

Bessere Anbindung der Haltestelle Krähenhoop

1. Ausgangssituation

Mit Bau der Westumgehung Vorsfeldes ist die bisherige Ackerfläche zwischen der Teichbreite und Vorsfelde-Mitte bzw. -Nord flächenmäßig dauerhaft aufgeteilt worden. Der wachsende Zuzug in unserem Ballungsraum produziert einen starken Wohnraumbedarf. Deshalb wurde zwischen der Vorsfelder Westumgehung und der Teichbreite der neue Stadtteil Bürgerkämpe ohne erkennbare Bürgerbeteiligung geplant und umgesetzt. Eine Verkehrsanbindung von zwei Seiten (Allerstraße & Westumgehung) ist aus Kapazitätsgründen nicht zu vermeiden gewesen. Gleichzeitig ergibt sich damit ein weiterer „Schleichweg“ von Vorsfelde in Richtung Nordstadt neben dem „Promilleweg“.

Die historisch begründete Zuordnung der Bürgerkämpe nach Vorsfelde ist bei den geschaffenen Tatsachen (westlich der Westumgehung Vorsfeldes direkt neben der Nordstadt) nicht wirklich nachvollziehbar. Für die Verkehrs-Anbindung spielt dies jedoch in der Praxis keinerlei Rolle. Auch wenn die Bürgerkämpe zur Nordstadt gehören würde, verlangt die räumliche Nähe zur historischen Keimzelle Vorsfeldes eine direkte Busverbindung auch dorthin. Vorhandene Strukturen innerhalb der Nordstadt dürfen in diesem Zusammenhang aber nicht gleichzeitig zerstört werden. Alt & Neu müssen miteinander harmonisch verbunden werden. Die Bürgerkämpe bildet schließlich eine Brücke zwischen Nordstadt und Vorsfelde.

Neubaugebiete wie die Bürgerkämpe als auch der Kerksiek müssen zeitnah an das Busnetz angeschlossen werden. Neue Schleifen einbauen reicht jedoch auf Dauer nicht. Damit das Busnetz nicht immer mehr einem Flickwerk ähnelt, muß in größeren Abständen wie zu Hause im Schrank aufgeräumt werden. Das heißt die Buslinien müssen komplett neu sortiert und ausgerichtet werden.

2. Grundlegende Neuordnung des Busnetzes 2014

Das neue Busnetz wurde von Politik&Verwaltung ohne Bürgerbeteiligung geplant. Kaum eine Information ist nach außen gedrungen. Selbst im Ortsrat in der Zielgerade öffentlich vorgestellte Planungen wurden nachträglich intern wieder geändert.

Die Einbeziehung von ortsfremden Fachkundigen macht Sinn, um eine objektivere Sicht zu gewährleisten (contra Betriebsblindheit). Externe Gutachter allein können Ortskenntnis jedoch niemals ersetzen. Die Kombination aus Beidem sollte bestmögliche Ergebnisse liefern. Das schließt Detailfehler trotzdem nicht aus.

Die Einbindung von Teichbreite und Bürgerkämpe in das neue Busnetz mit einer gemeinsamen Linie ist grundsätzlich unvermeidlich (siehe oben). Trotzdem müssen vorhandene Strukturen (Friedhöfe, Kirchengemeinden, Wochenmärkte, Stadtteilbücherei etc.) in gut nutzbarer Form erhalten bleiben. Aus der einfachen Busschleife ist jetzt eine großräumigere Dreiecksbeziehung geworden.

Grundidee des neuen Busnetzes ist es, hochfrequentierte Grundlinien als schnelle durchgängige „Hauptschlagadern“ mit geringer frequentierten Ergänzungslinien als Querverbindung zu einem stadtweitem Netz zu verbinden. Schleifen sollten nach Möglichkeit vermieden werden. Die Linien-Trassen orientieren sich an den wichtigsten Verkehrsströmen und Einwohnerzahlen, sodaß möglichst wenige Menschen zum Umstieg gezwungen sind. Allen wird man es jedoch niemals Recht machen können.

Das Geheimnis liegt dabei im Umstieg mit kurzen Wartezeiten. Auf diese Weise können mit einfachen Mitteln ganz neue Querverbindungen geschaffen werden, die vorher eine eigene Busschleife erfordert hätten. Von der Teichbreite gelangt man z.B. mit einem Umstieg von der Linie 213 auch über Vorsfelde in die Innenstadt, bzw. nach Helmstedt oder Brome. Das kann z.B. sonntags besonders interessant sein.

Genau hier fehlt eine klare und kompakte eigenständige Dokumentation der Umstiegspunkte (gesichert & ungesichert). Hier verkauft sich die WVG selbst unnötig schlecht. Es kann nicht sein, daß sich der Bürger als Kunde wie ein Pfadfinder durch den Fahrplan wühlen muß. Nicht jeder hat oder will ein Smartphone, daß diese Suche abnehmen kann.

3. Weitgehende Stilllegung der Haltestelle Krähenhoop

Seit Kenntnis der geplanten Stilllegung der Haltestelle Krähenhoop aus einer öffentlichen Ortsratssitzung habe ich mehrfach Politik&Verwaltung aufgefordert, diese Pläne fallen zu lassen bzw. die Haltestelle wieder in Betrieb zu nehmen. Meine Einwände und Alternativen wurden lange Zeit konsequent komplett ignoriert. Ich bin mir sicher, daß ich mit dieser Meinung nicht allein bin.

Die Begründung war die angestrebte Beschleunigung des Busnetzes gemäß Vorgabe des Zweckverbandes Großraum Braunschweig. Bitte keine Schleifen!

Das ist allerdings bei genauerer Sicht nur vorgeschoben, weil die Linie 213 an anderen Stellen genügend Schleifen bzw. Bögen fährt. Allein schon in der direkt anliegenden Bürgerkämpfe bedient die Linie 213 auf dem Weg nach Vorsfelde einen anderen Fahrweg als in Richtung Innenstadt. Unterwegs in Richtung Wolfsburger Innenstadt wird als Nächstes eine Schleife zum Badeland und zum Hauptbahnhof gefahren; von der Schleife durch den Hageberg-West ist dabei noch gar keine Rede. Diese Schleifen machen durchaus Sinn; dafür der von mir vorgeschlagene Bogen über Krähenhoop genauso.

Vorschriften über Einzugsgebiete der Haltestellen sind nicht immer praxisgerecht, weil beispielsweise die alternative Nutzung der Haltestelle Allerwiesen (ehemals Teichbreite) stadtauswärts für Senioren oder junge Mütter mit Kinderwagen unzumutbar ist. Die dortige Fußgängerbrücke über die Oebisfelder Straße (vierspürige B188) kann man von der Haltestelle aus nur über eine Treppe oder eine lange, steile Rampe erreichen.

Außerdem haben die Braunschweiger Verkehrsbetriebe selbst das Neubaugebiet hinter dem Möbelhaus am Ortseingang Volkmarode (alte B 248) mit einem zusätzlichen

Schwenk der Linie 417 für eine einzige neue Haltestelle Ziegelwiese angebunden. Ausnahmen obiger Grundregel sind also sehr wohl möglich!

Was liegt also näher, als mit einem Bogen von geschätzten 3 Minuten-Fahrzeit die Haltestelle Krähenhoop in Richtung Vorsfelde in die Linie 213 einzubinden? Die Linie 201 brauchte ca. 5 Minuten für die ganze Teichbreite-Schleife.

Lokalpolitiker wehren sich außerdem gegen die Anbindung der Teichbreite mittels einer Grundlinie („Hauptschlagader“). Neben der grundlegenden Anbindung durch die Linie 213 an die Innenstadt und Vorsfelde muß weiterhin eine direkte Verbindung zur restlichen Nordstadt existieren. Sicherlich wird der Bedarf hier kleiner sein, als in Richtung Innenstadt. Er wird jedoch weiterhin vorhanden sein, weil dies die tradierten Strukturen sind. Mit großem Aufwand wurde z.B. der Wochenmarkt vom Parkplatz auf den Hansaplatz selbst verschoben. Die evangelische Kirchengemeinde ist zu einer einzigen verschmolzen. Die Friedhöfe müssen direkt erreichbar bleiben. Die Bücherei vom Hansaplatz hat sich auch nicht in Luft aufgelöst. Verstärkerfahrten, wie von April 2015 bis April 2016 hilfsweise eingerichtet, sind unwirtschaftlich, weil der Bus mehr steht als fährt.

Wenn der Bürger einen weiteren Fußweg zur Haltestelle zurückzulegen hat, empfindet er dies kaum als Beschleunigung der Öffis. Nicht nur ältere Menschen, sondern auch junge Frauen mit Kinderwagen oder Beschäftigte der örtlichen Geschäfte wissen einen möglichst kurzen Weg zur Haltestelle zu schätzen. Dabei spielt es keine Rolle, ob Neubürger oder „Ureinwohner“; Neubau oder Altbau-Bewohner. Die anfängliche Begründung zur Neugestaltung des Busnetzes war der Berufsverkehr ins Volkswagenwerk. Auch hier fehlt eine Einbindung der Haltestelle Krähenhoop in Richtung Vorsfelde.

Der Trend geht vor allem aus beruflichen Gründen zum Zweit- und Drittwagen. Die Parkplatzsituation in der Teichbreite hat sich daher seit der Bauzeit des Stadtteils erheblich verändert. Anfänglich war ein eigenes Auto ein Luxus. In den 1980- und 1990er-Jahren gab es immerhin noch permanent kleinere Lücken. Heute ist an Sonntagen kaum noch ein Platz frei. Selbst die Haltestelle Krähenhoop wird am Rande inzwischen mit Autos zugestellt. Die Teichbreite wird als Ausweichparkplatz für Besucher des Allerparks bei Großveranstaltungen heimgesucht. Dann hilft nur noch stapeln! Ein Grund mehr, die Busanbindung zu verbessern, statt zu verschlechtern.

Übel stößt auch auf, daß vor der praktischen Aufhebung der Haltestelle Krähenhoop diese mit viel Kosten- und Zeitaufwand behindertengerecht umgebaut und vergrößert wurde. Ein schonender Umgang mit Steuergeldern sieht sicher anders aus. Weitsichtiges Handeln übrigens auch.

4. Randbeobachtungen

Im zeitlichen bzw. sachlichem Umfeld ist mir aufgefallen, daß im April 2016 Heiko Hansen als Co-Geschäftsführer der WVG durch Timo Kaupert ersetzt wurde. Kurz vorher wurden wichtige Fahrplanänderungen in Kraft gesetzt, u.a. die positiv zu bewertende Einbindung der Haltestelle Krähenhoop in die Linie 202 in beide Fahrtrichtungen. Timo Kaupert ist

bereits im Vorfeld maßgeblich an der Entwicklung des neuen Busnetzes beteiligt gewesen.

Bei der Kommunalwahl 2016 haben die Parteien wie immer mit den üblichen Verspreche(r)n beim Bürger um Stimmen geworben. Die SPD will Wolfsburg voranbringen. In der Teichbreite sind mehr als 60 Prozent diesem Ruf gefolgt. Die Alternative für Deutschland im Rat der Stadt will es besser machen als die etablierten Parteien. Die PUG konnte mit einer pragmatischen und durchdachten Politik in der Vergangenheit punkten. Hoffen wir, daß unsere Volks-VERTRETER ihre vom Bürger übertragen bekommene Aufgabe auftragsgemäß erfüllen.

Es sind für die Verbesserung der Öffis in der Region spürbar mehr Steuergelder zur Verfügung gestellt worden. Es sollen sogar Überland-Schnellbusse eingeführt werden. Handfeste Ergebnisse sind die Taktverdichtung auf der Linie 170 abends, 180 und 230. Die Änderung auf der Linie 180 zugunsten der Heinrich-Nordhoff-Straße wurde mit einem bisher unterversorgtem Gebiet begründet. Gleiches kann man vom Einzugsgebiet der Haltestelle Krähenhoop auch sagen. Eine Änderung hier ist sehr viel billiger zu realisieren.

Altgewohnte und mit dem neuen Busnetz entfallene Schleifen an anderer Stelle wie in Almke wurden inzwischen wieder hergestellt. Offensichtlich geht dies auf Betreiben des Ortsbürgermeisters zurück. Dieses Engagement wünsche ich mir bei den neu gewählten Politikern der Nordstadt auch...

5. Schlußfolgerung

Mein Vorschlag ist daher,

im Zuge der Linie 213 vom Badeland kommend in Fahrtrichtung Vorsfelde

- an der Haltestelle Allerpark in beide Fahrtrichtungen jeweils vor der Ampel (testweise?) einen Haltepunkt einzurichten, um die Umstiegsmöglichkeiten zu verbessern, z.B. von Vorsfelde in Richtung Krähenhoop.
- die Haltestelle Wipperstraße stadtauswärts (neu) unmittelbar vor den Zebrastreifen am Einkaufszentrum Allerstraße zu verlegen (Nebeneffekt Verkehrsberuhigung)
- die Haltestelle Krähenhoop anzusteuern, um danach über Oertzestraße (neu) in die Bürgerkämpfe weiterzufahren.

Außerdem sollte die Anbindung der Haltestelle Krähenhoop an die Linie 202 nach aktuellem Muster bis ca. 20.00 Uhr ausgedehnt werden (analog Taktung anderer Linien).

Ebenso ist der Bogen zur Haltestelle Krähenhoop auch in die Berufsverkehrslinie 265 stadtauswärts einzubinden.

An der Haltestelle Oertzestraße kommt die Linie 213 aktuell stadtauswärts 4 Minuten vor dem Gegenbus stadteinwärts an. Ein Umstieg in den Gegenbus kann bei 3 Minuten zusätzlicher Fahrtzeit knapp werden. Er ist damit nicht sicher, erscheint aber immerhin

noch möglich. Eine komplette Verschiebung der Fahrt zeitlich nach vorne, kann „Laufmaschinen“ an anderer Stelle hervorrufen.

Als Plan B für den Umstieg in Richtung Innenstadt bietet sich vor allem die Haltestelle Ernst-August-Straße in Vorsfelde-Mitte an. Hier besteht Anschluß an die Linie 160, 380 und vor allem 201. Linie 201 fährt ab hier wie bisher gewohnt über Laagberg und Westhagen zum Mörser Winkel.

Die Haltestelle Allerpark hat einen hohen Stellenwert. Viele Linien halten hier. Warum wird dann in einem umstiegsorientierten Netz diese Haltestelle von einer Linie trotzdem quasi „über den Haufen gefahren“? Dieses Netz würde mit einem Umstieg von der Linie 213 an der Haltestelle Allerpark noch schneller, weil die Linie 213 quasi als Zubringer zwischen Allerpark und Badeland fungieren könnte. Und wenn es testweise wäre. An der Ampel halten muß der Bus sowieso.

Mit obiger Lösung hat man ab Krähenhoop neben einer halbstündigen indirekten Anbindung über Vorsfelde an die Innenstadt eine direkte stündliche Anbindung dorthin und in die Nordstadt. Zusätzlich ist Krähenhoop von Vorsfelde halbstündlich über Allerpark indirekt erreichbar. Beide Grundlinien sind so von der Teichbreite aus schnell erreicht; direkt und indirekt; und das mit 3 Minuten-Umweg halbstündlich!

Ich bin mir sicher, daß eine bessere Anbindung der Haltestelle Krähenhoop im Sinne der Anlieger ist. Nach meinen Beobachtungen wird Krähenhoop trotz magerer Anbindung bereits wieder gut genutzt. Eine Fahrgastumfrage samt durchgehender transparenter Bürgerbeteiligung schon vor dem Genehmigungsverfahren wäre hier dringend angezeigt.