



## Liniennetz des Greifswalder Stadtbusverkehrs

|  |                            |
|--|----------------------------|
| <i>Einbringer/in</i><br>60.2 Stadtbauamt/Abteilung Stadtentwicklung/Untere<br>Denkmalschutzbehörde | <i>Datum</i><br>30.05.2022 |
|--|----------------------------|

| <i>Beratungsfolge</i> |                  | <i>Sitzungsdatum</i> | <i>Beratung</i> |
|-----------------------|------------------|----------------------|-----------------|
| Hauptausschuss (HA)   | Beratung         | 30.05.2022           | Ö               |
| Bürgerschaft (BS)     | Beschlussfassung | 27.06.2022           | Ö               |

### Beschlussvorschlag

Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald bestätigt den in Anlage 1 beigefügten Liniennetzplan des Greifswalder Stadtbusverkehrs und beschließt dessen Umsetzung.

### Sachdarstellung

#### **Anlass und Zielstellung der Überplanung des Liniennetzes**

Städtebauliche Veränderungen, verkehrspolitische Zielstellungen zur Angebotserweiterung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2017 bis 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald, machen es notwendig das Liniennetz des Stadtbusverkehrs anzupassen und die Fahr-, Dienst- und Umlaufplanung zu optimieren. Dabei gilt es betriebliche sowie betriebswirtschaftliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

#### **Struktur des ÖPNV in Greifswald**

Mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Neuordnung der Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Mecklenburg-Vorpommern ist die UHGW seit dem 4. September 2011 große kreisangehörige Stadt des Landkreises Vorpommern-Greifswald. Auf Grundlage der öffentlichen Vereinbarung vom 8./19. November 2013 zwischen dem Landkreis Vorpommern-Greifswald und der UHGW hat der Landkreis gemäß § 3 Abs. 4 ÖPNVG M-V die Aufgaben eines Aufgabenträgers betreffend den ÖPNV für das Stadtgebiet auf die UHGW mit Ausnahme der Aufstellung des Nahverkehrsplans übertragen. Zu den auf die UHGW übertragenen Aufgaben gehören neben Organisation und Ausgestaltung, insbesondere die Planung des ÖPNV im Stadtgebiet.

Im Dezember 2021 wurde das Planungsbüro *VerkehrsConsult Dresden-Berlin* mit der Überplanung des Liniennetzes beauftragt.

#### **Vorgehensweise**

Zur Darstellung der Anforderungen sowie der Potenziale für die Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs wurde eine umfangreiche sach- und datenbasierte Analyse durchgeführt, diese umfasste eine Raumstrukturanalyse (Einwohnerzahlen in Altersstufen, Arbeitsplätze und / oder Beschäftigte am

Arbeitsort, Schulplätze, Freizeitziele und touristische Attraktionspunkte (POIs), Verkaufsflächen, Entwicklungsgebiete, Pendlerstatistiken usw.) sowie die Analyse des ÖPNV-Angebotes (Auswertung Fahrplandaten, Fahrgastzahlen, Nutzung einzelner Linien bzw. Korridore, Reisezeiten, Umstiegszeiten usw.)

Begleitet wurde die Liniennetzüberplanung durch einen intensiven Beteiligungsprozess: Nach einer offenen Bürger-Befragung im Januar 2022 und den zahlreichend Hinweisen sowie der vorangegangenen Analyse-Ergebnissen, wurden zwei verschiedene Liniennetzentwürfe, Variante 1 und Variante 2, erarbeitet und im Rahmen des zweiten Teils des Beteiligungsprozesses dann im Nahverkehrsbeirat am 21.04.2022, in einer öffentlichen Online- und Präsentveranstaltung am 25./26.04.2022 sowie im Ausschuss für Bauwesen, Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Nachhaltigkeit 10.05.2022 vorgestellt und beraten. Hieraus ergab sich ein klares Votum für Variante 2.

Die aus dem zweiten Teil der Beteiligung hervorgegangenen Anregungen wurden wiederum in einer Variante 2a und 2b dargestellt. Eine nachträgliche Online-Abstimmung des Ausschusses für Bauwesen, Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Nachhaltigkeit 10.05.2022 votierte für Variante 2a (N=12 folgendes Ergebnis: (8 x Variante 2a; 2 x Variante 2b; 2 x Enthaltung).

Darüber hinaus gingen nochmals Anregungen aus der Bevölkerung, der AG barrierefreie Stadt sowie verschiedenen Ortsteilversammlungen, ein wurden ebenfalls bei der finalen Planung berücksichtigt.

### **Das neue Liniennetz**

Das vorgelegte Liniennetz ist das Ergebnis aus dem o. g. Beteiligungsprozess sowie dem Abstimmungsprozess zwischen Stadtbauamt Greifswald und Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH und stellt schlussendlich die im Beteiligungsprozess vorgestellte Variante 2a, mit der Linienführung der Linie 41 aus Variante 2b dar, und umfasst im Wesentlichen folgende Kernelemente:

- Verästelungsnetz als Netz-Grundform, dadurch ergeben sich bessere Direktverbindungen
- 8 Linien (u.a. mit Kleinbussen vgl. Anlage 2, Folie 11) im 30-Minuten-Takt auf allen Linien
- durchgehender einheitlicher Bedienzeitraum von 05:00 bis 21:00 Uhr auf den Linien 21, 22, 30, 41, 42, 51, 52
- Linienüberlagerungen führen zu einem dichtem Takt
- Bedienzeitraum auf der Linie 10 (Stadtrandsiedlung) von 05:00 bis 22:00 Uhr
- weitere Bedienung ab 04:00 Uhr und 21:00 bis 24:00 Uhr mittels Spätlinie (vgl. Anlage 3) und On-Demand-Verkehr
- Bedienung der Gebiete Friedrichshagen, Ladebow/Wieck, Groß Schönwalde und Stadtrandsiedlung/Industriegebiet ganztägig im On-Demand-Verkehr
- dichtere Anbindung Ostseeviertel Parkseite sowie Direktverbindung OEZ-Klinikum, dafür Verringerung der Anbindung P+R Eldena auf 30-Minuten-Takt
- Erreichbarkeit aller Schulen im östlichen Stadtbereich über Linie 30
- sehr gute Einbindung des Südbahnhofs und H.-Beimler-Straße (10, 22, 51)
- Direktverbindung der Campusbereiche

Grundsätzlich werden mit dem neuen Liniennetz bis 2025 folgende Anbindungen und damit eine sukzessive Erweiterung des ÖPNV-Angebotes geschaffen:

- Anbindung P&R Parkplatz Klosterruine Eldena zu Dezember 2022
- Anbindung Campus Berthold-Beitz-Platz/Universitätsklinikum

voraussichtlich Dez. 2022

- Anbindung Schulstandort Ellernholzteich zum Schuljahresbeginn 2025
- Erschließung der Bebauungsplangebiete Nr. 55 - Hafenstraße -, Nr. 55A - Alter Speicher - , Nr. 62 - An den Wurthen -, voraussichtlich ab 2025
- Bedienung des Ortsteils Ladebow (über On-Demand-Verkehr)
- Anbindung Ostseevierviertel Ryckseite (gemäß Strategiepapier Stadtumbau Ostseevierviertel Ryckseite 2021)
- Verbesserte Bedienung des Ortsteils Friedrichshagen (über On-Demand-Verkehr)
- Erschließung Bebauungsplan Nr. 119 - Koitenhagen Süd - sowie Sportzentrum über Schönwalder Landstraße

Die Einführung des sogenannten On-Demand-Verkehrs oder auch gebündelte Bedarfsverkehre stellt eine Flexibilisierung der Angebotskapazität dar (vgl. BV-V/07/0465-01 „Attraktivitätssteigerung des ÖPNV 2022+“ geändert beschlossen am 08.11.2021).

Eine Anbindung des Ortsteils über den Stadtbusverkehr ist im Rahmen der aktuellen Liniennetzplanung nicht möglich, da das Konzessionsgebiet der Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH das Stadtgebiet Greifswald ohne Ortsteil Riems umfasst.

### Finanzierung

Die Einführung des neuen Liniennetzes erfordert 2 zusätzliche Standardbusse und 2 zusätzliche

Kleinbusse. Die genauen Kosten lassen sich erst nach Vorliegen der Fahrplankilometer berechnen. Überschlägig kann man aber von ca. 700.000 EUR/Jahr Mehrkosten ausgehen (Busabschreibung für die genannten 4 Busse plus Personalkosten (2,7 Fahrer/Bus) plus Kraftstoff und Service). Die Mehraufwendungen aus diesen Maßnahmen sind bereits im Wirtschaftsplan der VBG geplant und erhöhen damit auch den durch die Stadtwerke über den Ergebnisabführungsvertrag auszugleichenden Verlust. Die mit der Einführung des sogenannten On-Demand-Verkehrs oder auch gebündelte Bedarfsverkehre verbundenen Aufwendungen sind nach BV-V/07/0465-01 „Attraktivitätssteigerung des ÖPNV 2022+“ vom 08.11.2021 mit der Zuführung der 1 Mio. € an die Stadtwerke Greifswald GmbH für den Ausgleich erhöhter Verluste abgegolten.

### Umsetzung

Das neue Liniennetz wird - in Abhängigkeit der Zustimmung der Genehmigungsbehörde, dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr - zum Fahrplanwechsel Dezember 2022 eingeführt.

### Finanzielle Auswirkungen

| Haushalt         | Haushaltsrechtliche Auswirkungen<br>(Ja oder Nein)? | HHJahr |
|------------------|---|--------|
| Ergebnishaushalt | Nein  | -      |
| Finanzhaushalt   | Nein  | -      |

|   | Teil-<br>haushalt | Produkt/Sachkonto/<br>Untersachkonto | Bezeichnung | Betrag in € |
|---|-------------------|--------------------------------------|-------------|-------------|
| 1 |                   | -                                    | -           | -           |

| HHJahr | Planansatz<br>HHJahr in € | gebunden in € | Über-/ Unterdeckung<br>nach Finanzierung in € |
|--------|---------------------------|---------------|---|
|        |                           |               |   |

|   |  |   |   |   |
|---|--|---|---|---|
| 1 |  | - | - | - |
|---|--|---|---|---|

|   | HHJahr | Produkt/Sachkonto/<br>Untersachkonto Deckungsvorschlag | Deckungsmittel in € |
|---|--------|--|---------------------|
| 1 |        | -  | -                   |

|                             |      |
|-----------------------------|------|
| Folgekosten (Ja oder Nein)? | Nein |
|-----------------------------|------|

|   | HHJahr | Produkt/Sachkonto<br>/ Untersachkonto | Planansatz<br>in € | Jährliche<br>Folgekosten für | Betrag in € |
|---|--------|---------------------------------------|--------------------|------------------------------|-------------|
| 1 | -      | -                                     | -                  | -                            | -           |

### Auswirkungen auf den Klimaschutz

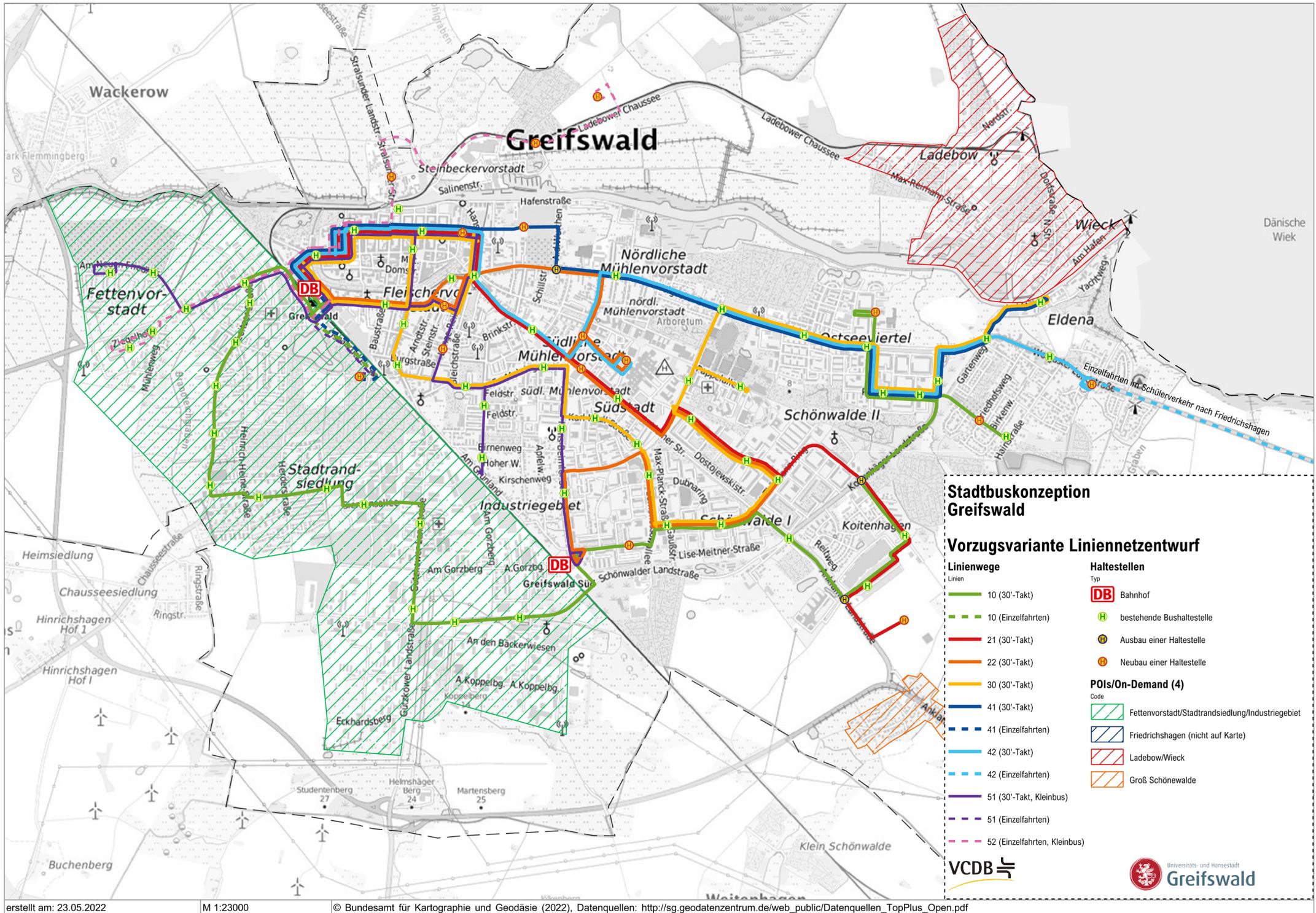
| Ja, positiv | Ja, negativ | Nein |
|-------------|-------------|------|
| Ja          |             |      |

#### **Begründung:**

Mit Steigerung des ÖPNV-Angebotes wird der Umweltverbund gestärkt und der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr unterstützt.

### Anlage/n

- 1 Liniennetz Vorzugsvariante öffentlich
- 2 Präsentationsfolien Vorstellung Bau- und Klima-Ausschuss öffentlich
- 3 Linienführung Spätbus öffentlich
- 4 Antworten zu Fragen aus dem Nahverkehrsbeirat am 21-04-2022 öffentlich



## Überplanung des Liniennetzes des Stadtbusverkehrs Greifswald

Bericht zur Liniennetzplanung

Sitzung des Ausschusses BuK, 10.05.2022

LINIENNETZPLAN UNIVERSITÄTS- UND HANSESTADT GREIFSWALD **1** **2** **3**



# Agenda

- 1 Rückschau auf den Prozess
- 2 Grundparameter der Liniennetzplanung
- 3 Liniennetzentwurf Vorzugsvariante

1

Rückschau auf den Prozess

## Rückschau auf den Prozess



### **Projektstartschuss mit einem Auftakt am 04. Januar 2022 mit Stadt und VBG.**

11. und 12. Januar 2022: Vor-Ort-Befahrung gemeinsam mit Stadtverwaltung und VBG

22. Februar 2022: Abschluss und Präsentation zur Analyse

15. März 2022: Interner Workshop zu Liniennetzvorschlägen

24. März 2022: Abstimmung mit dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr

...und weitere interne Abstimmungen

### **Politische Begleitung**

08. März 2022: Ausschuss für Bauwesen, Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Nachhaltigkeit

21. April 2022: Nahverkehrsbeirat

10. Mai 2022: Ausschuss für Bauwesen, Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Nachhaltigkeit

27. Juni 2022: Bürgerschaft

### **Bürgerbeteiligung**

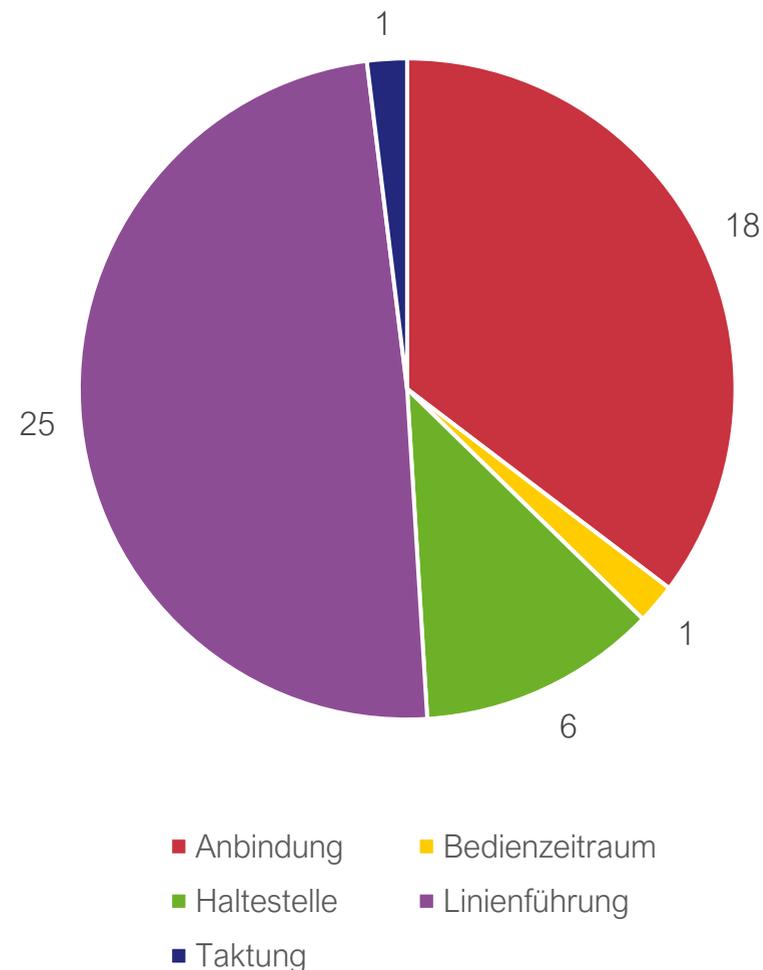
13. bis 31. Januar 2022: digitale Bürgerbeteiligung für Wünsche, Kritik, Anregungen zum aktuellen Netz

25. April 2022: Bürgerworkshop zu den vorgeschlagenen Liniennetzvarianten im SchwalBe

26. April 2022: digitaler Bürgerworkshop zu den vorgeschlagenen Liniennetzvarianten

## Rückmeldung aus der 2. Bürgerbeteiligung

- » 51, fast nur konstruktive, Rückmeldungen
- » meist nur Anbindungs- und Linienführungsvorschläge im Bereich:
  - » Eldena
  - » Wieck
  - » Ostseeviertel Parkseite
  - » Schönwalde I/II
- » Kritik vor allem an der verschlechterten Taktung der Verbindung Wieck – Ostseeviertel Parkseite – Innenstadt und vermuteten „Überangebots“ am P+R Eldena
- » Vorschlag weiterer Haltestellenpositionen:
  - » Ernst-Thälmann-Ring (Verlegung Tolstoistraße)
  - » Riemser Weg (auf der Wolgaster Straße)
  - » DLZ (auf der Anklamer Straße)

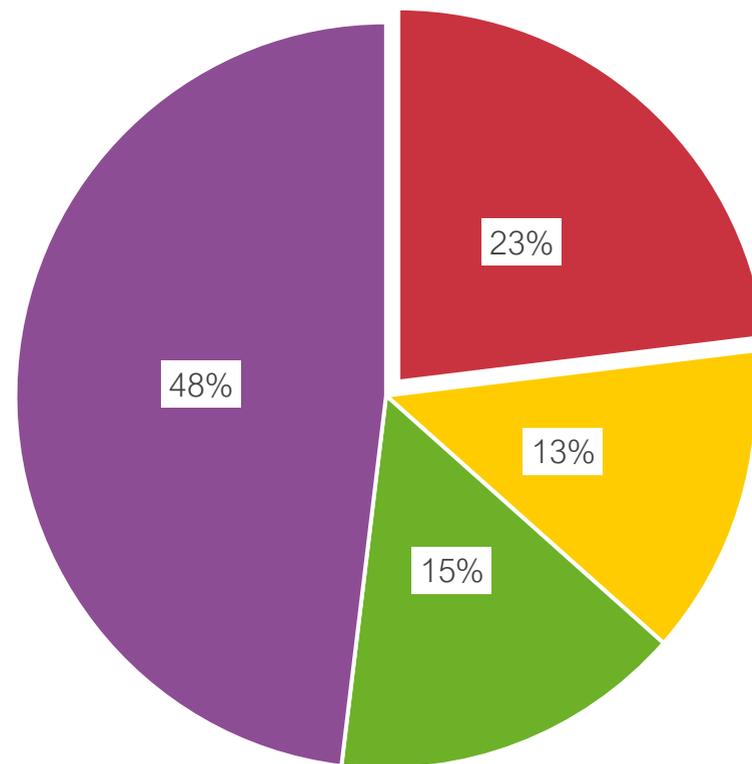


## Rückmeldung aus der 2. Bürgerbeteiligung

- » Einteilung der Rückmeldungen in 4 Kategorien:
  - » keine Berücksichtigung
  - » wird in Betracht gezogen
  - » findet Berücksichtigung
  - » keine Betrachtung, da nicht Vorzugsvariante

### Themen, die vorerst keine Berücksichtigung finden:

- » Anbindung Ladebow außerhalb On-Demand
- » Anbindung Altes Ostseeviertel
- » Anbindung der StraZe im Spätbusverkehr
- » Auslassung der Anbindung der Uniklinik
- » Taktverdichtung am Rathaus



- (noch) keine Berücksichtigung
- wird in Betracht gezogen
- findet Berücksichtigung
- keine Betrachtung, da nicht Vorzugsvariante

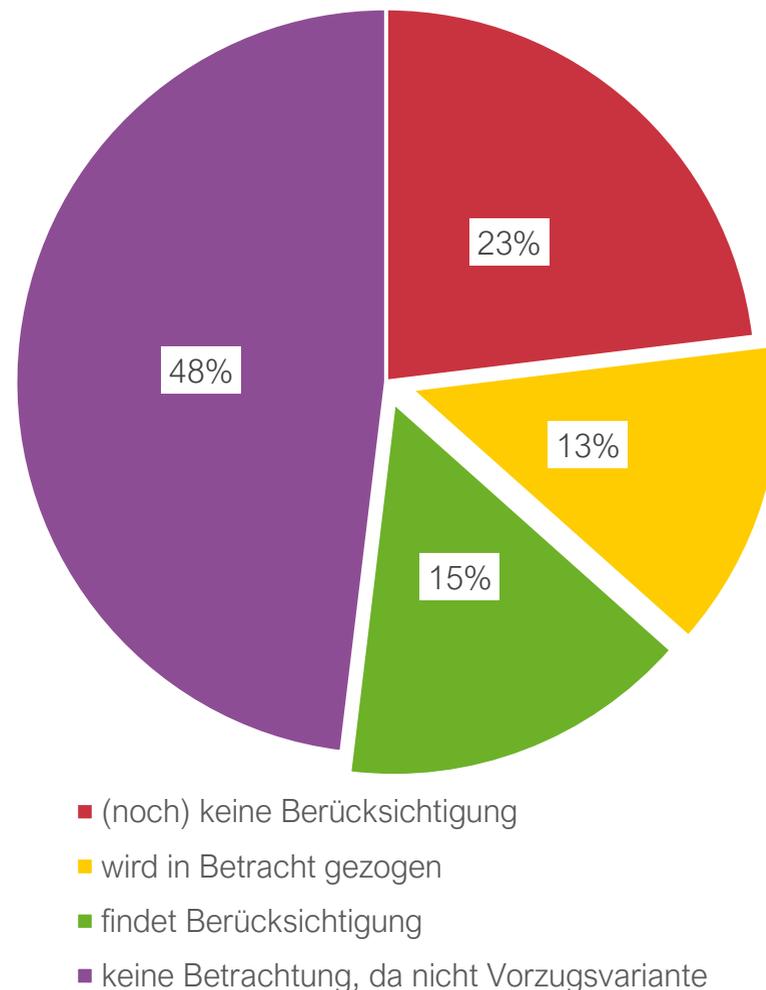
## Rückmeldung aus der 2. Bürgerbeteiligung

### Themen, die in Betracht gezogen werden:

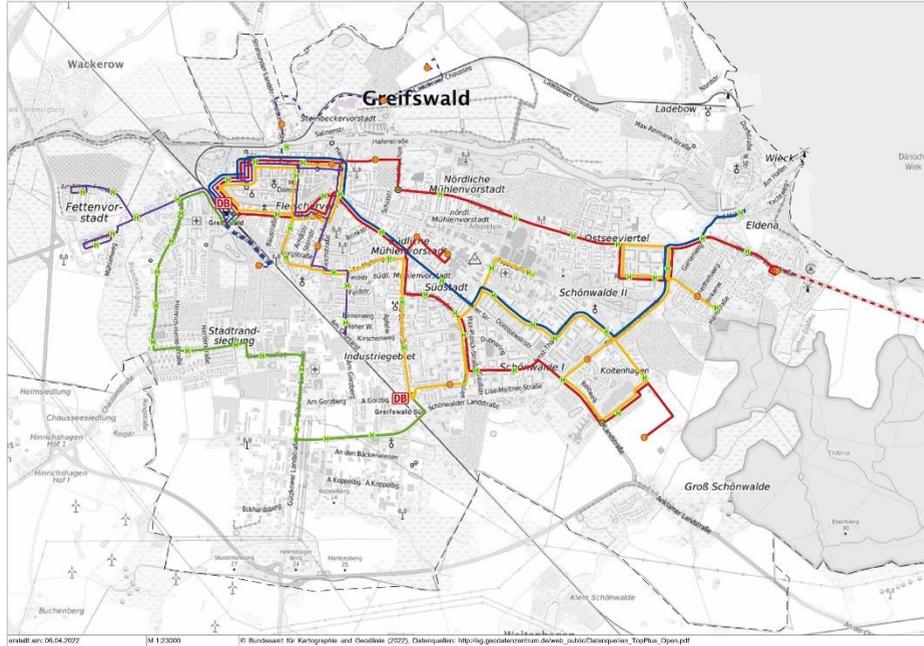
- » zusätzliche Haltestelle am Europa-Hotel/DLZ
- » Führung einer weiteren Linie nach Wieck, Brücke

### Themen, die Berücksichtigung finden:

- » zusätzliche Haltestelle „Riemser Weg“
- » Führung einer weiteren Linie über Ostseevierviertel (Parkseite)
- » Einzelfahrten während Schichtwechselzeit im Industriegebiet
- » Prüfung einer besseren Direktverbindung zwischen Schönwalde I und der Innenstadt

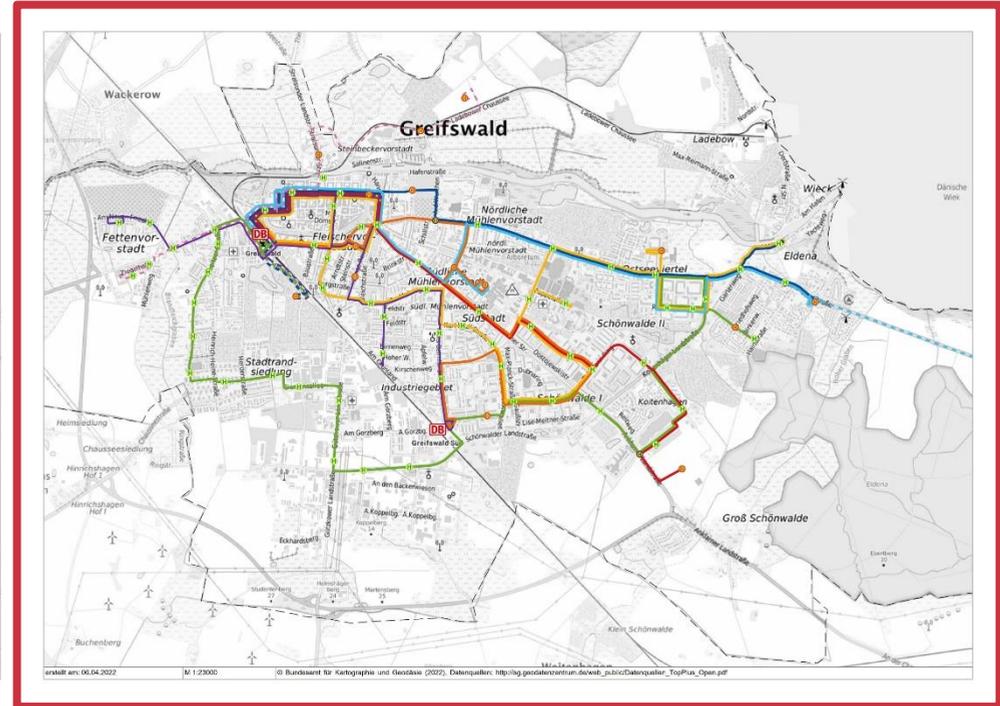


# Votum zu den Varianten



## Variante 1

Vor-Ort-Workshop: 0 Stimmen  
digitaler Workshop: 5 Stimmen



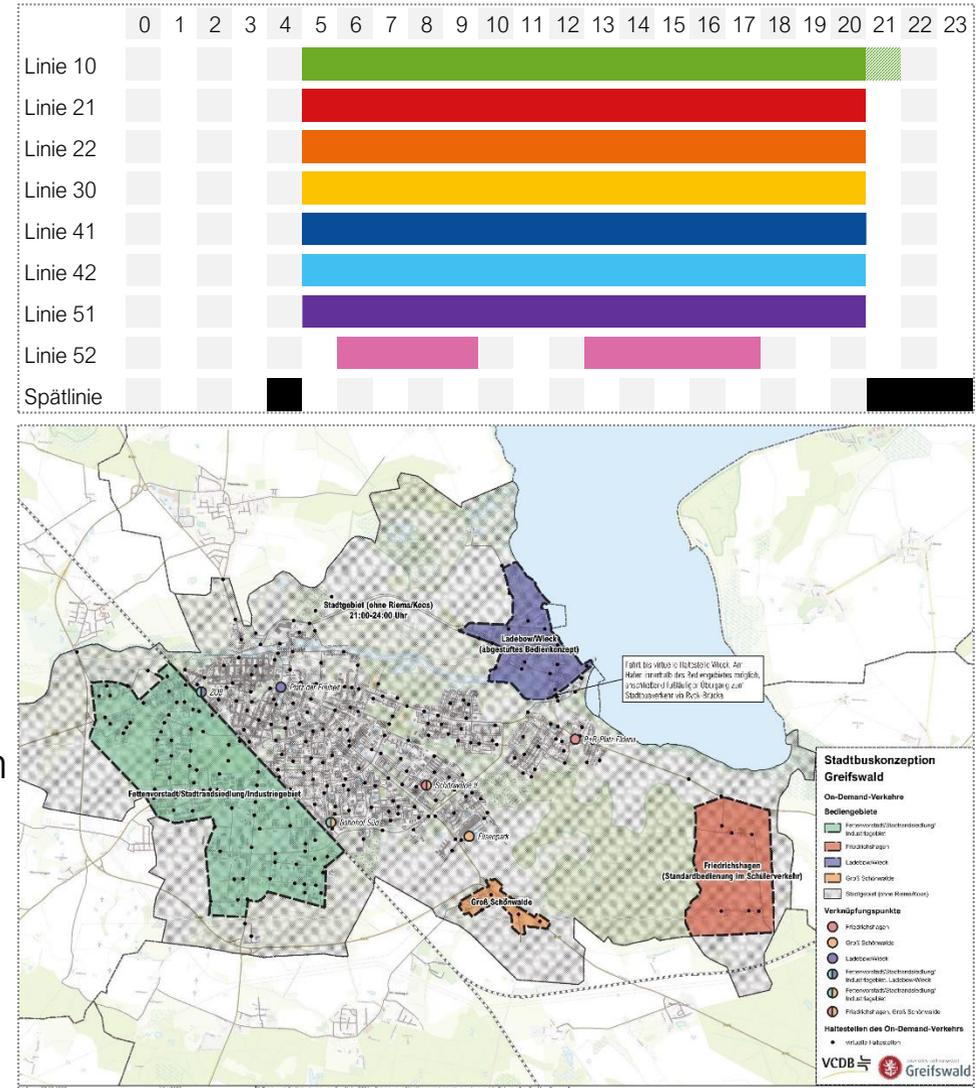
## Variante 2

Vor-Ort-Workshop: 7 Stimmen  
digitaler Workshop: 8 Stimmen  
Vorzugsvariante von Stadtverwaltung, VBG



## Parameter der Variante 2

- » durchgehender einheitlicher Bedienzeitraum
  - » von **05:00 bis 21:00 Uhr** auf den Linien 21, 22, 30, 41, 42, 51, 52
  - » von **05:00 bis 22:00 Uhr** auf der Linie 10
- » weitere Bedienung **ab 04:00 Uhr** und **21:00 bis 24:00 Uhr** mittels Spätlinie und On-Demand-Verkehr
- » Bedienung der Gebiete Friedrichshagen, Ladebow/Wieck, Groß Schönwalde und Stadtrandsiedlung/Industriegebiet ganztägig im On-Demand-Verkehr
- » Netz-Grundform Verästelungsnetz bedingt einen **30'-Takt** auf allen Linien



# Parameter der Variante 2

## Fahrzeugeinsatz

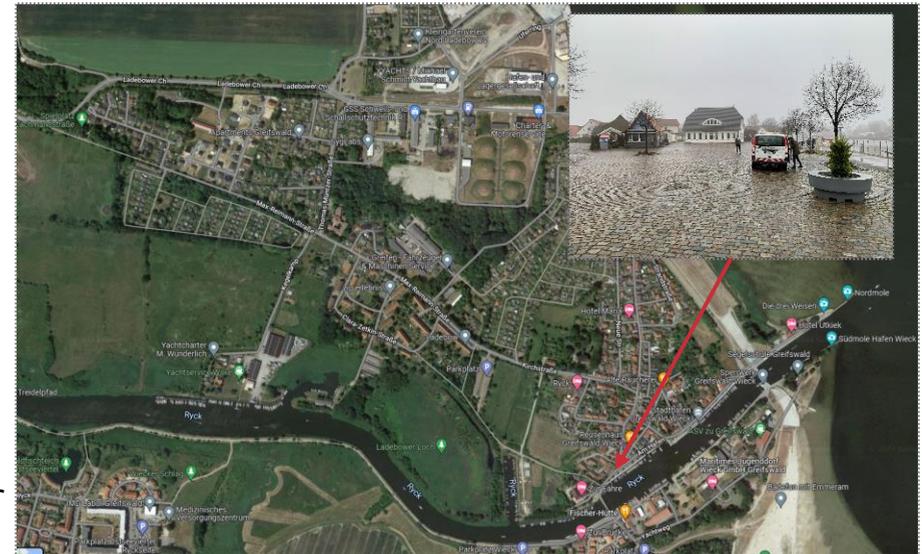
- » heute im Einsatz bei der VBG: 12 Standard- und Gelenkbusse, 1 Kleinbus
- » Variante 2 erfordert **2 zusätzliche Standardbusse** und **2 zusätzliche Kleinbusse**

## Bedienung von Wieck und Ladebow

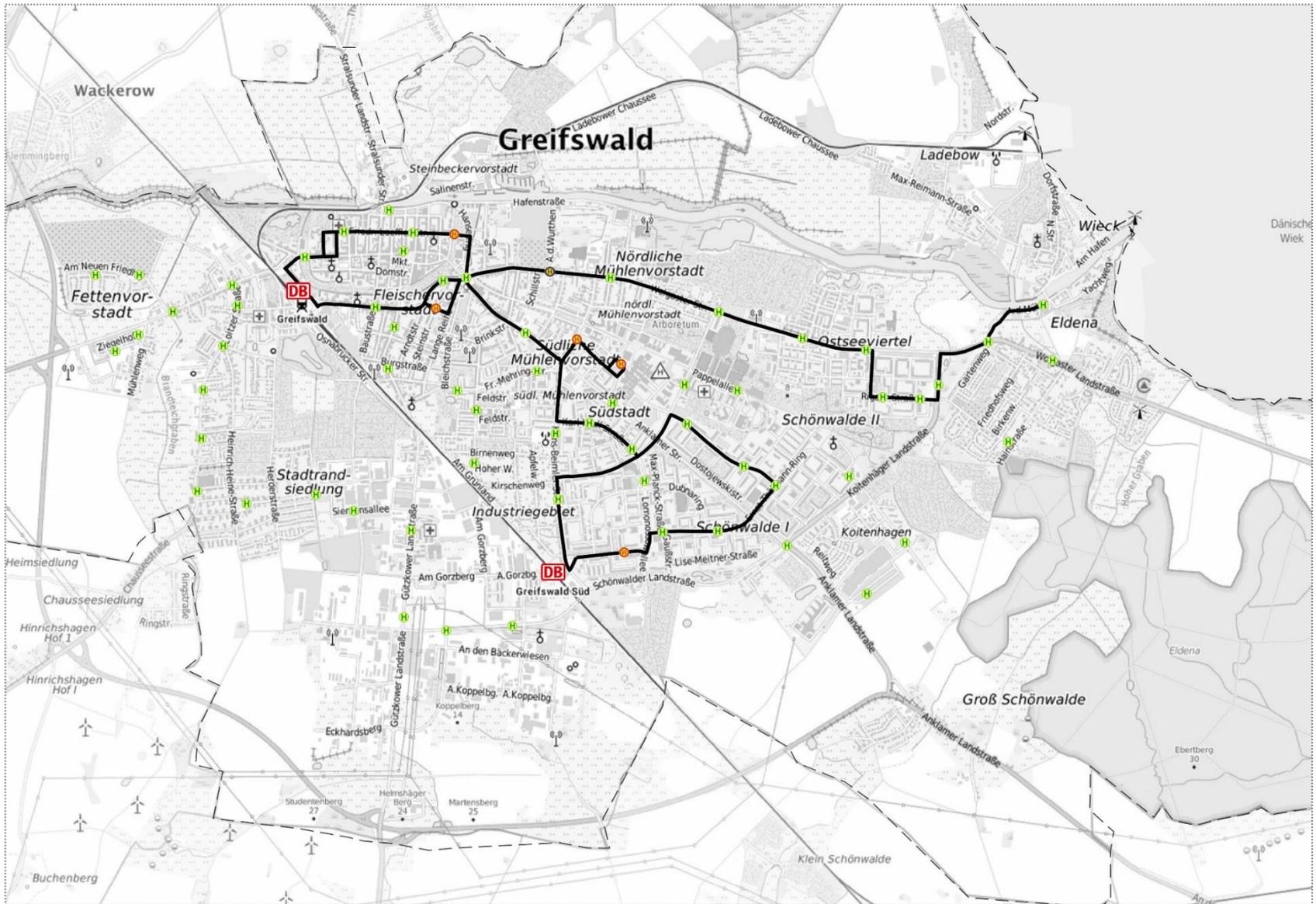
- » durchgehendes Angebot erfordert barrierefreie Haltestellen und Wendemöglichkeit in Wieck, Am Hafen
- » denkmalschutztechnisch aktuell keine Einrichtung einer solchen Haltestelle möglich
- » Führung einer Linie nur bis Ladebow wäre betriebswirtschaftlich nicht sinnvoll
- » gebündelter On-Demand-Verkehr stellt signifikante Verbesserung der Bedienung und Erschließung dar



© MAN Truck & Bus SE, © Google Maps



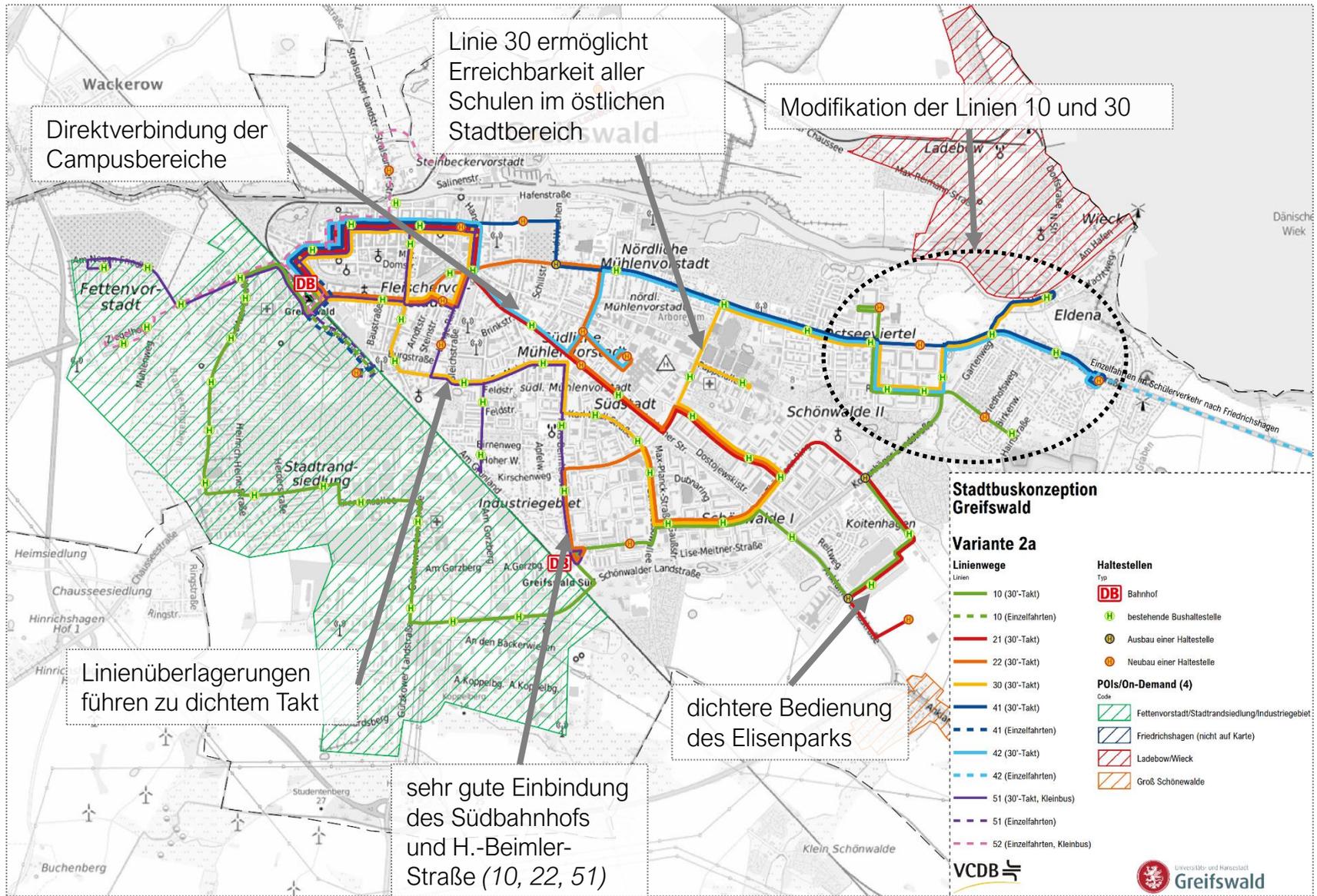
# Spätlinie



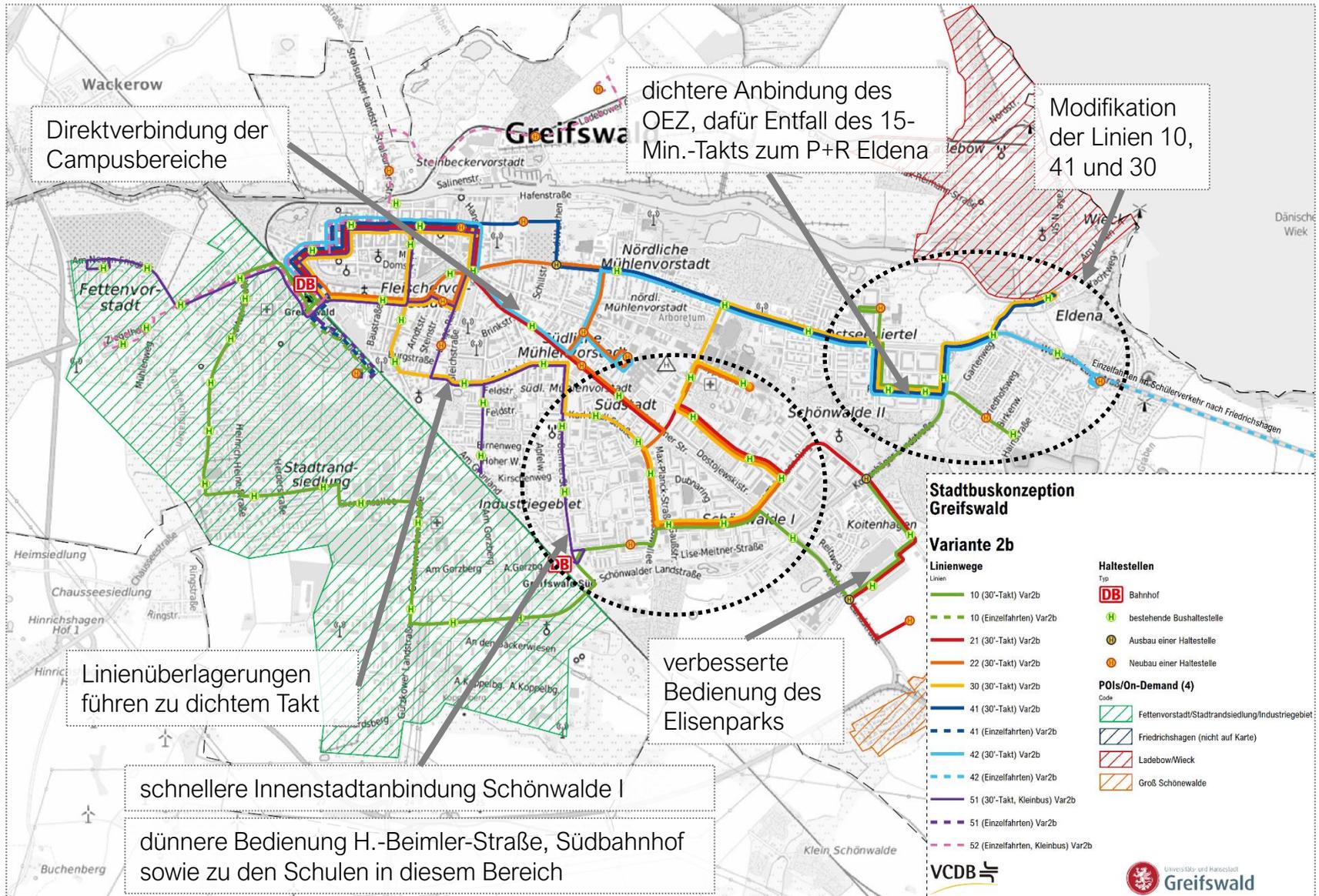
3

## Liniennetzentwurf Vorzugsvariante

# Variante 2a



# Variante 2b

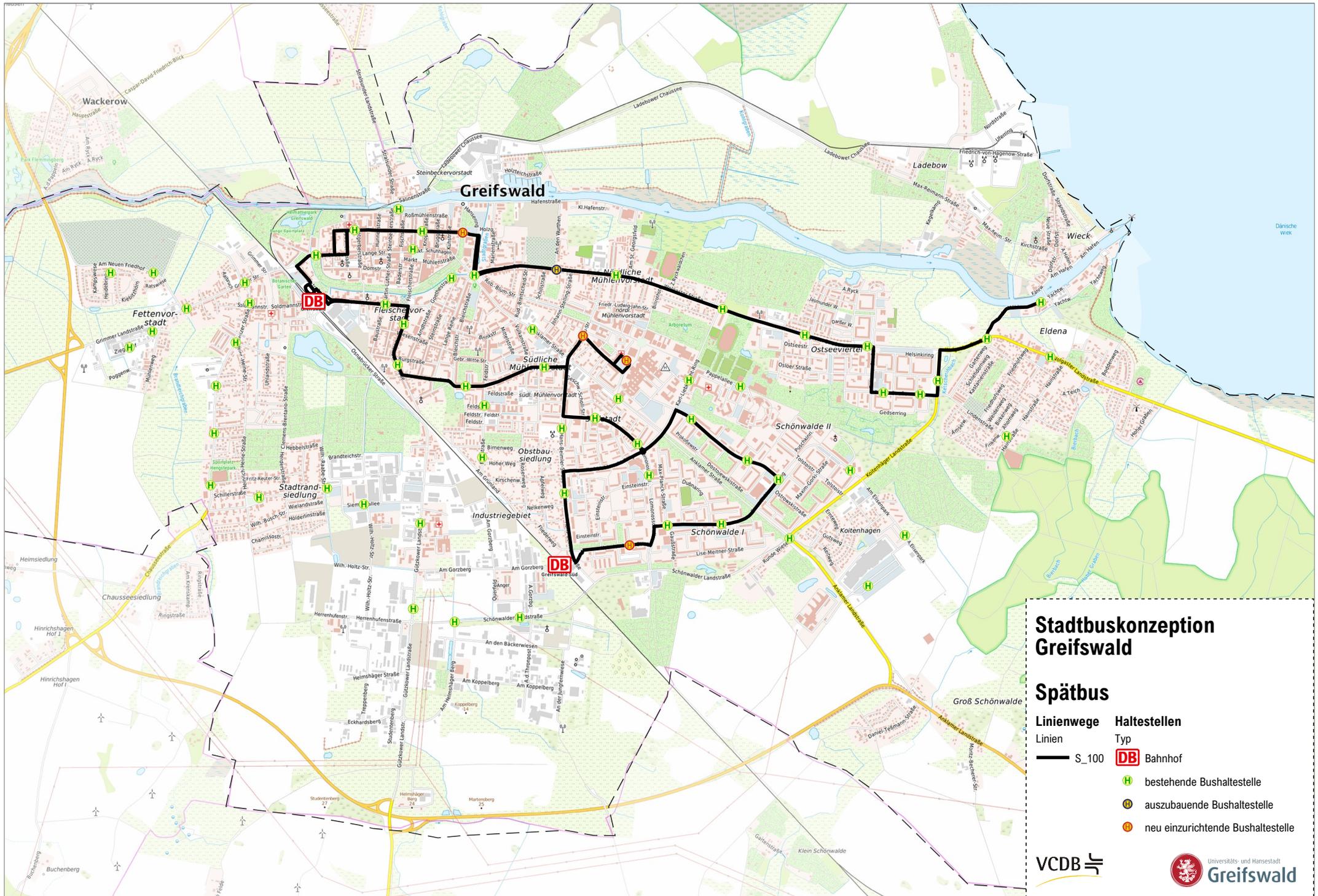


## Weitere Schritte

- » Entscheidung zugunsten einer Vorzugsvariante für das Liniennetz
- » Durchführung der Fahrplanung
- » Durchführung der Umlauf- und Dienstplanung in Zusammenarbeit mit der VBG
- » Erstellung eines Umsetzungskonzeptes für den Netzstart und eine schrittweise weitere Umsetzung in den nächsten Jahren

Dipl.-Ing.  
Felix Friedrich  
Projektingenieur  
Verkehrsplanung  
0351 48 23 184  
f.friedrich@vcdb.de

**Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**



## Stadtbuskonzeption Greifswald

### Spätbus

|                   |                                   |
|-------------------|-----------------------------------|
| <b>Linienwege</b> | <b>Haltestellen</b>               |
| Linien            | Typ                               |
| S_100             | Bahnhof                           |
|                   | bestehende Bushaltestelle         |
|                   | auszubauende Bushaltestelle       |
|                   | neu einzurichtende Bushaltestelle |

Freigabe via Workflow zur BV-V/07/0582

Amt 60 – Stadtbauamt

Freigabe via Workflow zur BV-V/07/0582

über: Dezernat II Frau von Busse

Freigabe via Workflow zur BV-V/07/0582

an Mitglieder des Nahverkehrsbeirates

**Betreff:** Antworten der **Fragen und Anregungen** aus der Sitzung des Nahverkehrsbeirates vom 21.04.2022 zur Liniennetzplanung des Stadtbusverkehrs

Die Beantwortung setzt sich aus Zuarbeiten des beauftragten Planungsbüros VCDB, VBG und Amt 60 zusammen.

|                              |  |  |
|------------------------------|--|--|
| <b>Beantwortung erfolgt:</b> | öffentlich <input checked="" type="checkbox"/> | nichtöffentlich <input type="checkbox"/> |
|------------------------------|--|--|

1. **Könnte es sinnvoll sein die 42 nicht über die Loefflerstraße zu führen sondern über die Bahnhofstraße? Dies wäre eine weitere Differenzierung der Linienfamilie und würde die südliche Innenstadt und nördliche Fleischervorstadt besser erschließen. In der heutigen Linie 2 ist der Ausstieg Goethestraße sehr beliebt. Bei Linie 21 und 22 wird dies ähnlich gehandhabt.**

Antwort: Bei der Linie 42 geht es um die Herstellung der beiden Campusteile. Von daher sehen wir von dieser Modifikation ab.

2. **Die Anbindung der Steinbeckervorstadt durch die 52 ist dürftig. In der Straße finden auch abends Kulturveranstaltungen statt. Das gilt auch für die Spätlinie, die vielleicht auch über den Hansering (Museumshafen in Sichtweite) geführt werden könnte. Eine Anbindung der Steinbecker Vorstadt würde vermutlich an der fehlenden Wendemöglichkeit scheitern (schade, dass der Kreisverkehr an der Esso-Tankstelle nicht da ist).**

Antwort: Eine Anbindung der Steinbeckervorstadt an den Stadtbusverkehr ist vorgesehen, kann jedoch erst mit Schaffung einer Wendemöglichkeit umgesetzt werden. Im Zuge der Umsetzung des B-Plan 116 – Östlich Kleingartensparte Rosental – wird eine Wendemöglichkeit für den Stadtbusverkehr mitgeplant. Der Vorschlag, den Hansering (mit Museumshafen) mit der Spätlinien anzubinden, wurde begrüßt. Die Prüfung ergab, dass die Abbiegeradien bei einer Führung des Stadtbusverkehrs Hansering – Steinbecker Straße – Friedrich-Loeffler-Straße (und Gegenrichtung) nicht ausreichend sind und bei Abbiegevorgängen regelmäßig auf die gegenüberliegende Fahrspur ausgewichen werden muss, was bei regelmäßig verkehrenden Linienbussen im Sinne der Verkehrssicherheit und der Gewährleistung des fließenden Verkehrs zu vermeiden ist. Dies gilt für Solobusse (12 m Länge) wie für Kleinbusse gleichermaßen.

3. **Wir bitten um die Prüfung einer zusätzlichen Haltestelle am Parkplatz Museumshafen Nord/Salinenstraße. So könnte dieser auch zum P&R-Parkplatz (Linie 52) für Verkehr aus Richtung Stralsund werden. \* Die 52 muss vielleicht nicht so zum ZOB geführt werden wie bereits fünf andere Linien. Wie wäre es, wenn die 52 stattdessen Richtung Domstraße geführt würde (neue Haltestellenvorschläge: ZPP; Uni Hauptgebäude) und**

**dann z.B. über die Rubenowstraße wieder zurück zur Bahnhofstraße fände. Diese Führung ließe sich vermutlich auch mit den ohnehin geplanten Kleinbussen vereinbaren.**

Antwort: Der Vorschlag zur Einrichtung einer Haltestelle an der Ladebower Chaussee/Parkplatz Museumshafen Nord wird im Zuge der Anbindung der Steinbeckervorstadt an den Stadtbusverkehr geprüft (vgl. Antwort zu Punkt 2). Die Domstraße ist für den Linienverkehr aus verkehrsplanerischer Sicht aufgrund der hohen Radverkehrszahlen und den engen Straßenquerschnitten nicht geeignet.

- 4. Die Enden der Linie 30, 41 und 42 nach Wieck Brücke/Eldena P&R müssen überdacht werden. Wieck ist das wichtigere Ziel. Ein 30 Minutentakt für Wieck Brücke-Innenstadt halten wir nicht für ausreichend. Dies wäre effektiv der Fall auch bei den zwei geplanten Linien (41,30), da die Linie 30 nur mit vielen Umwegen in die Innenstadt fährt.**

Antwort: Es wird in Variante 2b eine Verdichtung der Verbindung Osteeviertel-Innenstadt implementiert. Eine weitere Verdichtung auf einen 15-Min.-Takt auch zwischen Wieck und der Innenstadt ist fahrzeugneutral nur mit einer Kappung der Führung zum zukünftigen Schulzentrum Ellernholzteich möglich. Dies ist nicht zu empfehlen.

- 5. Interessant wäre eine bessere Anbindung der nördlichen Mühlenvorstadt Richtung Lomonossowallee insbesondere zum EKZ Möwencentral (Paketabholung!). \* Am Pomeroder Platz verpassen sich die Linien 21, 22, 42 sowie 30, 51 nur knapp, und bilden bisher keinen Umstiegsknotenpunkt. Langfristig gedacht wäre es vielleicht eine Überlegung wert, diese Mehrfachkreuzung grundlegend zu überplanen. In der aktuellen Planung könnten die Haltestellen Franz-Mehring-Straße (noch nicht barrierefrei) und die neu zu schaffende Haltestelle in der Rathenaustraße enger zusammengedrückt werden.**

Antwort: Eine beschleunigte Verbindung zwischen Lomonossowallee und Innenstadt wird in Variante 2b ausgeplant. Die Einrichtung einer größeren Umsteigehaltestelle am Pomeroder Platz ist nicht ohne Weiteres möglich, da die Linien hier zwar in räumlicher Nähe zueinander verkehren, aber dennoch durch Abstände der Haltestellen zu den jeweiligen Teilknotenpunkten lange Umsteigewege provoziert werden. Dadurch sind Umsteigevorgänge in anderen Teilen der Stadt unkomplizierter bzw. mit geringerem Aufwand durchführbar. Denkbar ist eine komplexe Umplanung des Bereiches, die jedoch voraussichtlich über den Horizont des Projektes hinausgehen wird.

- 6. Wir würden es begrüßen, wenn ähnliche Zahlen wie zur Beschreibung des Ist-Zustandes auch für den Entwurf des neuen Linienplans vorliegen würden, damit die Verbesserung des Angebots auch metrisch beschrieben werden kann. Einen von geografischen Zusammenhängen entkoppelten schematischen Liniennetzplan wollen wir zur besseren Analyse ebenfalls haben.**

Antwort: Eine „Nach-Evaluation“ sowie die Herstellung eines grafisch ansprechenden schematischen Liniennetzplanes ist derzeit nicht Bestandteil des Auftrags. Ein schematischer Liniennetzplan soll jedoch nach Festlegung eines Liniennetzplanes in Auftrag gegeben werden.

|          |
|----------|
| Anlage/n |
|----------|

Keine