BV-V/07/0582-02
Beschlussvorlage der Verwaltung
öffentlich

Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Liniennetz des Greifswalder Stadtbusverkehrs

Einbringer/in	*Datum*
60.2 Stadtbauamt/Abteilung Stadtentwicklung/Untere Denkmalschutzbehörde	01.06.2022

Beratungsfolge		*Sitzungsdatum*	*Beratung*
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 am 10.05.2022 vorgestellt und beraten (vgl. Anlage 2). 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 Ortteilversammlungen, ein. Diese wurden ebenfalls bei der finalen Planung berücksichtigt. Antworten zu den Fragen aus der Sitzung des Nahverkehrsbeirates sowie der AG Barrierefreien Stadt, sind in Anlage 4 und 5 aufgeführt.

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 Ostseeviertel Ryckseite (gemäß Strategiepapier Stadtumbau Ostseeviertel 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	gebunden in €	Über-/ Unterdeckung

		HHJahr in €		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	-	-	-	-	-

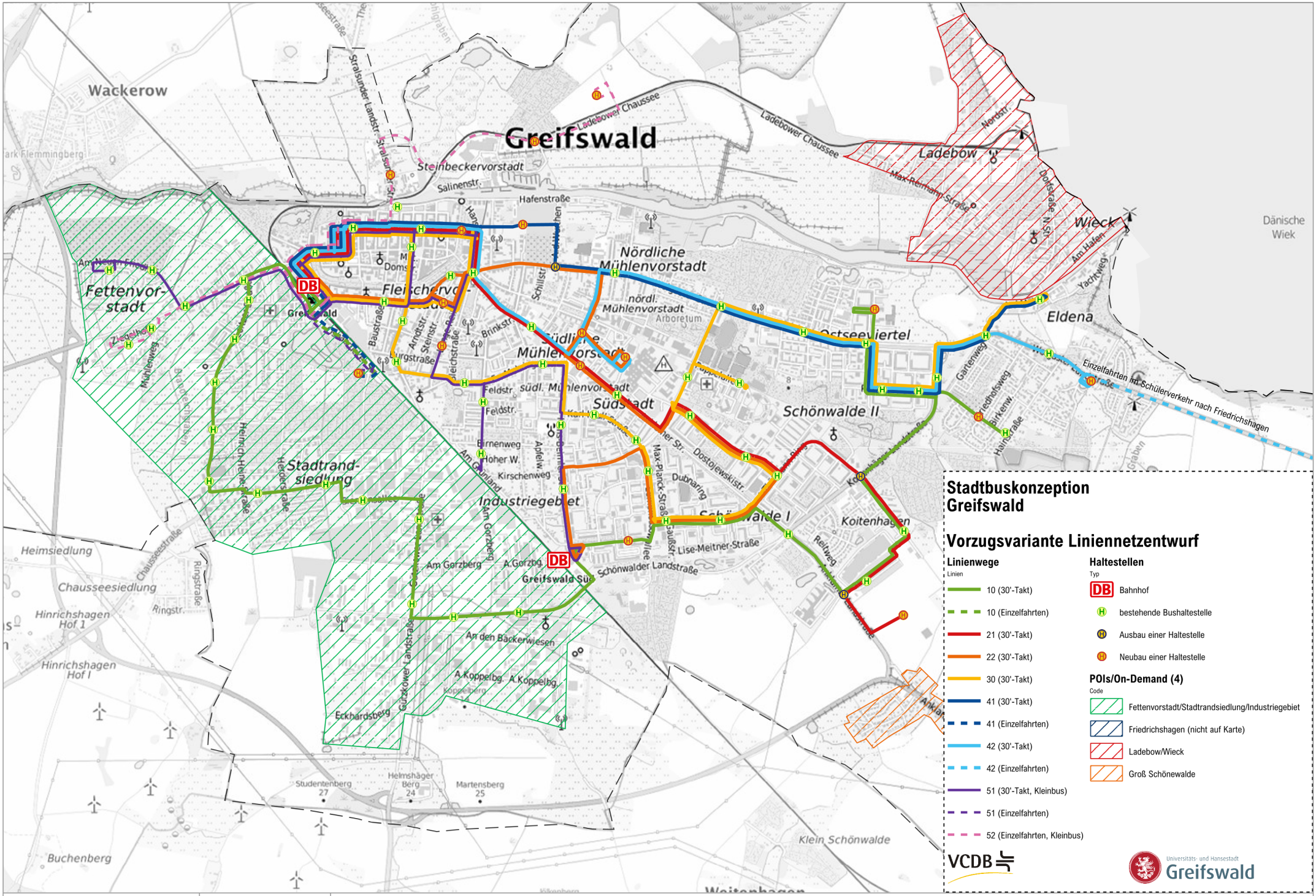
Auswirkungen auf den Klimaschutz

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 Anlage 1 Liniennetz Vorzugsvariante öffentlich
2 Anlage 2 Präsentationsfolien Vorstellung Bau- und Klima-Ausschuss öffentlich
3 Anlage 3 Linienführung Spätbus öffentlich
4 Anlage 4 Antworten zu Fragen aus dem Nahverkehrsbeirat am 21-04-2022 öffentlich
5 Anlage 5 Antworten zu Fragen der AG Barrierefreie Stadt aus der Sitzung vom 26.04.2022 öffentlich



erstellt am: 23.05.2022	M 1:23000	© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2022), Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

VCDB

Überplanung des Liniennetzes des Stadtbusverkehrs Greifswald

Bericht zur Liniennetzplanung

Sitzung des Ausschusses BuK, 10.05.2022

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

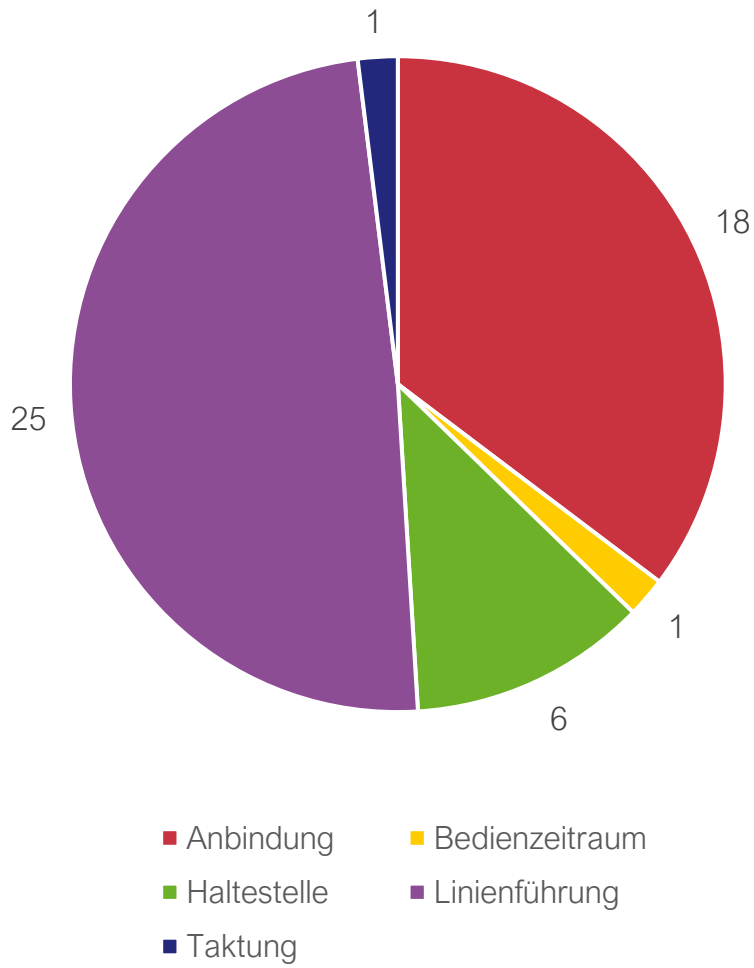
- 08. März 2022: Ausschuss für Bauwesen, Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Nachhaltigkeit
- 21. April 2022: Nahverkehrsbeirat
- *10. Mai 2022: Ausschuss für Bauwesen, Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Nachhaltigkeit*
- *27. Juni 2022: Bürgerschaft*

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)

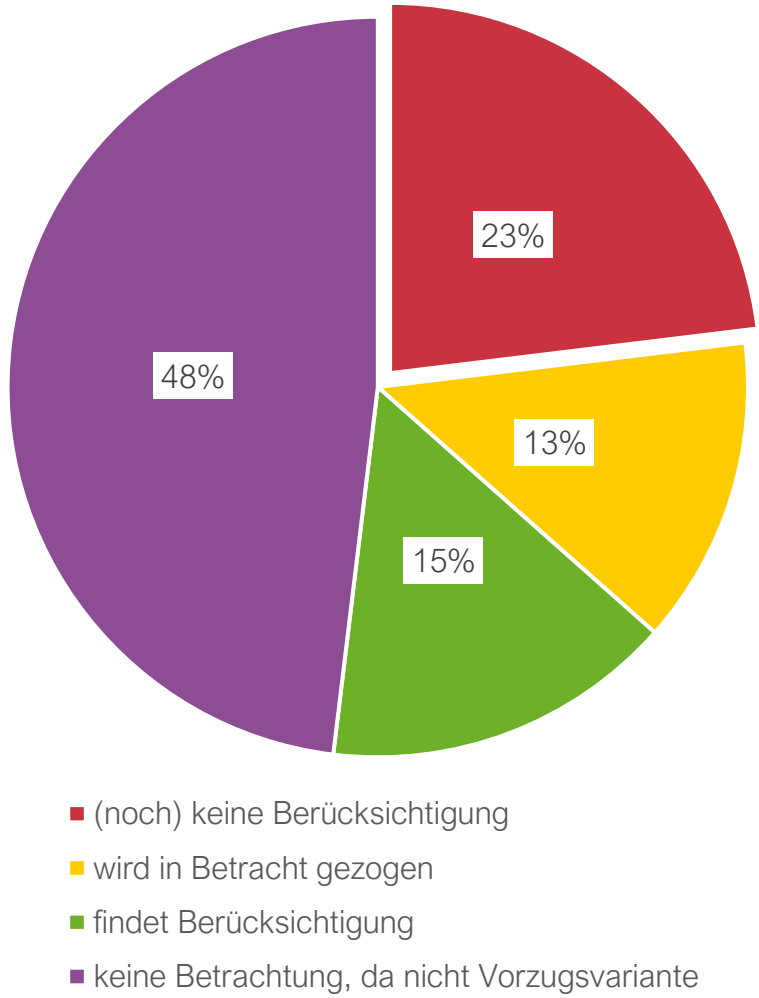


Rückmeldung aus der 2. Bürgerbeteiligung

- 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



Rückmeldung aus der 2. Bürgerbeteiligung

Themen, die in Betracht gezogen werden:

» zusätzliche Haltestelle am Europa-Hotel/DLZ

» Führung einer weiteren Linie nach Wieck, Brücke

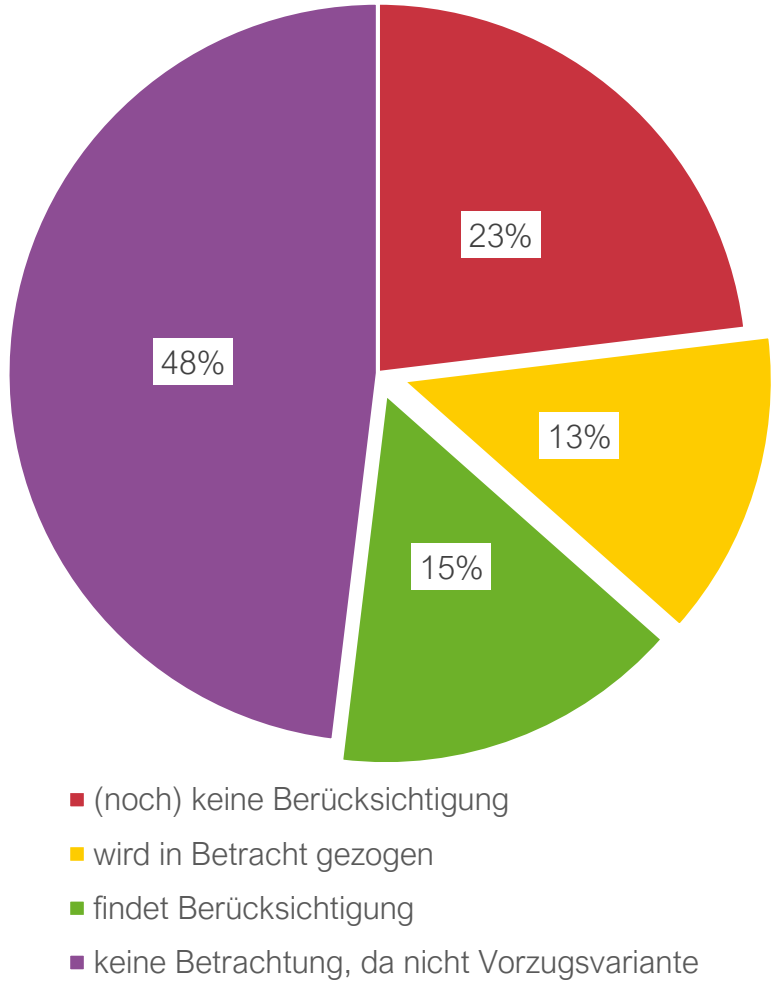
Themen, die Berücksichtigung finden:

» zusätzliche Haltestelle „Riemser Weg“

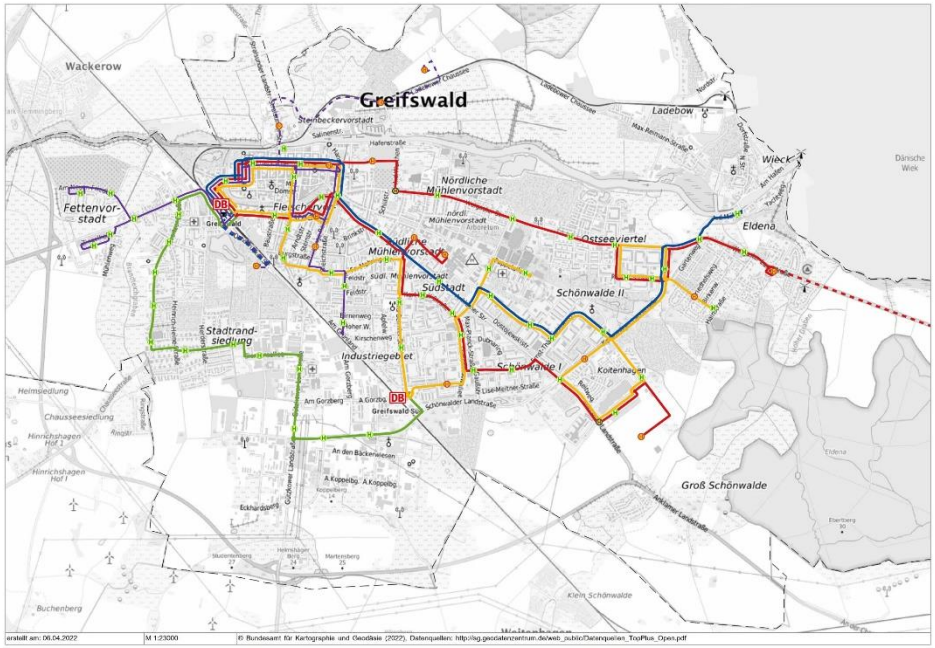
» Führung einer weiteren Linie über Ostseeviertel (Parkseite)

» Einzelfahrten während Schichtwechselzeit im Industriegebiet

» Prüfung einer besseren Direktverbindung zwischen Schönwalde I und der Innenstadt



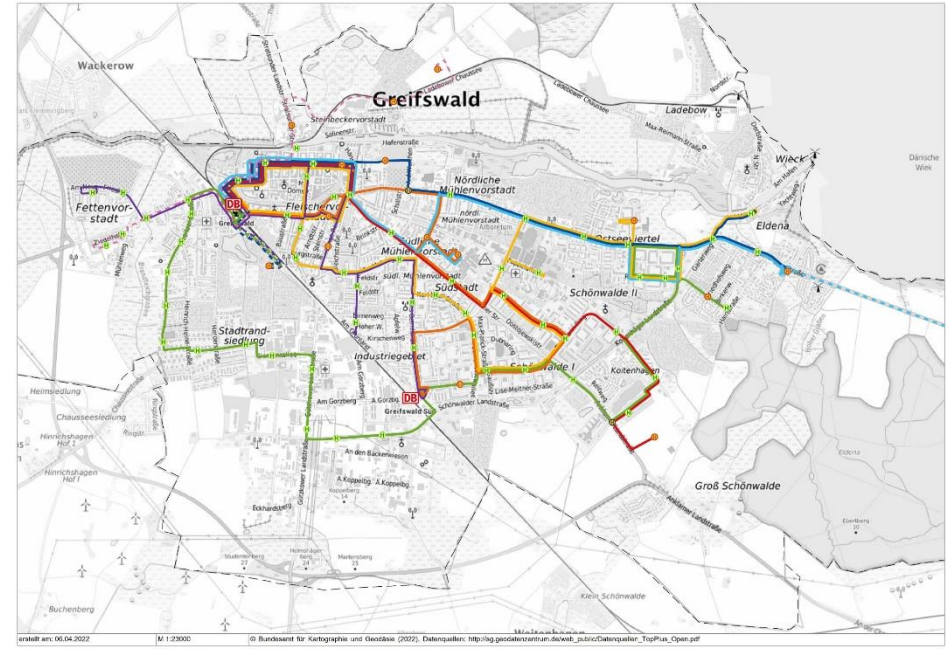
Votum zu den Varianten



Variante 1

Vor-Ort-Workshop: 0 Stimmen

digitaler Workhop: 5 Stimmen



Variante 2

Vor-Ort-Workshop: **7 Stimmen**

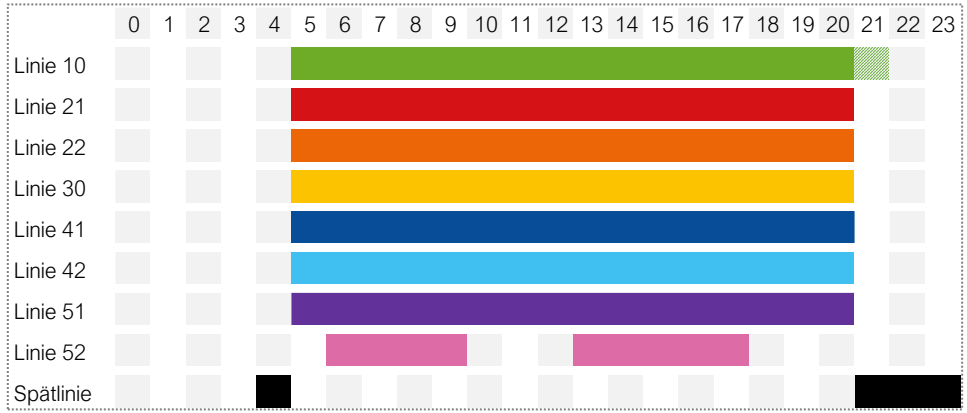
digitaler Workhop: **8 Stimmen**

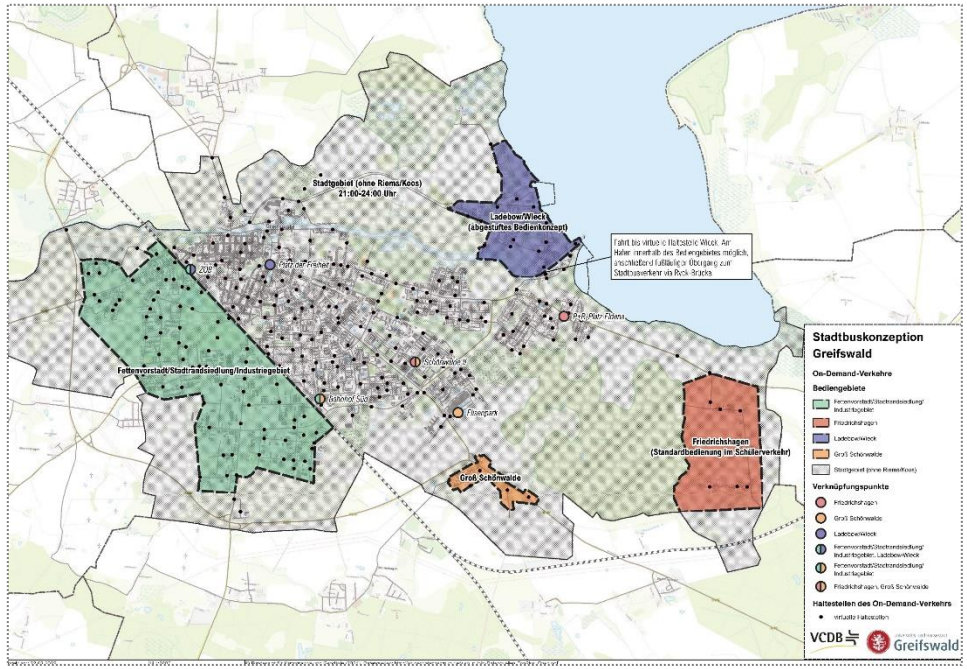
Vorzugsvariante von Stadtverwaltung, VBG

2 Grundparameter der Liniennetzplanung

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**

© MAN Truck & Bus SE, © Google Maps

Bedienung von Wieck und Ladebow

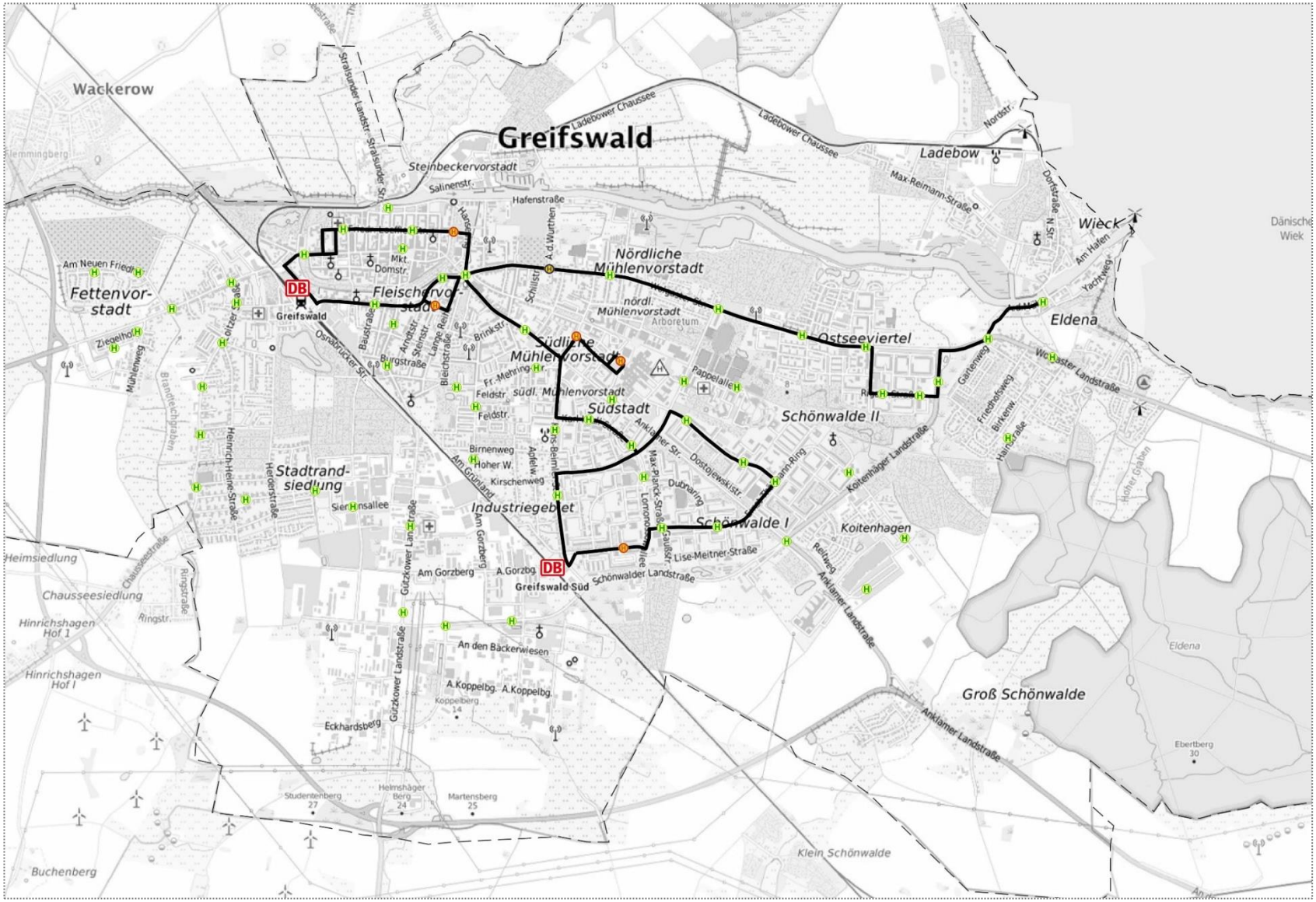
» durchgehendes Angebot erfordert barrierefreie Haltestellen und Wendemöglichkeit in Wieck, Am Hafen

» 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

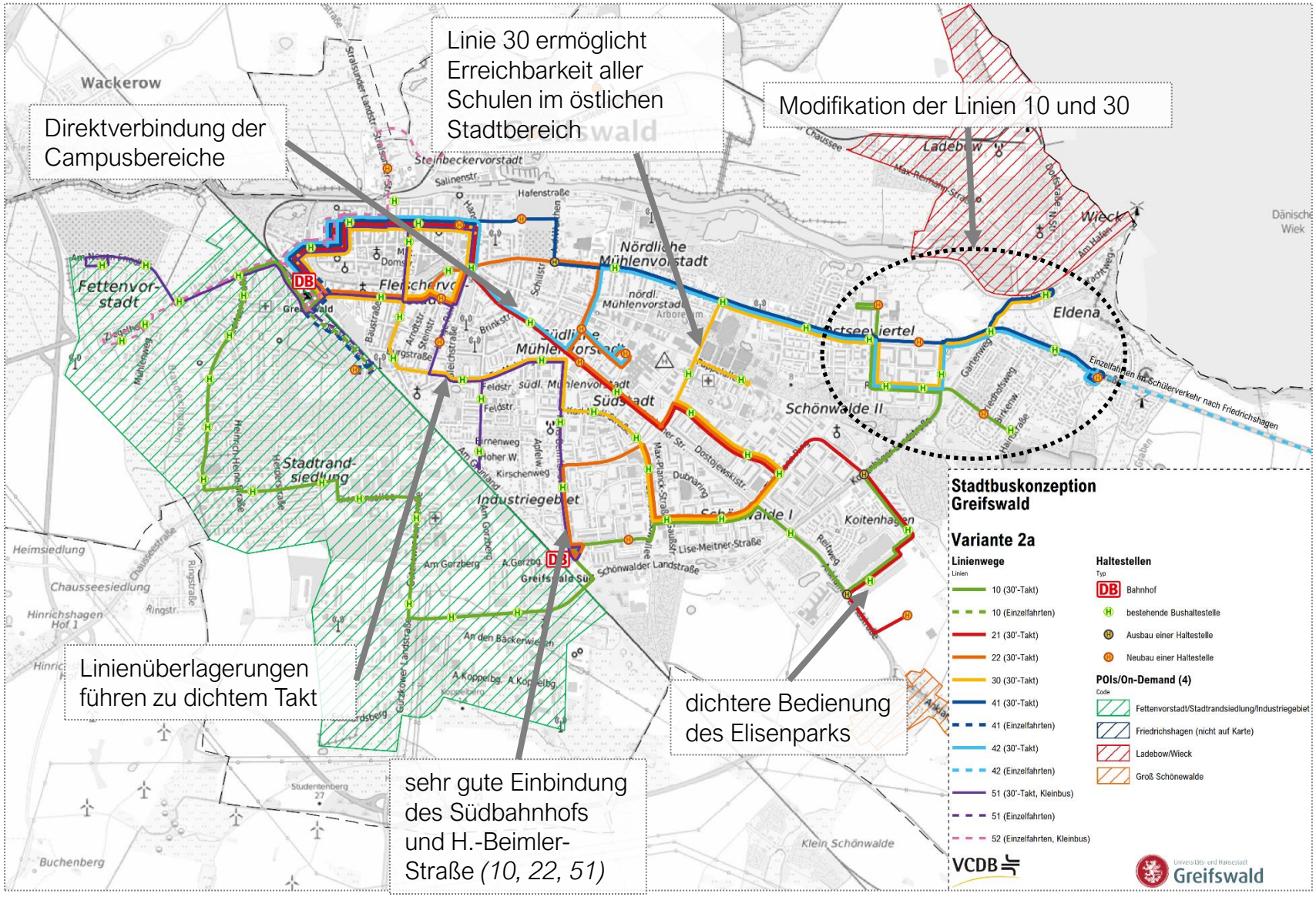
Spätlinie



Wackerow
Greifswald
Steinbeckervorstadt
Ladebow
Wieck
Eldena
Nördliche Mühlenvorstadt
nördl. Mühlenvorstadt
Fettenvorstadt
Fleischervorstadt
Südliche Mühlenvorstadt
südl. Mühlenvorstadt
Südstadt
Ostseeviertel
Schönwalde II
Schönwalde I
Koitenhagen
Stadtrandsiedlung
Industriegebiet
Greifswald Süd
Groß Schönwalde
Klein Schönwalde
Heimsiedlung
Chausseesiedlung
Buchenberg
Dänische Wiek

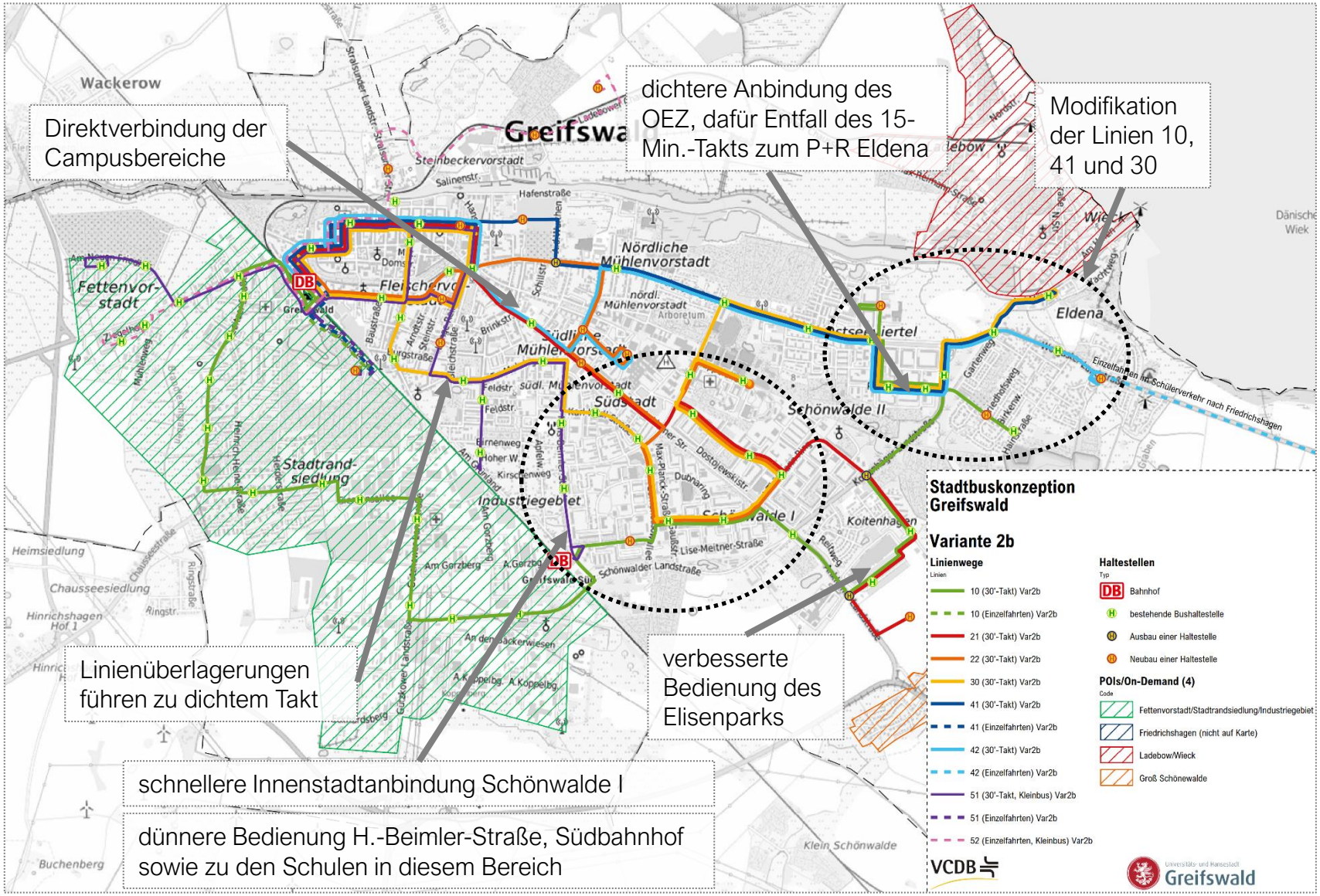
3 Liniennetzentwurf Vorzugsvariante

Variante 2a



Linie 30 ermöglicht Erreichbarkeit aller Schulen im östlichen Stadtbereich
Modifikation der Linien 10 und 30
Direktverbindung der Campusbereiche
Linienüberlagerungen führen zu dichtem Takt
dichtere Bedienung des Elisenparks
sehr gute Einbindung des Südbahnhofs und H.-Beimler-Straße *(10, 22, 51)*
Stadtbuskonzeption Greifswald
Variante 2a
Linienwege
Linien
10 (30'-Takt)
10 (Einzelfahrten)
21 (30'-Takt)
22 (30'-Takt)
30 (30'-Takt)
41 (30'-Takt)
41 (Einzelfahrten)
42 (30'-Takt)
42 (Einzelfahrten)
51 (30'-Takt, Kleinbus)
51 (Einzelfahrten)
52 (Einzelfahrten, Kleinbus)
Haltestellen
Typ
DB Bahnhof
bestehende Bushaltestelle
Ausbau einer Haltestelle
Neubau einer Haltestelle
POIs/On-Demand (4)
Code
Fettenvorstadt/Stadtrandsiedlung/Industriegebiet
Friedrichshagen (nicht auf Karte)
Ladebow/Wieck
Groß Schönewalde
VCDB
Universitäts- und Hansestadt Greifswald
Wackerow
Fettenvorstadt
Stadtrandsiedlung
Industriegebiet
Nördliche Mühlenvorstadt
Südstadt
Schönwalde II
Schönwalde I
Eldena
Wieck
Ladebow
Koitenhagen
Heimsiedlung
Chausseesiedlung
Hinrichshagen Hof 1
Buchenberg
Klein Schönwalde
Einzelfahrten im Schülerverkehr nach Friedrichshagen

Variante 2b



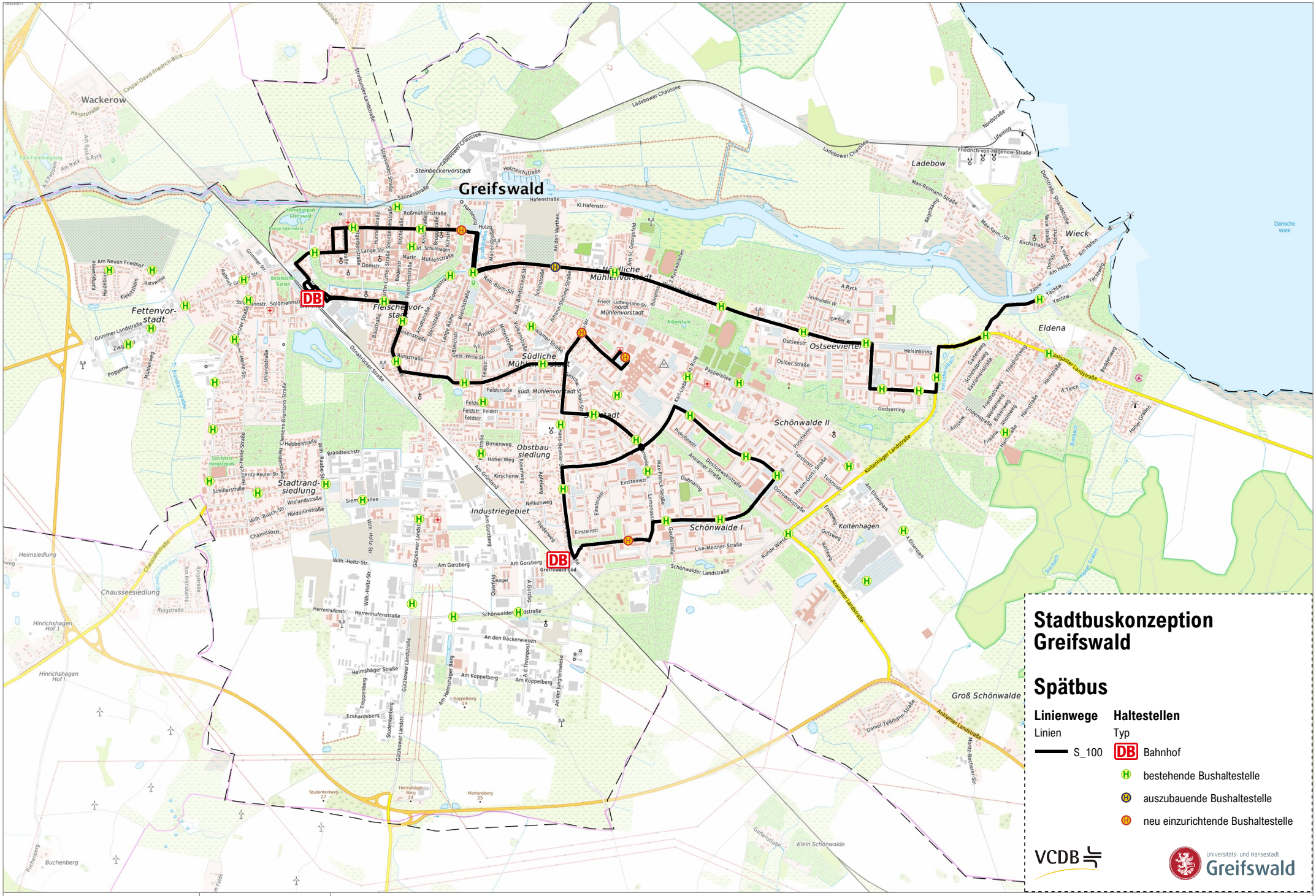
Direktverbindung der Campusbereiche
dichtere Anbindung des OEZ, dafür Entfall des 15-Min.-Takts zum P+R Eldena
Modifikation der Linien 10, 41 und 30
Linienüberlagerungen führen zu dichtem Takt
verbesserte Bedienung des Elisenparks
schnellere Innenstadtanbindung Schönwalde I
dünnere Bedienung H.-Beimler-Straße, Südbahnhof sowie zu den Schulen in diesem Bereich
Wackerow
Greifswald
Nördliche Mühlenvorstadt
Fettenvorstadt
Stadtrandsiedlung
Industriegebiet
Südstadt
Schönwalde II
Schönwalde I
Eldena
Wieck
Koitenhagen
Stadtbuskonzeption Greifswald
Variante 2b
Linienwege
Linien
10 (30'-Takt) Var2b
10 (Einzelfahrten) Var2b
21 (30'-Takt) Var2b
22 (30'-Takt) Var2b
30 (30'-Takt) Var2b
41 (30'-Takt) Var2b
41 (Einzelfahrten) Var2b
42 (30'-Takt) Var2b
42 (Einzelfahrten) Var2b
51 (30'-Takt, Kleinbus) Var2b
51 (Einzelfahrten) Var2b
52 (Einzelfahrten, Kleinbus) Var2b
Haltestellen
Typ
Bahnhof
bestehende Bushaltestelle
Ausbau einer Haltestelle
Neubau einer Haltestelle
POIs/On-Demand (4)
Code
Fettenvorstadt/Stadtrandsiedlung/Industriegebiet
Friedrichshagen (nicht auf Karte)
Ladebow/Wieck
Groß Schönewalde
VCDB
Universitäts- und Hansestadt Greifswald

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!



erstellt am: 28.03.2022	M 1:23000	© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2022), Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 25.05.2022
60.2 Stadtentwicklung/untere Denkmalschutzbehörde
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.

Beantwortung erfolgt:	öffentlich ☒	nichtöffentlich ☐

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 StraZe finden auch abends Kulturveranstaltungen statt. Das gilt auch für die Spätlinie, die vielleicht auch über den Hansering (Museumhafen 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 Gewehrleistung 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 Vorschlage 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 Möwencenter 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 zusammengerückt 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

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 01.06.2022
60.2 Stadtentwicklung/untere Denkmalschutzbehörde
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 **AG barrierefreie Stadt**

Betreff: Stellungnahme zum Protokoll der Sitzung der AG „Barrierefreie Stadt“, vom 26.04.2022 zu TOP 7, Anmerkungen zur aktuellen Liniennetzplanung

Beantwortung erfolgt:	öffentlich ☒	nichtöffentlich ☐

Vorweg wird darauf hingewiesen, dass die im Rahmen der Liniennetzplanung vorgeschlagenen neuen Haltestellen hinsichtlich des konkreten Standortes derzeit in Prüfung sind. Die notwendigen finanziellen Mittel für die Herrichtung der neuen Haltestellen werden für den nächsten städtischen Doppelhaushalt angemeldet und können nur nach Bestätigung / Beschluss durch die Bürgerschaft umgesetzt werden.

Anregung 1. Schaffung einer zusätzlichen Bushaltestelle in der Langen Reihe

Im Rahmen der aktuellen Liniennetzplanung wurde die neue Linie 51 Galgenkampwiesen-Innenstadt-Südbahnhof über die Lange Reihe vorgesehen. Aufgrund der Entfernungen zur künftigen Haltestelle Stephanistraße und Haltestelle Feldstraße wird eine neue beidseitige Haltestelle in der Langen Reihe notwendig. Sowohl der konkrete Standort als auch die Finanzierung der Planung und Umsetzung ist noch insbesondere mit dem Straßenbaulastträger abzustimmen. Mehr als eine Haltestelle in der Langen Reihe wird nicht geplant. Die angestrebte Erschließungsqualität orientiert sich an einem 300-m-Einzugsradius der Haltestellen. Mit Einrichtung der Haltestellen in der Stephanistraße und der Langen Reihe ist der Bereich hinreichend gut erschlossen.

Anregung 2. Schaffung einer zusätzlichen Bushaltestelle an der Brücke in Wackerow

Für eine reguläre Linienanbindung Wackerow/Brücke muss vor der Brücke eine Wendeschleife und barrierefreie Haltestelle errichtet werden. Finanzielle Mittel sind derzeit in der Haushaltsplanung nicht dafür vorgesehen. Kennzahlen für einen Bedarf liegen ebenfalls nicht vor. Eine Möglichkeit bietet die Ausweitung des On-Demand-Verkehr-Bediengebietes bis Wackerow/Brücke und Einrichtung einer virtuellen Haltestelle. Inwiefern eine Befestigung der Wendestelle in diesem Fall notwendig sein wird, muss geprüft werden.

Anlage/n

Keine