

Stellungnahme zu den Verkehrsuntersuchungen „Bahn und Bus“ in Ottendorf-Okrilla

Auf Grundlage des Gemeinderatsbeschlusses GR 064/2017 vom 06.11.2017 nimmt die Gemeinde Ottendorf-Okrilla nachfolgend Stellung zu den Verkehrsuntersuchungen der VCDB „Relation Dresden - Königsbrück, Variantenvergleich EBO-, BOStrab- und Busbetrieb“ vom April 2015 sowie „Fahrplanerische Konzeption zum Teilnetz Radeberg (Busverkehr)“ vom März 2017.

Beide Verkehrsuntersuchungen wurden im Auftrag des VVO erstellt mit der Zielstellung, die Betriebskonzepte für Busse und Bahnen an die geänderten Rahmenbedingungen anzupassen, Fahrplanangebote zu optimieren und dort, wo sich Defizite in den Angeboten ergeben, diese auszuweiten.

Die nachfolgende Stellungnahme der Gemeinde Ottendorf-Okrilla wurde vom Gemeinderat in seiner Sitzung am 06.11.2017 beschlossen. Adressaten sind der Landkreis Bautzen als Auftraggeber für den ÖPNV sowie der VVO als für die Durchführung des ÖPNV zuständiges Verkehrsunternehmen.

1. Zwischen Dresden und Ottendorf-Okrilla sollte auch zukünftig - wie vom Gutachter vorgeschlagen - ein schienengebundenes Verkehrsmittel den ÖPNV bedienen. Eine stabile Bevölkerungsentwicklung sowie das große Gewerbegebiet rechtfertigen die Bahn als „Massenverkehrsmittel“. Bei entsprechender Angebotsverbesserung (siehe Ziff. 2) sehen Gutachter wie auch die Gemeinde großes Potential bei den Fahrgästen. Eine Erweiterung der SB 33 bis Dresden-Hbf ist ebenfalls umzusetzen.
2. Das Gutachten stellt fest, dass das ÖPNV-Angebot in Ottendorf-Okrilla qualitativ deutlich schlechter als in vergleichbaren Korridoren im Großraum Dresden ist und dieses darüber hinaus nicht den Vorgaben des aktuellen Nahverkehrsplans entspricht. Insofern muss die SB 33 dringend eine Taktverdichtung auf 30 Minuten sowie eine zeitliche Ausdehnung des Angebots in den Morgen- und Abendstunden sowie am Wochenende erfahren. Dabei sind die Betriebs- und Schichtzeiten im Gewerbegebiet Ottendorf-Okrilla (siehe auch Ziff. 8) zu beachten.
3. Die Umsetzung des 30-Minuten-Takts bei der SB 33 setzt voraus, dass die Signalisierungstechnik an den Bahnübergängen, insbesondere am Südbahnhof zeitgemäß umgerüstet wird, damit nur minimale Schließzeiten erforderlich werden.
4. An den zentralen Umsteigepunkten der SB 33 in Dresden-Klotzsche, Dresden-Neustadt und Dresden-Hbf sind kurze Umsteigezeiten zu den anderen Linien im Stadtgebiet Dresden sowie Richtung Kamenz, Bautzen, Pirna und Meißen in den Fahrplänen zu berücksichtigen.
5. Am Bahnhof Ottendorf-Okrilla Süd sind die Fahrpläne der SB 33 sowie der ankommenden bzw. abfahrenden Buslinien so zu abzustimmen, dass grundsätzlich kurze Umsteigezeiten erreicht werden.
6. Die im Buskonzept (ohne Berücksichtigung der Fahrplankonzeption – diese lag nicht vor) vorgeschlagene Entflechtung der Linien /Linienrouten 308, 317, 318-neu und 319-neu wird ausdrücklich begrüßt. Gleiches gilt für die Ausweitung der Angebote an den Wochenenden. Mit der Entflechtung der Linien sind jedoch Taktverringerungen in allen Ortsteilen zwingend auszuschließen. Außerdem sind die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Linien 317 und 318-neu so abzustimmen, dass sich nur kurze Umsteigezeiten ergeben. Im Ortsteil Medingen sollte daher ein zentraler Umsteigepunkt geschaffen werden.

7. Es ist seitens der Gutachter ergänzend zu prüfen, ob die im Buskonzept dargestellte Linie 308 (gelb) als Ring geschlossen und dabei gegenläufig bedient wird (z.B. Anfahrt von Weixdorf nach Marsdorf, zurück nach Weixdorf und von da weiter nach Medingen-Hufen).
8. Beim Buskonzept hat bisher keine Bedarfsanalyse für das Gewerbegebiet Ottendorf-Okrilla stattgefunden. Dies ist seitens der Gutachter umgehend im Rahmen einer Mitarbeiterbefragung nachzuholen, analog der noch durchzuführenden Untersuchung zur Erschließung des Milchwerks Leppersdorf (siehe Fazit Seite 26). Der Gewerbeverein Ottendorf-Okrilla wird diese Befragung organisatorisch und personell unterstützen.
9. Bei der Einbindung des Gewerbegebiets in die Buslinien sind neben Fragen zum Angebot (wann wird das Gewerbegebiet angefahren unter Berücksichtigung der Betriebs-/Schichtzeiten der Betriebe) auch die Standorte der Haltestellen zu überprüfen, um durch relativ kurze Wege die Nutzung zu ermöglichen und zu stimulieren. Gleichfalls sind die Betriebs- und Schichtzeiten im Gewerbegebiet Medingen zu beachten.
10. Taktverdichtungen und zeitliche Angebotserweiterungen bei der SB 33 und den Buslinien sowie die Entflechtung der Buslinien sind schnellstmöglich umzusetzen.
11. Für die Zeit bis zur Umsetzung der Taktverdichtung und Angebotserweiterung der SB 33 sollte als Interimslösung ein Bus, der die Strecke Königsbrück – Laußnitz – Ottendorf-Okrilla - Dresden-Klotzsche bedient, den 30-Minuten-Takt herstellen.
12. Aus Sicht von Ottendorf-Okrilla sollte die Zusanbindung grundsätzlich am Bahnhof Süd enden (Variante EBO V4). Mit Blick auf das Buskonzept des VVO ist hier ein großer, attraktiver Umsteigepunkt zu schaffen. Hierzu sind die vorhandenen Flächen neu zu ordnen und zu prüfen, ob die Gemeinde ggf. eine weitere Fläche zur Nutzung als P+R bereitstellen kann.

Ab dem Südbahnhof Richtung Norden ist ein attraktiver Busverkehr im 30-Minuten-Takt (analog SB 33) einzurichten, der zugleich die verschiedenen Ortsteile von Königsbrück und Umlandgemeinden mit bedient. Die Busse sollten Mitnahmemöglichkeiten für Kinderwagen und Fahrräder (im inneren des Busses) bereithalten.

13. Sämtliche eingesetzten Busse wie auch die Haltestellen für Busse und Bahnen sind schnellstmöglich so umzubauen, dass diese einen barrierefreien Zustieg gewähren.
14. Außerhalb der Berufsverkehrszeiten bzw. vom Südbahnhof ins Gewerbegebiet sollte der Einsatz von kleineren Bussen geprüft werden (geringere Fixkosten -> Abschreibungen, Unterhaltskosten). Hierfür bietet sich die Einbindung kleinerer regionaler Busbetriebe an.
15. Wichtig für die Attraktivität des Busangebotes sind neben der Ausstattung/Modernität der Busse auch die Reisezeiten. Hierauf wird im Gutachten leider nicht eingegangen. Die Reisezeiten sollten sich deshalb – mit Blick auf die angedachten Entflechtungen – idealerweise verringern.
16. Für die Bekanntmachung der umfangreichen Veränderungen im Zug- und Busverkehr kann seitens des VVO auch das Amtsblatt Ottendorf-Okrilla (Beileger) sowie die Verteiler über den Gewerbeverein an möglichst alle Unternehmen genutzt werden.

Ziele von Ottendorf-Okrilla sind:

- ⇒ Deutliche Verbesserung des ÖPNV/SPNV-Angebots durch die Erhöhung der Taktung und der zeitlichen Ausdehnung der Angebote einschl. Wochenende.
- ⇒ Klare Linienführung bei den Buslinien.
- ⇒ Enge Abstimmung der Fahrpläne von Bussen und Bahnen zur Reduzierung und Optimierung der Umsteigezeiten.
- ⇒ Einsatz von Fahrzeugen (Größe der Busse) entsprechend der tageszeitlich unterschiedlichen Bedarfe (z.B. Schülerverkehr).
- ⇒ Erschließung neuer Fahrgastpotentiale durch (bessere) Anbindung verschiedener Gebiete (z.B. Gewerbegebiet).
- ⇒ Reduzierung von Staus durch lange bzw. häufige Schließzeiten an den Schrankenanlagen, damit Verbesserung des Verkehrsflusses im Ort (u.a. Vermeidung der Nutzung von Schleichwegen).
- ⇒ Erschließung von Industriebrachen für künftige Nutzungen wie Wohnen, Gewerbe, Ärzte, Pflegedienste u.a.

Durch diese Maßnahmen wird der ÖPNV in der Gemeinde und für das Umland spürbar attraktiver mit der Folge, dass mehr Bürger auf umweltfreundliche Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs umsteigen.

Fazit:

Die Gemeinde Ottendorf-Okrilla spricht sich hinsichtlich des zukünftig zum Einsatz kommenden schienengebundenen Verkehrsmittels für die Umsetzung der vom Gutachter vorgeschlagenen Taktverdichtung auf 30 Minuten nebst einer deutlichen zeitlichen Ausdehnung der Angebote sowie einer Verlängerung der Strecke bis Dresden Hauptbahnhof auf Grundlage der Vorzugsvariante „EBO 4“ aus. Hinsichtlich der Buslinien wird die Entflechtung der Linienführungen begrüßt. Die Fahrgastpotentiale des Gewerbegebietes sowie der Ortsteile von Ottendorf-Okrilla für Bus und Bahn sind dringend zu erschließen.

Mit der umgehenden Einrichtung eines Busverkehrs zwischen Königsbrück und Dresden-Klotzsche gemäß Ziffer 11 wird bereits frühzeitig die Nachfrage stimuliert und es werden schnell Erkenntnisse zu weiteren Bedarfen bzw. Nachbesserungen erkannt. Zudem ist der Busverkehr gemäß Ziffer 7 eine gute Option, den Querverkehr jenseits der Schiene in Ottendorf-Okrilla auszubauen und somit die Gemeinde weiterhin zu einem attraktiven Standort für Gewerbe und Wohnen zu etablieren.

Die zur verkehrstechnischen Untersuchung gehörenden Fahrpläne (Angebotskonzeption) wurden der Gemeinde Ottendorf-Okrilla nicht fristgerecht und erst auf Nachfrage zur Verfügung gestellt, um in diese Stellungnahme einfließen zu können. Wir behalten uns daher vor, die Stellungnahme hinsichtlich der Angebotskonzeption zeitnah zu überarbeiten und zu ergänzen.

Mit den genannten Forderungen (siehe Ziff. 1 bis 16) sowie Lösungsvorschlägen werden neben deutlichen Angebotsverbesserungen für Ottendorf-Okrilla zukünftig auch Laußnitz und Königsbrück nebst Umlandgemeinden mit dem ÖPNV im 30-Minuten -Takt erschlossen. Der Bus bietet flexiblere Einsatzmöglichkeiten gegenüber der Bahn hinsichtlich Haltstellen (Berücksichtigung der (neuen) Wohngebiete in der Stadt) sowie Bedienung der Umlandgemein-

den) als auch in der Fahrplangestaltung. Bei Umsetzung der Variante „EBO Variante 4“ werden ca. 900.000 EUR seitens des Freistaats Sachsen eingespart, welche in den Betrieb von attraktiven Buslinien investiert werden könnten. Zudem können notwendige Investitionen in das Schienen- und Infrastrukturnetz entfallen (z.B. barrierefreie Sanierung der Bahnsteige). Auch über die Nachnutzung der Trasse gibt es bereits konzeptionelle Ideen wie z.B. die Einbindung in das Wegenetz des Westlausitzer Heidebogens.

Die VCDB hat in ihrem Gutachten neben der „EBO-Variante 4“ als alternative Vorzugsvariante die „BOStrab-Mitfall 3“ benannt, nach der anstelle des Zuges die Straßenbahn im 30-Minuten-Takt bis Ottendorf-Okrilla fährt und ab da ein Bus bis Königsbrück. Für Ottendorf-Okrilla ist die Umsetzung dieser Variante unverändert denkbar.

Mittelfristig könnte daher dieser Lösungsansatz vertiefend untersucht werden, da die Straßenbahn

- ein umweltfreundliches Verkehrsmittel darstellt,
- einen wesentlichen Beitrag zur E-Mobilität im Landkreis leisten würde,
- die Kosten im laufenden Betrieb signifikant unter denen des Zuges liegen.

Die Gemeinde Ottendorf-Okrilla begrüßt die konzeptionelle Neufassung und Verbesserung des ÖPNVs im Raum Ottendorf-Okrilla und wünscht sich und allen Beteiligten eine weiterhin konstruktive Zusammenarbeit sowie eine Weiterführung der Einbeziehung in den Planungs- und Umsetzungsprozess.
