

Konzept Busnetz 2020+

1. Ausgangssituation

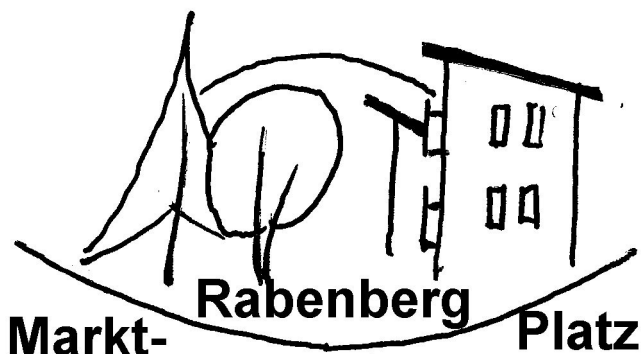
Wolfsburg hat lange Zeit relativ konstant ca. 130.000 Einwohner gehabt. Danach ist die Einwohnerzahl auf ca. 120.000 Einwohner durch Umzüge ins Umland und dem laufendem Generationswechsel in den Stadtteilen aus den 1950er und 1960er Jahren gefallen. Neue Baugebiete wie Reislingen Süd-West, dem Kerksiek und der Bürgerkämpfe parallel zum weiter fortschreitenden Generationswechsel in den alten

Stadtteilen haben die Einwohnerzahl wieder ansteigen lassen. Günstige Altbauten werden zunehmend an die Nachfolgegeneration neu vermietet, sodaß die Einwohnerzahlen dieser Stadtteile zwangsläufig wieder ansteigen. Familien-Wohnungen, die zuletzt nur noch von wenigen Senioren bewohnt wurden, für die ein Umzug ein Verlustgeschäft wäre, werden wieder von jüngeren Leuten mit Kindern bezogen. Das Märchen aussterbender Stadtteile, wie beim Projekt "Neues Bauen in der grünen Stadt" gebetsmühlenhaft und gern bemüht, wurde Lügen gestraft. Statt dessen wurde schlagartig in den Medien die fortlaufende permanente Darstellung auf Wohnraumangel umgeschaltet. Soll ja keiner merken...!?

Zumindest bis zur Dieselfläre ist Volkswagen personell schleichend über Sub- und Zulieferunternehmen deutlich gewachsen. Die Folge waren immer mehr Pendler, die im Umland wohnen und in Wolfsburg arbeiten. Besonders gut bezahlte Fachkräfte fahren täglich sogar mit dem ICE von Berlin nach Wolfsburg und zurück. Erst die hochwasserbedingte Sperrung der ICE-Strecke vor Jahren zwischen Stendal und Berlin förderte diese hochinteressante Tatsache zu Tage.

Politisch gewollte ständig weiter steigende Treibstoffpreise treibt viele Menschen zurück in die Ballungsräume. Aktuell sind neuerliche Benzinpreiserhöhungen wegen dem Klimawandel im Gespräch. Parallel steigt die Nutzung der Öffis immer weiter. Selbst im direkten Umland der Großstädte ziehen die Mietpreise an. Weit außerhalb dieser Ballungsräume hingegen nehmen die Leerstände zu und die Infrastruktur zieht sich zurück (Einzelhandel, Banken, Post, Öffis etc.). Die weitere Ausweisung neuer Baugebiete in den Ballungsräumen ist daher nicht zu vermeiden.

Deren Realisierung bedarf jedoch einer engen und transparenten Abstimmung mit der Bevölkerung und darf keinesfalls gegen deren erklärtem Willen erfolgen. Vorhandene Grünanlagen und Wälder sind grundsätzlich tabu, weil sie zentrale Funktionen für das Stadtklima, Naherholung und den Naturschutz erfüllen. Sie sind selbst wichtige Infrastrukturbestandteile. Ein Kompromiß könnte im Einzelfall die erhaltende Integration sein, statt das Baufeld rücksichtslos mit dem Bulldozer zu Baubeginn komplett platt zu machen (siehe Hellwinkel-Terrassen). Man kann auch um die vorhandenen Bäume und Hecken herum



Konzept Busnetz 2020+, Dieser Text steht unter der Lizenz Creative Commons BY ND.

Er darf damit mit Namensnennung, aber ohne Veränderung, frei verteilt werden.

Wolfsburg, 28.10.2019, Seite 2 von 16.

planen, wenn man will. Übrigens kann man in begrenztem Umfang auch ausgewachsene Bäume (siehe Autostadt bzw. Landesgartenschau Niedersachsen 2004) (ver-)pflanzen.

Wenn man Zahlen der Politik & Verwaltung von mindestens 70.000 Pendlern als potentielle zukünftige Einwohner zugrundelegt, kommt man auf mögliche 200.000 Einwohner für Wolfsburg. Das ist verdächtig nahe an der Einwohnerzahl von Braunschweig mit ca. 250.000 Einwohnern. Auch wenn dies nur Planspiele sind, macht dies die Größenordnung, in der wir uns damit bewegen, eindrucksvoll deutlich.

In Städten dieser Größenordnung ist es einfach nicht mehr vorstellbar, daß jeder mit dem eigenen Auto zur Arbeit in die Innenstadt und nach Feierabend wieder zurückfährt. Spätestens bei Millionenstädten wie Berlin, Hamburg, München oder Köln wäre diese Vorstellung komplett illusorisch.

Also: Wer A sagt, muß auch B sagen! Wir brauchen damit dauerhaft und verlässlich ein gut ausgebautes Netz aus öffentlichen Verkehrsmitteln, unabhängig von der Kassenlage; auch wenn es weh tut. Eine Kürzung des Busnetzes bei finanziellen Engpässen ist kleinstädtisches Denken. Hat man doch nur das klassische Auto im Kopf? Dabei will man doch eine richtige Großstadt sein. Außerdem ist Volkswagen auf dem Weg vom einem klassischen Automobilhersteller zum Mobilitätskonzern. Eine flächendeckende gute Mobilität für Jeden unabhängig vom Geldbeutel und konkretem Wohnort (Stadtteil) auch ohne Auto macht eine lebenswerte grüne Wohlfühl-Stadt aus! Intelligente und kreative Lösungen können hier helfen. Die grüne infrastrukturzerstörende irrige Ansicht der Nachverdichtung hätte sich damit auch erledigt.

2. Grundgedanken

In einer Großstadt ist es nicht mehr machbar, daß jeder mit seinem Auto in die Innenstadt fährt. Dafür reicht der Platz dort einfach nicht mehr aus. Ein Verkehrsinfarkt kann nur über einen guten attraktiven öffentlichen Personennahverkehr verhindert werden. Für möglichst viele Einwohner, angefangen vom Kleinkind über Schüler, Studenten, Arbeiter&Angestellte bis hin zum Senioren, und für möglichst viele Besucher der Stadt sollte es am einfachsten und angenehmsten sein, Bus&Bahn zu nutzen. In anderen Großstädten ist es mittlerweile eher ein Nachteil (!) ein Auto zu besitzen, weil sich kaum ein Stellplatz findet und die Öffis einfach besser sind. Das ganze ist auch aktiver Klimaschutz.

In Wolfsburg kommt neben der Innenstadt verkehrsbestimmend Volkswagen als dominierender Arbeitgeber hinzu. Schafft man es, einen Großteil all dieser Verkehrsteilnehmer von den Vorteilen der Öffis zu überzeugen, sollten unsere Verkehrsprobleme gelöst sein.

Ein Tarifsystem, daß alle Zielgruppen, angefangen vom Gelegenheitsfahrer (Besucher, P&R-Ticket (siehe unten)) bis zum dauerhaften altersunabhängigen Intensivnutzer lückenlos anspricht, ist die Basis. Bei attraktiven, flächendeckenden, stadtweiten Taktzeiten läßt man gern das eigene Auto stehen, weil es dann einfach viel bequemer ist, die Öffis zu nutzen. Ein sanfter ergänzender Druck über die Parkgebühren der Parkhäuser und Tiefgaragen sollte

hilfreich sein. Ergänzt werden muß dieses entsprechend um ein durchdachtes und gut ausgeschildertes Park&Ride-System. Zentrale klare Botschaft muß sein, daß Auto doch bitte lieber (am Stadtrand) stehen zu lassen.

3. Finanzierung

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) unterliegt zwangsläufig einer Mischkalkulation. Neben den Einnahmen von den Fahrgästen decken Werbeeinnahmen einen Teil des Budgets. Der ganz sicher nicht unerhebliche Rest muß über Steuergelder gedeckt werden. Kostendeckende Fahrpreise ohne Steuer- und Werbemitfinanzierung wären wahrscheinlich horrend hoch und für die Masse der Bevölkerung unbezahlbar. Nur auf den Individualverkehr zu setzen ist auch keine Lösung (siehe oben). Wo sollen wir dann bitte die Massen an Autos stapeln? Völlig kostenfreie Öffis halte ich neben dem massiven Finanzierungsaufwand für psychologisch unklug, weil damit das Bewußt-Sein über den Wert der erhaltenen Dienstleistung sinkt. Es sind schließlich Mit-Menschen, die die Busse fahren und keine Roboter.

Die DDR hatte den ÖPNV massiv subventioniert und dafür andere Produkte (z.B. Fernseher) künstlich extrem verteuert. Die "Öffis" waren zumindest in den Städten entsprechend sehr gut ausgebaut, u.a. um die dortigen Neubaugebiete (Plattenbauten) anzubinden.

Der politische Wille ist damit für die Funktionsfähigkeit der Öffis und damit des ganzen Organismus Stadt entscheidend. In obiger Situation ist ein spürbarer und vor allem dauerhafter Ausbau der Öffis zwangsläufig und unvermeidbar. Hier in dieser Situation zu sparen, würde auch einen selbstgeschaffenen Nachteil gegenüber anderen Städten wie Braunschweig bedeuten. In Braunschweig ist gerade erst ein in Kooperation mit der Bevölkerung völlig transparent entwickeltes neues Liniennetz mit dem erklärten Teil-Ziel, die Bedienzeiten auszuweiten, in Betrieb gegangen. Vielleicht kann sich Wolfsburg an Braunschweig ein Beispiel nehmen...? 'Gerade in schlechten Zeiten muß man die Prioritäten richtig setzen. Volkswagen Immobilien wirbt sogar in Zusammenhang mit den Steimker Gärten mit innovativen Mobilitätslösungen und einem gut ausgebauten ÖPNV. Wie wäre es mit kreativen, flexiblen und intelligenten Lösungen für Alle, statt für Einzelne!

Aufgefallen ist mir auch die Begründung im letzten Jahr für die ganzjährige Schließung der Stadtbibliothek an jedem Montag. Die dortigen Mitarbeiter machen einen guten Job und geben ihr Bestes. Daran beißt die Maus keinen Faden ab. Obige Entscheidung ist schließlich von höherer Stelle getroffen worden.

Das dafür versprochene Neustrukturierungskonzept wurde jedoch bisher nie im Ganzen publikumswirksam vorgestellt, auch wenn die sichtbaren Veränderungen sehr wohl gut durchdacht sind. Administrative Arbeiten (Katalogisierung, Neuordnung und besserer Diebstahlschutz) ändern per se nichts am Medienbestand und sind daher im Arbeitsumfang für den Nutzer schwer einzuschätzen. Die Begründung waren im Kern auch hier Personalengpässe. (Das schaffen wir nicht nebenher.) Überstunden sind es aktuell beim Busnetz. Das Muster ist also das gleiche...

Konzept Busnetz 2020+, Dieser Text steht unter der Lizenz Creative Commons BY ND.

Er darf damit mit Namensnennung, aber ohne Veränderung, frei verteilt werden.

Wolfsburg, 28.10.2019, Seite 4 von 16.

Die öffentlichen Finanzen insgesamt sind sehr komplex. Beispielsweise die Umsatzsteuer (im Volksmund "Mehrwertsteuer" genannt) wird vom Finanzamt als Landesbehörde vereinnahmt, aber auf Bund, Länder und Gemeinden verteilt. Die Länder ihrerseits gewähren den Gemeinden Investitionszuschüsse. Investitionen (z.B. neue Busse) werden dann scheinbar aus mehreren Quellen finanziert. In Wirklichkeit sind meist alles Steuergelder, die nur unterschiedliche Wege genommen haben (EU, Bund, Länder und Gemeinden). Wer hat hier wohl überhaupt den Überblick....?

Innerhalb der jeweiligen öffentlichen Haushalte, z.B. der Stadt Wolfsburg, gibt es verschiedene Budgetposten, Kostenstellen etc., deren Komplexität einem Außenstehenden eine wirkliche Übersicht sehr erschwert bis unmöglich macht. Viele Mitbürger kennen jedoch den im Volksmund unter dem Begriff "Weihnachtseinkaufsfieber" bekannten Effekt bei den Verwaltungen zum Ende des Jahres zur Erhaltung des üblichen Gesamtbudgets im Folgejahr verbliebenes Geld aus dem aktuellen Jahr noch schnell auszugeben. Die dafür verantwortlichen, sicher gut gemeinten Vorschriften bewirken also eine krasse Fehlsteuerung der öffentlichen Finanzen; ein klassisches Eigentor. Die Planung von Großprojekten wie das Neubaugebiet Sonnenkamp und die Nordhoffachse lassen erkennen, daß in anderen Töpfen als dem unserer Öffis trotz finanziellem Schlechtwetter für politisch gewollte Projekte in Wolfsburg trotzdem genug Geld locker zu machen ist.

Die Gewerbesteuer von Volkswagen ist sicher eine wichtige direkte Einnahmequelle für die Stadt Wolfsburg. Ich gebe jedoch auch die indirekten Einnahmen über die gesamte Unternehmenstätigkeit von Volkswagen zu bedenken. Jeder Zulieferer und deren Beschäftigte und deren Angehörige zahlen ihrerseits an die hiesigen Gemeinden (direkte und indirekte) Steuern. Deren Gesamtsumme sollte nicht unterschätzt werden.

Übrigens beträgt der Steueranteil (Energiesteuer, ehemals Mineralölsteuer, und Umsatzsteuer zusammen) beim Diesel aktuell etwa 60 Cent pro Liter. Ich gehe davon aus, daß alle Verkehrsunternehmen hier keine Ausnahme darstellen. Die Treibstoff**kosten** der Busse fließen also ihrerseits teilweise in den Kreislauf öffentlicher Finanzen direkt zurück.

In anderen europäischen, z.B. skandinavischen Ländern, beträgt der normale Umsatzsteuersatz oft mehr als 20 %. Ich warne jedoch davor, diese Zahl isoliert zu betrachten, weil kein Staat dem anderen wie eineiige Zwillinge gleicht. Ein hoher Umsatzsteuersatz wirkt sich sofort für den einzelnen Bürger spürbar anders aus, wenn an anderer Stelle wesentlich niedrigere direkte Steuern wie der Einkommensteuer erhoben werden. Hohe Einnahmen durch die Umsatzsteuer auf der einen Seite ermöglichen u.U. besonders üppige Sozialleistungen auf der anderen Seite. Schweden hat sich hier in der Vergangenheit besonders positiv herausgehoben. Man muß also das Gesamtsystem öffentlicher Finanzen per Saldo vergleichen, um sich ein Bild zu machen. Das Vorhaben erinnert an den sprichwörtlichen Vergleich von Äpfeln und Birnen. Die Öffis sind integraler zentraler Bestandteil der öffentlichen Finanzen.

4. Planung

Ohne Planung geht nichts; privat als auch im Beruf. Die WVG ist hier auch keine Ausnahme. Änderungen beim Busnetz (Linien, Haltestellen, Fahrten etc.) werden mit Erfahrungswerten begründet. Dazu werden Fahrgastzählungen durchgeführt. Diese Zahlen sind nur nicht öffentlich einsehbar. Deren Erhebung (Wer zählt wie?) ist auch nicht dokumentiert. Braunschweig geht hier einen sehr viel transparenteren Weg. Die gesamte Planung (Stadtbahnausbau & Liniennetz) erfolgen von Beginn an öffentlich. Ohne diese Daten, wie in Wolfsburg, hat der einzelne Bürger keine Möglichkeit, diese Daten zu überprüfen. Behaupten kann man viel. Begründet wurden die jetzt vertagten Veränderungen im Liniennetz mit Durchschnittswerten. Die Daten selbst wurden auch hier der Öffentlichkeit nicht vorgelegt. Glaubwürdigkeit sieht anders aus.

5. Personalpolitik

Fachkräftemangel wird heute immer lauter bejammert. Man muß deshalb die Gesamtzusammenhänge hinterfragen.

Nach der jahrelangen Diskussion um den "Produktionstandort Deutschland" als Totschlagsargument in Tarifauseinandersetzungen verbunden mit einer Welle von Vorruhestandsvereinbarungen zu Lasten der Rentenkasse und zum Vorteil der Unternehmen werden immer mehr unbefristete, reguläre Jobs verdrängt von Minijobs und Leiharbeitern. Den Normalzustand gibts es kaum noch. Nach anfänglich einfacheren Tätigkeiten werden immer mehr höherqualifizierte Jobs über das System der Leih- und Werkverträge neu besetzt. So werden auf breiter Front die Löhne und Gehälter gesenkt um den Profit einiger weniger Verantwortlicher noch weiter zu erhöhen; eine Umverteilung von unten nach oben.

In diesem Zusammenhang erinnere ich auch an die im Sande verlaufene Ausbildungsabgabe der Rot-Grünen-Bundesregierung als Anreiz tatsächlich auszubilden. Dies rächt sich jetzt bitter.

Gleichzeitig steigen die Lebenshaltungskosten, z.B. die Mieten, immer weiter. Hier muß man sich die Frage stellen, wer hier letztlich den Profit einstreicht. Die Kosten des Einen sind immer gleichzeitig Erlös an anderen Stellen. Wer profitiert in der Summe?

Diese großen Zusammenhänge haben sich über Jahrzehnte (insbesondere seit der Wende) entwickelt. Eine Veränderung zum Positiven wird seinerseits nicht von heute auf morgen geschehen. Man muß also erste Schritte in diese Richtung machen. Der Weg ist das Ziel.

Lustig weiter steigende Fahrpreise (Mehrkosten zu Lasten der Bevölkerung) kann nicht die (einzige) Lösung sein. Über das Steuersystem (Umsatzsteuer zahlen auch Geringstverdiener und schon kleine Kinder mit der ersten Tafel Schokolade!) leistet jeder unweigerlich seinen Beitrag zur Finanzierung der Gesellschaft. Ein mehr am Gemeinwohl orientierter Einsatz dieser sehr wohl vorhandenen Mittel (siehe oben) statt in Prestige-Projekten würde hier schon helfen, um z.B. unseren Busfahrern über leistungsgerechtere Löhne und Gehälter auch das Wohnen in unserer Stadt dauerhaft zu ermöglichen. Wertschätzung für die

verantwortungsvolle Tätigkeit eines Busfahrers muß sich auch in der Lohntüte bemerkbar machen. Die Banken brauchen nicht noch mehr Steuergelder.

6. Gesamtkonzept Liniennetz

Die Stadt ist ein sich ständig verändernder Organismus. Das Busnetz ist ein untrennbar damit verbundener Teil davon und muß sich mit weiterentwickeln. Die aktuelle Grundstruktur von 2014 war in mühevoller Arbeit (weitgehend hinter verschlossenen Türen) mit dem Ziel entwickelt worden, ein schnelles, möglichst direktes, gut getaktetes Liniennetz mit sinnvollen Querverknüpfungen zu schaffen, um auch ohne Umweg über die Innenstadt zum persönlichen Ziel zu gelangen (z.B. Linie 213 über die Stadtwaldstraße zum Brandenburger Platz). Wesentliche Grundlage waren hier die Hauptfahrgastströme. Sie dienten als Blaupause für die Grundlinien (Hauptschlagader). Der Umstieg sollte so auf ein Minimum reduziert werden. Im Wesentlichen ist dies auch gelungen.

Fehler im Detail sind weitgehend behoben worden. Verbliebene Schwächen (z.B. Haltestelle Krähenhoop) warten noch auf Ihre Behebung. An dieses Netz haben sich unsere Mitbürger inzwischen auch gewöhnt. Ohne absolut zwingenden Grund würde ich das aktuelle Liniennetz nach so kurzer Zeit grundsätzlich auch nicht wieder anfassen. Warum schon wieder alles ändern? Den heimischen Schrank räumt man auch nur in größeren Abständen komplett neu auf.

Neue Stadtteile wie Steimker Gärten und Sonnenkamp werden zwar im Südosten der Stadt durch baulichen Lückenschluß zwischen Reislingen und Nordsteimke/Hehlingen großräumige Veränderungen in diesem Bereich bringen. Das Gesamtnetz muß dafür aber **komplett nicht** neu angefaßt werden, wohl aber in größeren Teilbereichen. Das ist ganz normal (siehe Reislingen-Südwest oder Kerksiek).

Änderungen im Detail auf Wunsch der Bevölkerung sollten transparent (siehe oben) erfolgen. Argumente sind gefragt, nicht Lautstärke. Der gemeinsame im Dialog gefundene Kompriß (Pro und Contra – Tabellen etc.) stärkt die Demokratie und den gesellschaftlichen Zusammenhalt. Warum nicht öfter direkt auf diese Weise untereinander diskutieren? Ein paar Minuten Einwohnerfragestunde zum Dampf ablassen ohne sichtbaren Erfolg ist zu wenig. Politikverdrossenheit kann nur durch sichtbaren und offenen Dialog mit dem Bürger bekämpft werden. Oder ist Politikverdrossenheit sogar geheime Absicht...?

7. Gesamtkonzept Taktung

Der Blutkreislauf wird vom Herz schubweise angetrieben. Analog kann man die Taktzeiten unserer Buslinien betrachten. In beiden Fällen gibt es Hauptschlagadern und kleinere Blutgefäße. Aktivitätszeiten und Ruhepausen (Schlaf) wechseln sich ab.

Die Grundlinien 201, 202 und 203/204 stellen die Hauptschlagadern dar. Hier gilt in den Kernzeiten der 15-Minutentakt. Auch Braunschweig fährt diesen Takt nach dem neuen gemeinsam entwickelten Fahrplan im Kernbereich. Alle anderen Linien ergänzen diese Linien als Zubringerbusse und Querverbindung; wie im Blutkreislauf die kleineren Blutgefäße. Hier

sollte möglichst ein 30-Minutentakt flächendeckend die Regel sein. Nur durch eine flächendeckend annähernd gleiche Verkehrsversorgung spielt es keine große Rolle, in welchem Stadtteil man wohnt.

Schwachverkehrszeiten vergleiche ich mit Entspannungsphasen des Körpers. Alles läuft langsamer. Mitten in der Nacht sind kaum Menschen unterwegs. Ein reguläres Nachtbus-System gibt es meines Wissens nur in den Millionenstädten wie Berlin.

Dazwischen (Feierabend) soll sich das Leben abspielen. Dann möchte man **auch** mobil sein; auch ohne Auto. Ein langsamer Übergang in Stufen in die nächtliche Betriebspause durch fließenden Übergang in der Taktung unseres Busnetzes fühlt sich für mich natürlich an. Gute Nacht Leute.

Trotzdem gibt es immer Menschen, die gezwungen sind, entgegen ihrer biologischen Uhr zu arbeiten, z.B. Nachtschwestern und Bereitschaftsärzte im Krankenhaus. Das mögen nicht viele sein. Deren Mobilität darf auch ohne Auto trotzdem nicht eingeschränkt sein. Nur braucht es dafür bei den Öffis nicht die "Dicken Brummer" von der Tagesschicht (Gelenkbusse). Vielleicht verringert sich damit auch der ruhende Verkehr im direkten Umfeld des Krankenhauses (siehe Dunantplatz).

Die klassischen festen Fahrten sollten daher außerhalb der Hauptverkehrszeiten um ein Anrufbussystem ergänzt werden, sodaß der einzelne Fahrgast zeitnah individuell befördert werden kann ohne unnötige Leerkosten zu produzieren. Es wird nur gefahren, was auch benötigt wird, während der Fahrgast sich besser bedient fühlt. Beide Seiten gewinnen.

8. Gesamtkonzept Fuhrpark

Die klassische Fahrgemeinschaft ist auf dem Weg in die Kommerzialisierung. Statt gemeinsam Geld zu sparen, soll Geld verdient werden. Wer profitiert? MOIA, eine VW-Tochter, ist quasi ein nur mit dem Smartphone buchbares Sammeltaxi, d.h. mit Fahrer. Die ersten Angebote konzentrieren sich auf Millionenstädte wie Hamburg. Alternative Angebote sind Uber. Hier kann jeder Autofahrer quasi zum Taxifahrer werden, ohne den dort üblichen Personenbeförderungsschein machen zu müssen.

Beide Konzepte sind höchst umstritten, weil sie den Taxis und klassischen Öffis Konkurrenz machen. Eine behauptete staumindernde Wirkung konnte nicht nachgewiesen werden. In einen Gelenkbus oder eine Bahn passen doch wesentlich mehr Menschen rein. Es ist ein Nischenprodukt. Außerdem profitieren solche Fahrdienste vom aus Steuermitteln finanzierten öffentlichen Straßennetz. Im Gegenzug werden wichtige Daten wie Fahrgastströme zurückgehalten und bleiben Betriebsgeheimnis. In den USA ist Uber bereits eine ernsthafte Konkurrenz zu den Öffis. Außerdem werden solche langfristig auf Gewinn ausgerichtete Systeme wohl kaum auf dem Land rentabel sein können. Pilotprojekte starten in Millionenstädten. Mein Rat: Wehret den (kommerziellen) Anfängen und lernt daraus, indem man es gemeinwohlorientiert besser macht. Die Öffis müssen nur kostendeckend arbeiten...

Wolfsburger erinnern sich vielleicht noch an das kostenlos verkehrende CityMobil in der Fußgängerzone. Es wurde dankbar von der Bevölkerung angenommen. Natürlich ist umsonst

nicht zu unterbieten. Es zeigt aber, daß bei politischem Willen überraschend viel geht; wenn man will! Und der Fahrkomfort wurde durchaus angenommen, auch wenn es natürlich merklich "kuscheliger" war als in einem Gelenkbus. Rollatoren gab es noch nicht.

Die Braunschweiger Verkehrsbetriebe zeigen eindrucksvoll transparent auf ihrer Homepage wie in enger Abstimmung mit dem polnischen Hersteller Straßenbahnen (Tramino) gebaut werden. Dabei wird das gleiche Grundmodell auf das jeweilige Verkehrsunternehmen individuell zugeschnitten. Aktuell hat die WVG medienwirksam den Praxistest von reinen Elektro-Linienbussen in genauso enger Abstimmung mit den Herstellern herausgestellt.

Bei einer so engen Verwandtschaft mit einem Automobilhersteller, wie es bei Wolfsburg der Fall ist, sollte es doch eine Kleinigkeit sein, niederflurige Kleinbusse in ausreichender Menge zu beschaffen bzw. notfalls gemeinsam zu entwickeln. Erste Exemplare wurde sogar schon in der Presse präsentiert. Volkswagen ist natürlicher Partner bei den hiesigen Öffis. Diese Kleinbusse können dann statt der "großen Brummer" Gelenkbusse bzw. klassische Linienbusse ohne Gelenk zu Schwachverkehrszeiten, d.h. außerhalb der Hauptverkehrszeiten, betriebskostengünstig als regulärer Bus als auch als Anrufbus eingesetzt werden. Als Überbrückung (Notnagel) kann man auch Großraumtaxi (Bullis) mieten. Wo ein Wille ist, ist immer auch ein Weg.

9. Gesamtkonzept Anrufbus

Die Geschäfte haben schon seit Längerem über 18.30 Uhr hinaus geöffnet. Die klassischen Öffnungszeiten sind Geschichte. Nach Geschäftsschluß muß jeder dort Beschäftigte auch ohne eigenes Auto mit den Öffis gut nach Hause kommen. Für das Krankenhaus gilt entsprechendes. Oder ein spontaner Kinobesuch ohne Auto? All das sollte auch mit wirklich großstädtischen Öffis möglich sein.

Der klassische Linienbus ist im Schnitt mit 25 bis 50 Liter Diesel pro 100 km an sich ein regelrechter Säufer. Anders formuliert: Der Tankinhalt eines PKW reicht hier nur rund 100 km weit. Umgerechnet auf den einzelnen Fahrgast schlägt dieser den herkömmlichen PKW trotzdem um Längen. Linienbusse ohne Gelenk verfügen im Schnitt über Platz für 90 Passagiere, mit Gelenk über Platz für 140 Passagiere (jeweils Sitz&Stehplätze zusammengerechnet). Das Auto ist dann der Säufer. Pro Fahrgast kann man stark vereinfacht 1/100 des gesamten Fahrzeugverbrauchs rechnen (gemittelte Fahrgastkapazität beider Busvarianten).

Diese Rechnung gilt jedoch nur bei einem komplett voll besetztem Bus. Während der Fahrt eines Linienbusses von Start bis Ziel verändert sich die Nutzung laufend. Gerade im Bereich der Start- und Zielhaltestellen werden üblicherweise nur wenige Fahrgäste den Bus benutzen. Dazwischen steigt und fällt die Auslastung ständig. Eine Mischkalkulation ist also unerlässlich.

Die Auslastung außerhalb der Hauptverkehrszeiten ist deutlich niedriger als während dieser Hauptverkehrszeiten. Allerdings gibt es auch hier graduelle Unterschiede. Während um 20 Uhr abends durchaus noch nennenswert viele Leute unterwegs sind, sieht dies drei Stunden später schon ganz anders aus. Schwankungen innerhalb des Tages müssen auch

Konzept Busnetz 2020+, Dieser Text steht unter der Lizenz Creative Commons BY ND.

Er darf damit mit Namensnennung, aber ohne Veränderung, frei verteilt werden.

Wolfsburg, 28.10.2019, Seite 9 von 16.

berücksichtigt werden. Jede Leerfahrt um einen Gelenkbus gegen einen kleineren Bus auszutauschen, ist hingegen rausgeworfenes Geld, wenn die Auslastung nach 30 Minuten schon wieder ganz anders aussieht. Langfristige "Wettervorhersagen" zum Fahrgastaufkommen sind daher für die Kalkulation eines Verkehrsunternehmens elementar. Das Verkehrsunternehmen sollte möglichst kein Geld vergeuden; auch ohne "Glaskugel". Die wenigsten Mitbürger holen sich ein einzelnes Brötchen mit dem Auto beim Bäcker ab. Bei den Öffis verteilen sich solche Leerläufe jedoch wesentlich besser.

Die Anschaffung neuer Busse ist ein finanzieller und organisatorischer Kraftakt und will längerfristig geplant sein. Die Idee eines Anrufbussystems mit kleineren Bussen läßt sich daher nicht von heute auf morgen umsetzen. Das braucht Zeit. Über das Knie brechen sollte man grundsätzliche Entscheidungen sowieso niemals. Bevor mit Kleinbussen Geld kreativ eingespart werden kann, muß erst einmal Geld in die Hand genommen werden.

Ab 20 Uhr abends sinkt aktuell die Taktfrequenz außerhalb der Hauptschlagadern von 30 Minuten auf 60 Minuten. Ich kann mich gut daran erinnern, daß vor Einführung des grunderneuerten Liniennetzes 2014 der 30-Minuten-Takt mit viel Werbungaufwand auf bis 21 Uhr ausgedehnt worden war. Mit Einführung des neuen Liniennetzes sank diese Grenze wieder auf 20 Uhr. Ohne Kleinbusse im Fuhrpark (siehe oben) ging es wohl nicht anders. Die vertagte Linienänderung mit weitreichenden empfindlichen Einsparungen würde hier einen bisher unbekanntem Negativ-Rekord bedeuten.

Obige Entwicklung zur Großstadt benötigt aber gerade eine (erneute) Ausdehnung der Bedienzeiten. Kleinbusse können daher unsere Öffis quasi maßschneidern. Die Busse passen sich dem Verkehrsaufkommen an. Je nach erwartetem Fahrgastaufkommen werden verschiedene Busgrößen eingesetzt; angefangen vom "Straßenfloh" (Bulli, Kleinstbus) über die "Arbeitsbiene" oder Käfer (Kleinbus mit mehr als 9 Sitzplätzen) bis hin zum "dicken Brummer" (klassischer Linienbus mit/ohne Gelenk). Wenn der Bus trotzdem übervoll ist, wird halt Nachschlag geordert. Das bedeutet natürlich auch bei der WVG notfalls einen größeren Umlernprozeß. Eine gute Wettervorhersage ist daher wichtig.

Neben dem geringeren Spritverbrauch von Kleinbussen sind diese auch leiser und verursachen weniger Erschütterungen. Beides ist in Wendschott, Reislingen, Neuhaus und Ehmen ein wichtiger Kritikpunkt der Anwohner. Kleinbusse erscheinen mir daher als idealer Kompromiß.

Nach 22.00 Uhr werden gemeinhin nur noch ganz wenige Fahrgäste auf Achse sein. Trotzdem dürfen diese auch nicht im Regen stehen gelassen werden.

Ab 20.00 Uhr würde ich daher je nach Verkehrsaufkommen die klassischen Linienbusse gegen kleinere Fahrzeuge austauschen. Selbst auf einer Grundlinie (Hauptschlagader) reicht dann dort durchaus auch ein Kleinbus. Es geht schließlich nur darum, daß **überhaupt** ein Bus fährt. Auf die Verbindung als solches kommt es an, d.h. der **gefühlte** Verbindungs-Komfort. Muß ich ewig warten, oder komme ich relativ schnell vom Fleck?

Konzept Busnetz 2020+, Dieser Text steht unter der Lizenz Creative Commons BY ND.

Er darf damit mit Namensnennung, aber ohne Veränderung, frei verteilt werden.

Wolfsburg, 28.10.2019, Seite 10 von 16.

Wenn man den Bus gerade verpaßt hat, sind 60 Minuten außerhalb der Hauptschlagadern eine lange Zeit; besonders in der bevorstehenden dunklen Jahreszeit. Bereits ab 20 Uhr (Montag bis Freitag) sollte daher parallel zu den festen Fahrzeiten ein Anrufbussystem ohne Zusatzkosten angeboten werden. Ab 22.00 Uhr übernimmt dieses dann vollständig den Betrieb. Feste Fahrzeiten sind bis zum nächsten Morgen Geschichte. Am Samstag würde ich den Anrufbus bis 10.00 Uhr und ab 18.00 Uhr; Sonntag ganztägig auf die Reise schicken, jeweils parallel zu den festen Fahrten, alles möglichst genau nach Bedarf mit weniger Wartezeit für den Fahrgast.

Regiobuslinien wie die Linie 230 müßten in das Anrufbus-System schon aus Prinzip einbezogen werden. Eine Kooperation mit anderen Busunternehmen über das Dach des Verkehrsverbundes ist dann jedoch aus ganz pragmatischen Gründen anzuraten (Standortfrage).

Die Idee des Anrufbus kann dafür überall eine willkommene Lösung für wenig genutzte, aber trotzdem unverzichtbare Verkehrsverbindungen sein. Ich denke dabei an ländliche Gebiete wie den Landkreis Gifhorn, aber auch auch kleinere Städte in denen normale Busse meist nur stündlich verkehren, z.B. Gifhorn und Bad Harzburg. Nicht jeder hat ein Auto. Veränderungen in der Infrastruktur (Neubau von Supermärkten am Ortsrand) dürfen diese Mitbürger jedoch nicht von deren Nutzung durch nicht mitwachsende Öffis ausschließen. Anrufbusse wären die perfekte Lösung.

Die Grundregel müßte lauten: Wir fahren das zu festen Terminen, was sicher notwendig ist und Sinn macht. Darüber hinaus sind wir trotzdem (fast) immer für unsere Kunden da.

Der Anrufbus müßte auf das vorhandene Liniennetz begrenzt sein, damit er keine Konkurrenz zum Taxi darstellt.

Das ist alles sicher ungewohnt. Ich meine jedoch für mehr Service bei weniger oder gleichen Betriebskosten ist es den Versuch wert. Die Öffis brauchen schließlich nur Kostendeckung erreichen, keinen Gewinn erwirtschaften. Wir müssen alle gemeinsam lernen!

10. Gesamtkonzept Park&Ride

Besucher unserer Stadt müssen aus allen Himmelsrichtungen über eine eindeutige Beschilderung zu gut von den Öffis angebotenen Park&Ride-Parkplätzen geführt werden. Dafür sollte man nicht vorschnell zusätzliche Parkplätze schaffen, weil aus meiner Sicht vorhandene Parkplätze zumindest in der Pilotphase ausreichen, bis man weiß, wie dieses Angebot tatsächlich angenommen wird und wirklich zusätzliche Kapazitäten z.B. in Form von Parkhäusern an gleichem Ort und gleicher Stelle gebraucht werden. Ein solches Angebot würde auch die Kostendeckung der Öffis erhöhen und die Überlastung der innerstädtischen Parkhäuser bzw. -tiefgaragen zu Spitzenzeiten vermindern.

Für Besucher aus Richtung Gifhorn, Brome und Oebisfelde (Einfallstor Norden) bietet sich der Großparkplatz und Haltestelle Allerpark an. Von Fallersleben kommend wäre die AutoUni mit der Haltestelle Brücke Sandkamp ein potentieller P&R-Platz (Einfallstor Westen). Im Süden von Wolfsburg müßte man den Detmeroder Markt aus Mangel an besseren

Wolfgang Ehrlich, Burgwall 3, 38444 Wolfsburg OT Rabenberg

Tel (0160) 1 0160 99, info@marktplatz-rabenberg.de, www.marktplatz-rabenberg.de

Alternativen außerhalb von Wohngebieten empfehlen. P&R-Nutzern wäre dann die Linie 202 als schnellste Variante explizit anzubieten.

Um sanften Druck auf Besucher unserer Stadt auszuüben, dieses Angebot auch anzunehmen, empfiehlt sich die Deckelung der Parkgebühren (Maximalbetrag pro Tag) in den innerstädtischen Parkhäusern und -tiefgaragen spürbar anzuheben. Auf diese Weise ist ein kurzer Aufenthalt in der Innenstadt mit dem eigenen Auto nicht teurer als bisher; aber die Langzeitnutzung wird unattraktiver. Die CityGalerie Wolfsburg setzt bei den Parkgebühren durch mit der Nutzungsdauer steigenden Parkgebühren pro Stunde noch deutlicher auf Kurzzeitparker. Die erste Stunde ist am günstigsten. Jede weitere Stunde wird jeweils teurer. Wie wäre es ergänzend mit einem separatem, vergünstigten P&R-Ticket nur für die einmalige Fahrt von den P&R-Parkplätzen in die Innenstadt und zurück, auch als Familienticket?

11. Gesamtkonzept Tarifangebot/Fahrpreise

Auf jeden Topf paßt ein Deckel. Nach diesem Sprichwort sollte auch für jede Nutzergruppe unserer Öffis ausnahmslos ein attraktives Tarifangebot existieren.

Besucher(innen) unserer Stadt sollte(n) mit obigem P&R-Ticket ein individuell passendes Angebot vorfinden, oder wie wäre es alternativ mit einem herkömmlichen Tagesticket, quasi für Entdecker?

Für die Einwohner unserer Stadt muß ebenfalls ausnahmslos gesorgt sein. Der Kinderfahrschein ist ein Klassiker. Schüler sollten unabhängig von der Länge des Schulwegs und der besuchten Schulstufe auch in den Ferien für kleines Geld den Bus benutzen können. Man unterschätze nicht die Wirkung der Kinder auf die Eltern. Gute Erfahrungen der Kinder könnten und sollten auf die Eltern abfärben.

Studenten sind bei guten Öffis und einem Semesterticket bei der Wahl der "Studentenbude" nicht auf das direkte Umfeld der Hochschule angewiesen. Sie sind dann flexibler. Für Auszubildende gilt entsprechendes.

Bei Arbeitern und Angestellten existiert zwar grundsätzlich die Möglichkeit des Jobtickets. Mein Eindruck ist jedoch, daß es zuwenig publik gemacht wird. Gerade Kleinunternehmen werden eher selten von sich aus auf die Idee kommen, eine entsprechende Rahmenvereinbarung mit der WVG bzw. dem Verkehrsverbund abzuschließen. Hier ist aktivere, für alle sichtbare Werbung durch die Verkehrsbetriebe angezeigt. Dieser kurzfristige Werbeeinsatz sollte sich unterm Strich langfristig für Alle auszahlen.

Auch bei den (rüstigen) Senioren hat sich nach meinem persönlichen Eindruck das Senioren-Ticket noch nicht vollständig herumgesprochen. Es kann nicht sein, daß rüstige Senioren ohne Schwerbehindertenausweis aus Unkenntnis den Normalpreis bezahlen.

Unterm Strich ist aktivere, gezieltere Eigenwerbung unserer Verkehrsbetriebe angesagt. Wenn auf diese Weise mehr (Dauer-)Kunden gewonnen werden können, werden nicht nur unsere Straßen entlastet. Alles sind Puzzle-Teile zur Finanzierung unserer Öffis. Ein selbstverstärkender Effekt wäre möglich.

12. Kommunikation & Transparenz

Jede Änderung am Busfahrplan oder Liniennetz wird in Wolfsburg von der WVG traditionell immer sehr kurzfristig bekanntgegeben. Die aktuelle erstmalige Anbindung der Steimker Gärten (an sich völlig logisch und in Ordnung) wurde gerade einmal vier Tage vorher angekündigt. Die positive Änderung in der Nordstadt bei der Linie 213 und 201 war für die Nutzer ebenfalls überraschend erfolgt. Beim vertagten Rückschnitt vom Liniennetz waren es bis zur geplanten Verabschiedung im Rat der Stadt Wolfsburg wenige Wochen; ergänzt um verharmlosende bzw. Falsch-Informationen in den lokalen Medien. Eine solche Informationspolitik eines Unternehmens, das in großen Teilen von der Bevölkerung (über Fahrpreise und Steuern direkt und indirekt) selbst finanziert wird, halte ich für völlig verfehlt. Sollen wir bewußt für dumm verkauft werden?

Die Bevölkerung muß intensiv und transparent in die Gestaltung unserer Öffis eingebunden werden. Sicher wird es nicht jeden interessieren, oder man hat einfach nicht die Zeit sich selbst einzubringen. Ich bin mir jedoch sicher, daß sich viele Mitbürger an einer transparenten Planung beteiligen würden, wenn sie dürften und könnten. Auf den ersten Blick ist dies sicherlich wesentlich mühsamer als im stillen Kämmerlein sich mit noch so großer Mühe etwas auszudenken, durchzurechnen und schließlich einfach der Bevölkerung als unverlangtes Weihnachtsgeschenk (Vertagter Rückschnitt des Busnetzes 2019) vorzusetzen. Wenn aber jeder einzelne Mitbürger alle Anregungen aus der Bevölkerung und deren Bearbeitung und Bewertung im Detail mitverfolgen kann, wird das Endergebnis erheblich besser akzeptiert. Man hat schließlich sichtbar daran mitgearbeitet oder zumindest mitverfolgt, z.B. mit dem Smartphone im Linienbus. Man ist ein Teil davon und wird nicht fremdbestimmt. Der Begriff der Schwarmintelligenz geht davon aus, daß eine große (Menschen-)Masse in der Summe (fast) nie irrt. In einer lebendigen Demokratie sollte dies der Normalzustand sein. Warum nicht am Busnetz als Pilotprojekt ausprobieren...?

Bei deren praktischer Umsetzung muß jede Bevölkerungsgruppe in der Lage sein, sich zu beteiligen. Das Internet ist sicherlich unverzichtbare Grundlage. Mobile Medien wie das Smartphone sind mittlerweile integraler Bestandteil davon. Über klassisch gedruckte, breit verteilte Prospekte aus Papier muß die Bevölkerungsgruppe ohne Computer, z.B. die Senioren, auf jeden Fall mit eingeladen werden. Sie dürfen keinesfalls abgehängt werden!

Auch für die WVG ist dieser Prozeß letztlich eine Bereicherung, weil langfristig per Saldo nicht nur Planungskosten eingepart werden, sondern das Verkehrsunternehmen selbst auch mehr als Partner wahrgenommen wird. Die Bevölkerung beißt nicht, wenn sie ernst genommen wird; nur im umgedrehten Fall. Es gehört Mut dazu, sich auf seine Auftraggeber einzulassen. Braunschweig hat es bereits vorgemacht. Worauf warten Sie?

“Wer nicht wirbt, der stirbt” ist eine Grundregel der Werbung. Bei der WVG fehlt mir schon seit Langem eine systematische Darstellung der Umstiegsmöglichkeiten. Bisher befindet sich jeder Fahrgast praktisch in der Rolle eines Pfadfinders, weil er sich seine Umstiegsmöglichkeiten allein aus dem Liniennetzplan und den konkreten Fahrplänen herausuchen muß. Wie wäre es mit einer schönen Übersicht aufgehängt an den

Stadtteilen und den von der Fahrplan-Planung sehr wohl gut durchdachten (!!!) Umstiegsmöglichkeiten. Weil Busse nicht fliegen können, sind sie dem Verkehrsfluß wie jeder andere Verkehrsteilnehmer ausgeliefert (verkehrsabhängig). Umstiege sind daher immer etwas Glückssache. Sichere (fest geplante) und zufällige (mögliche) Umstiege kann man farblich wie bei einer Ampel (grün&gelb) in einer grafischen Darstellung (aus Zahnrädern?) der Stadtteile und Linien kenntlich machen und so den Fahrgast das Leben erleichtern.

Neben der Planung des Liniennetzes sollten auch die fortlaufenden Nutzungsdaten quasi live mitverfolgt werden können. Das ist elektronisch natürlich besser zu bewerkstelligen. In Papierform für alle sollte zumindest eine quartalsweise (zusammenfassende) Nutzungsübersicht möglich sein.

13. Detailvorschläge Liniennetz

Zum bestehenden Liniennetz habe ich nachstehende Verbesserungsvorschläge im Detail zu machen:

Die Haltestelle **Krähenhoop** wurde vor der großen Umstellung 2014 sehr gut angenommen; vor allem in der Woche. Die aktuelle stiefmütterliche Bedienung ist nicht nachvollziehbar, vor allem weil der umliegende Geschoßwohnungsbau eine deutlich höhere Bevölkerungsdichte als im danebenliegenden Neubaugebiet Bürgerkämpfe bedeutet. Hier herrschen Einfamilienhäuser vor, zentral ergänzt um Stadtvillen (mehrgeschossige Eigentumswohnungsanlagen). Die Bürgerkämpfe ist von vorn herein so geplant worden, daß der Bus die dortigen Haltestellen jeweils nur in einer Richtung bedienen kann, weil hier bewußt auf Rechts-vor-Links gesetzt wird. Zusätzlich zum laufenden Generationswechsel in den Altbauten der Teichbreite wurden mit der Drömlingshöhe Neubauten in der Nähe der Haltestelle Krähenhoop erstellt. Diese Haltestelle wurde kurz vor der weitgehenden Stilllegung mit der Grunderneuerung des Liniennetzes 2014 behindertengerecht mit Kasseler Borden ausgestattet. Es wurde also investiert. Jetzt kehrt in diesen Bereich Leben zurück. Diese neuen Nachbarn müssen nun als Dankeschön weiter laufen, um die Öffis zu benutzen. Ein attraktives, durchdachtes Konzept sind sicher anders aus. Ein direkter Durchgang vom Ende der Drömlingstraße zur Bürgerkämpfe fehlt zudem auch noch völlig.

Wie wäre es mit folgender kleinen, aber effizienten Änderung auf der Linie 201 zusätzlich zur unveränderten weiterbestehenden Anbindung an die Linie 202? Die Linie 201 fährt in Richtung Vorsfelde bei jeder Fahrt durch die Teichbreite über die Straße "An der Teichbreite", und "Drömlingstraße" um dort die Haltestelle Krähenhoop jedes Mal mitanzufahren. Danach geht es weiter wie bisher. Das sind ca. 3 Minuten Umweg. Der nächste Stop wäre dann wie bisher an der neuen Haltestelle Örtzestraße direkt vor dem Gemeindehaus der Nordstadtgemeinde, ehemals St. Thomas. Wer in die Wolfsburger Innenstadt möchte, müßte dann (leider unumgänglich) an der Haltestelle Ernst-August-Straße in einen Gegenbus der gleichen Linie 201 (oder der Linie 160 oder 380) steigen. Hier gilt wieder der 15-Minuten-Takt der Linie 201. Lange Umstiegszeiten sind daher nicht zu erwarten. Obiger Umweg über Krähenhoop wird übrigens längerfristig nicht die einzige Erweiterung in der Linienführung auf der 201 bleiben können, weil im Bereich "Promilleweg" bereits neue Baugebiete angedacht

Konzept Busnetz 2020+, Dieser Text steht unter der Lizenz Creative Commons BY ND.

Er darf damit mit Namensnennung, aber ohne Veränderung, frei verteilt werden.

Wolfsburg, 28.10.2019, Seite 14 von 16.

sind. Zusätzliche Busse im Tagesbetrieb dieser Linie zur Aufrechterhaltung des Grundtaktes zeichnen sich damit ab. Übrigens: Seit Neuestem fahren die Linien 215, 216 und 269 einen neuen Bogen um das Neubaugebiet Steimker Gärten in Gestalt einer einzigen Haltestelle (!!!) anzufahren. Warum geht das nicht genauso bei der alten Haltestelle Krähenhoop, in deren Umfeld ebenfalls neue Nachbarn eingezogen sind?

Die aktuelle Ausschilderung der Busse auf der Linie 201 und 202 "über Teichbreite" wäre mit dem Bogen über den Krähenhoop komplett richtig und unmißverständlich. Bisher muß man eigentlich zusätzlich die Haltestelle Krähenhoop explizit mit erwähnen. So wäre alles auch mal einfacher, statt komplizierter. Kleiner Tip: "Bürgerkämpfe" würde ich als Wechselanzeige bei der Linie 201 neben der Teichbreite mit anzeigen lassen. Gleichbehandlung ist angesagt! Die Busfahrer werden es sicher zu schätzen wissen.

Das **DOW** hat die Endausbaustufe erreicht. Die hintersten Geschäfte sind daher schon recht weit vom "Gummibahnhof" (ZOB) und der Haltestelle "Stadtwerke" entfernt. Außerdem ist Autobedarf Westen, heute Autoplus, deutlich gewachsen. Gegenüber ist mit dem "Berliner Haus" anstelle von ehemals Naturstein Billen ein großer Bürokomplex geplant. In direkter Nachbarschaft wurden bereits neue Bürogebäude erstellt bzw. erweitert.

Dieser Bereich sollte dringend mit einem Bogen auf der Linie 212 über die Straße An der Vorburg, Maybachweg und Daimlerstraße zur Dieselstraße, Ecke Feuerwehr, abgedeckt werden. Eine Ampel an dieser Einmündung in die Dieselstraße wird sowieso notwendig sein in Anbetracht des zusätzlichen Verkehrsaufkommens aus dem Südosten. Gleiches gilt für die Einmündung Beesestraße/Dieselstraße, östlich des WVG-Betriebshofes.

Zur Anbindung vom Neubaugebiet **Wiesengarten** würde ich die Linie 212 vom Endpunkt WVG über die Käthe-Paulus-Straße bis zum Kreisel von Reislingen-Süd-West verlängern. Der Kreisel ließe sich um einen Haltestellen(außen-)ring ergänzen, der neben der Funktion einer Wende- bzw. Endhaltestelle für die Linie 212 gleichzeitig Umstiegspunkt in die Linie 203/204 wäre. Die Haltestelle Allerpark hat man schließlich auch wunderbar in eine Ampelkreuzung integrieren können, und so u.a. den langjährigen Sonderverkehr aus den 1980er-Jahren für den Rummel überflüssig gemacht. Alternativ böte sich für die Linie 212 eine Haltestellenschleife südwestlich des Kreisels an der Sandkrugstraße an.

Das **Krankenhaus** sitzt im Busnetz trotz seiner wichtigen Funktion im Organismus Stadt irgendwie immer zwischen den Stühlen. Vor der letzten Umstellung auf der Linie 213 gab es meines Wissens sonntags wenigstens im Wechsel unterm Strich eine halbstündige Verbindung. Seit der Einkürzung im Norden von Wolfsburg ist es damit auch noch vorbei. Übrig geblieben ist eine mickrige stündliche Verbindung.

Trotz Sparzwangs könnte man zur Herstellung eines bisher an dieser Stelle unbekanntes 15-Minuten-Taktes in den Kernzeiten bzw. eines 30-Minutentaktes in den Randzeiten die Linie 213 mit einem Kleinbus in den Lücken dazwischen wenigstens vom Hauptbahnhof in beiden Richtungen über die Schillerstraße zum Klinikum und weiter bis zum Brandenburger Platz mit dem Kreisel Grauhorststraße als Wendestelle führen. Ort für die Ruhepausen wäre am Klinikum und/oder am Hauptbahnhof.

Wolfgang Ehrlich, Burgwall 3, 38444 Wolfsburg OT Rabenberg
Tel (0160) 1 0160 99, info@marktplatz-rabenberg.de, www.marktplatz-rabenberg.de

Als kostengünstigste Mini-Variante (Kleinbus!) böte sich statt der gewohnten Verbindung in die Stadt eine Wendeschleife über den Rabenberg mit (sicherem!) Umstieg in die Linie 202 beider Richtungen als Linie 213a an (Brandenburger Platz-Klinikum-Rabenberg). Wichtig ist die Verbindung an sich!

In Wendschott, Reislingen, Neuhaus und Ehmehaus haben sich Anwohner über die Erschütterungen und Lärmbelastung der Busse beschwert. Dem steht der verständliche Wunsch nach Mobilität entgegen. Gerade mit Kleinbussen ließe sich als Kompromiß bei gleichzeitig höheren Personalkosten ein Zubringerbus-System mit gesichertem Umstieg in die Hauptlinie realisieren, sofern nicht schon die Hauptlinie selbst als Kleinbus funktionieren würde. Die Aufspaltung in Haupt- und Zubringerbuslinien sollte letztes Mittel sein und möglichst durch bevorzugten Einsatz von Kleinbussen auf den Hauptlinien vermieden werden. So werden Reibungsverluste beim Umstieg vermieden.

In **Wendschott** könnte dazu die Linie 201 die Brechtorfer Straße weiter in Richtung Westumgehung bis zu einer neuen Endhaltestelle befahren. An der Haltestelle "Brechtorfer Straße" könnte dann Übergabepunkt zur/von der Zubringerlinie 201a sein, die den innerörtlichen Verkehr bis nach Velstove abdeckt.

Die Schleifen über **Reislingen-Aldorf und Neuhaus** könnten auch in eine Zubringerlinie 203a ausgelagert werden, Umstieg hier: Haltestelle Reislingen Hauptstraße. Der Linienabschnitt Sohlsträuchen in Ehmehaus wäre auch ein Kandidat zur Auslagerung in eine Schleife der Linie 204a über die Mörser Straße, Umstieg hier: Ehmehaus Friedhof oder Wasserturm. Zusätzlicher Vorteil hier wäre die bessere Bedienung der Mörser Straße.

In **Wendhausen** hat sich über die Jahre die Shell-Tankstelle an der Autobahn-Abfahrt Braunschweig-Ost zu einem Autohof gemausert. Eine Haltestelle an dieser Stelle auf der Linie 230 fehlt jedoch noch immer, sodaß die dortigen Beschäftigten bis Haltestelle Wendhausen laufen müssen, obwohl die Regio-Buslinie 230 direkt davor lang fährt. Ich empfehle jeweils hinter der Ampel für die Linie 230 eine Haltestelle Autohof Wendhausen einzurichten.

Zur Anbindung des Gewerbegebietes Vogelsang und der Kleingärten Behrendorfer Wiesen / An der Schreiberheide empfiehlt sich die Einrichtung einer **Haltestelle Vogelsang** an der Einmündung Helmstedter Straße (alte B188) / Marie-Curie-Allee im Linienvverlauf der RegioBuslinie 380.

14. Detailvorschläge Bahnanbindung

Der Bahnhof Vorsfelde ist schon in den 1970er-Jahren eingeschläfert worden. Die Vereinigung Deutschlands ist inzwischen auch schon fast dreißig Jahre her. Ein Bahnhaltdepunkt **Vorsfelde** wie in Fallersleben läßt trotzdem weiterhin auf sich warten. **Danndorf** könnte ebenfalls einen solchen gut gebrauchen, jeweils inklusive direkt benachbarter Park&Ride-Parkplätze. **Wache Sandkamp** wäre damit auch gut bedient.

Alle würden besonders viel Sinn machen, wenn ein **Regio-S-Bahn-Netz Wolfsburg** aufgebaut würde. Ein solches Netz wäre perfekt um die viel beschworenen Pendlerströme

Konzept Busnetz 2020+, Dieser Text steht unter der Lizenz Creative Commons BY ND.

Er darf damit mit Namensnennung, aber ohne Veränderung, frei verteilt werden.

Wolfsburg, 28.10.2019, Seite 16 von 16.

aufzufangen. Als Liniennetz böte sich eine Ost-West-Verbindung von Oebisfelde (Knotenpunkt nach Norden (Klötze&Salzwedel), Osten (Mieste, Gardelegen & Stendal) und Süden (Calvörde, Haldensleben, Magdeburg)) bis nach Gifhorn-Stadt über Isenbüttel an. Braunschweig über die Weddeler Schleife mit zusätzlichem Halt bei Lehre bis zum Hauptbahnhof wäre eine zweite Linie.

Das Volkswagenwerk verfügt schon immer über eine Bahnanbindung, die vor einigen Jahren um ein zusätzliches Gleis ergänzt worden ist. Wenn man nun in obiges Regio-S-Bahn-Netz zum Schichtwechsel Züge bis direkt ins Volkswagen-Werk einbinden dürfte, ließe sich ein erheblichen Teil der Pendler auf die Schiene verlagern. Im Werk wartet dann schon der interne Shuttlebus. Das Jobticket gibt es bereits. Die Betriebsabläufe innerhalb des Volkswagenwerkes müßten natürlich angepaßt werden. Aber: Wir sitzen alle in einem Boot! Die Bahnhofpunkte wären Umstieg in die Autos der Pendler oder den Bus zur Anbindung des Umlandes.

15. Fazit

Wolfsburg wächst deutlich. Neue Baugebiete sind die Folge. Um zukünftig einen Verkehrsinfarkt zu verhindern und als aktiver Klimaschutz muß unser Busnetz ausgebaut und verbessert werden. Attraktivere Bahnverbindungen ergänzen das Konzept. Eine maßgeschneiderte, verkehrabhängig eingesetzte Fahrzeugflotte, auch in Gestalt von Kleinbussen, mit deren Hilfe in Randzeiten neben den festen klassischen Fahrten ein Anrufbus-System betrieben werden sollte, ermöglicht einen kostengünstigeren Betrieb der Öffis. Alle Verkehrsmittel müssen miteinander verzahnt sein. Als starken Anreiz die Öffis auch tatsächlich zu nutzen muß es für alle Bevölkerungsschichten und Nutzergruppen ein passendes Tarifangebot geben. Ergänzend muß ein Park&Ride-System ausgeschildert und dokumentiert werden und die Parkgebühren für Dauerparker in der Innenstadt erhöht werden. Das gesamte Angebot muß über die bisher übliche Dokumentation von Linien- und Fahrplänen deutlich hinausgehen, um die Akzeptanz zu erhöhen. Eine bessere Bezahlung der Busfahrer fördert deren Motivation. Bei Planung und Betrieb der Öffis ist die Bevölkerung aktiv und transparent einzubinden. Das erhöht das Gemeinschaftsgefühl und ist gelebte Demokratie.