



Liniennetz des Greifswalder Stadtbusverkehrs

<i>Einbringer/in</i> 60.2 Stadtbauamt/Abteilung Stadtentwicklung/Untere Denkmalschutzbehörde	<i>Datum</i> 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 (Ja oder Nein)?	HHJahr
Ergebnishaushalt	Nein	-
Finanzhaushalt	Nein	-

	Teil- haushalt	Produkt/Sachkonto/ Untersachkonto	Bezeichnung	Betrag in €
1		-	-	-

HHJahr	Planansatz HHJahr in €	gebunden in €	Über-/ Unterdeckung nach Finanzierung in €

1		-	-	-
---	--	---	---	---

	HHJahr	Produkt/Sachkonto/ Untersachkonto Deckungsvorschlag	Deckungsmittel in €
1		-	-

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

	HHJahr	Produkt/Sachkonto / Untersachkonto	Planansatz in €	Jährliche 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