die Regionalzüge umsteigen, wodurch die Reisezeiten zum Bahnhof Glesmarode, zum Hauptbahnhof und in Richtung Norden deutlich verkürzt werden. Auch in infrastruktureller Hinsicht ist die Anpassung vorteilhaft: Für die geänderte Linienführung sind keine zusätzlichen Bussteige notwendig, und die barrierefrei ausgebauten Haltestellen „Haltepunkt Bienrode“ und „Lönsweg“ genügen, sodass der aufwendige und kostenintensive barrierefreie Ausbau der anderen Haltestellen geringer priorisiert werden kann. Wenn die Linie 424 ihren alten Weg behalten würde, müssten neue Haltestellen gebaut werden. Die Fahrgäste hätten außerdem einen längeren Fußweg zum Haltepunkt Bienrode. Das alles würde zusätzliche Kosten verursachen und die Umstiegsqualität deutlich verschlechtern.

Insgesamt steigert die neue Linienführung die Übersichtlichkeit, den Komfort und die Attraktivität des Nahverkehrs und leistet zugleich einen wichtigen Beitrag zur Förderung der Verkehrswende.

Variante 2:

Bei Beibehaltung des derzeitigen Linienwegs der Buslinie 424 wäre keine Änderung der Streckenführung erforderlich. Allerdings müssten zur Anbindung des Haltepunkts Bienrode neue Bushaltestellen in der Waggumer Straße nördlich des Haltepunkts, in ausreichender Entfernung zum Bahnübergang, geplant und gebaut werden. Dies wäre mit zusätzlichen Kosten verbunden. Aufgrund des geringen Straßenquerschnitts wären die Haltestellen nur in reduzierter Ausstattung umsetzbar. Zudem würde der Übergang zur Buslinie 436 sowie zu den Regionalbahnen einen Fußweg von etwa 300 Metern erfordern. Damit wäre diese Lösung deutlich weniger attraktiv als eine direkte Anbindung des Haltepunkts durch die Buslinie 424. In den Vorlagen DS 24-24888 sowie DS 24-24888-01 werden auch die Nachteile dieser Variante umfassend dargelegt.

Variante 3:

Die Verwaltung hat die vom AMTA angeregte Linienführung über den Fledermauskamp geprüft. Im Ergebnis ist festzustellen, dass dies aus infrastrukturellen Gründen nicht umsetzbar ist.

Beim Fledermauskamp handelt es sich zum einen um eine Privatstraße, die sich im Eigentum von insgesamt neun verschiedenen Parteien befindet. Darüber hinaus ist die Straße baulich für den Linienverkehr ungeeignet und müsste erst aufwändig ertüchtigt werden. Am Ende der Straße – direkt vor der Lärmschutzwand – befinden sich zudem fünf Garagen, deren Zufahrt den Verkehrsweg auf nur etwa sieben Meter verengt. Für ein sicheres und konfliktfreies Passieren ist die Breite dieser Zuwegung deutlich zu gering. Als besonderes Hindernis für eine mögliche Linienführung ist hierbei zudem die bestehende Lärmschutzwand am Ende des Fledermauskamps zu bewerten. Diese Lärmschutzwand wurde errichtet, um das angrenzende Wohnquartier vor den Lärmemissionen aus dem benachbarten Gewerbegebiet zu schützen. Für eine Durchfahrt an dieser Stelle müsste die Wand durchbrochen und damit ein sogenanntes „Schallloch“ erzeugt werden, durch das der Lärm ungehindert in das Wohnquartier eindringen könnte. Ein solcher Eingriff müsste baulich

sehr aufwendig kompensiert werden, beispielsweise durch eine Errichtung zusätzlicher Lärmschutzwände in Richtung Gewerbegebiet.

Der Umfang und die Kosten dieser Maßnahmen stehen in keinem sinnvollen Verhältnis zum Nutzen.

Im Ergebnis wird deutlich, dass sich durch die Linienführung der Variante 3 die Fahrzeit für alle Fahrgäste, die nicht an den zusätzlich bedienten Haltestellen ein- oder aussteigen, verlängert. Darüber hinaus sprechen verkehrsplanerische und betriebswirtschaftliche Gründe gegen diese Variante. Dazu zählen insbesondere die erhöhten Betriebskosten infolge einer längeren Linienführung (zusätzliche Fahrplankilometer), ein höherer Energieverbrauch sowie steigende Kosten für Unterhaltung, Reinigung und Winterdienst. Ergänzend gelten auch die Ausführungen aus DS 24-24888-01 für die Variante 3.

Aus diesen Gründen ist die vorgeschlagene Routenführung weder wirtschaftlich noch betrieblich umsetzbar.

Fazit

Weitere Details der Analyse der zuvor genannten Varianten sind als Entscheidungsgrundlage der Anlage zu entnehmen.

Unter Abwägung verkehrlicher, betriebswirtschaftlicher und nutzerorientierter Aspekte stellt Variante 1 – die direkte Anbindung der Buslinie 424 an den Haltepunkt Bienrode – nach wie vor die zu bevorzugende Lösung dar. Sie bietet einen barrierefreien, komfortablen und direkten Umstieg zwischen Bus und Bahn, verbessert die Erreichbarkeit des Haltepunkts deutlich und vermeidet kurzfristig und langfristig zusätzliche Betriebs- und Infrastrukturkosten.

Deshalb empfiehlt die Verwaltung weiterhin ausdrücklich die Anbindung des Haltepunkts Bienrode durch die in den Vorlagen (DS 24-24888 und DS 24-24888-01) dargestellte neue Streckenführung der Buslinie 424.

Werner

Anlage/n:

Bewertung ÖPNV-Konzept Bienrode