

Beschluss über das konsolidierte Liniennetz für den Greifswalder Stadtbusverkehr

<i>Einbringer/in</i> 60.2 Stadtbauamt/Abteilung Stadtentwicklung/Untere Denkmalschutzbehörde	<i>Datum</i> 30.10.2025
--	----------------------------

<i>geplante Beratungsfolge</i>		<i>geplantes Sitzungsdatum</i>	<i>Beratung</i>
Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften und Beteiligungen (FA)	Beratung	10.11.2025	Ö
Ausschuss für Bauwesen, Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Nachhaltigkeit (BuK)	Beratung	11.11.2025	Ö
Senat (S)	Beratung	18.11.2025	N
Hauptausschuss (HA)	Beratung	24.11.2025	Ö
Bürgerschaft (BS)	Beschlussfassung	08.12.2025	Ö

Beschlussvorschlag

Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald bestätigt den in der Anlage 1 beigefügten Vorschlag zur Konsolidierung des Liniennetzplanes des Greifswalder Stadtbusverkehrs (Stand: Oktober 2025) und beschließt dessen Umsetzung ab frühestens 01.10.2026.

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. Damit wird das aktuelle Liniennetz, welches seit 2012 gefahren wird, abgelöst.

Die Konsolidierung des Liniennetzes erfolgt aufgrund des Beschlusses der Bürgerschaft vom 13.12.2024 (BV-V/08/0077-01).

Das neue Liniennetz:

Das jetzt vorliegende konsolidierte Liniennetz greift viele Elemente des Planungsstandes 2022 auf. Es ist das Ergebnis einer Projektgruppe des Verkehrsbetriebes Greifswald, welches in einem Abstimmungsprozess zwischen der Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH (VBG) und dem Stadtbauamt Greifswald bzw. der Stadtverwaltung finalisiert wurde. Auf der Basis der Vorgaben der VBG und der UHGW wurde von VerkehrsConsult Dresden Berlin GmbH (VCDB) der Fahrplan erstellt.

Das Liniennetz zeichnet sich dadurch aus, dass drei Hauptlinien vom ZOB ausgehend, radial

die Stadtgebiete in drei Sektoren erreichen. Zusätzlich wird es eine Linie geben, die das Stadtgebiet im großen Bogen erschließt. Die Liniennummern werden neu vergeben.

Wesentliche Merkmale des konsolidierten Liniennetzes sind:

- Verästelungsnetz als Netz-Grundform, dadurch ergeben sich bessere Direktverbindungen
- 8 Tageslinien im 30-Minuten-Takt bzw. im 60-Minuten-Takt
- Linienüberlagerungen führen zu einem dichten Takt - Linien 20 und 21, 40 und 41 im 15-Minuten Takt nach Schönwalde und Wieck
- Linienüberlagerungen führen zu einem dichten Takt - Linien 30 und 31 im 30-Minuten Takt auf der direkten Verbindung ZOB- Stadtrandsiedlung-Bhf. Süd-SW-OV-Wieck/Elisenhain
- 2 Linien (22 und 42) für die Randzeiten (Schwachlastlinien)
- 1 Linie (50) mit zeitweiser Bedienung nur in der Schulzeit zur Verbesserung des Schülerverkehrs und der direkten Anbindung von Friedrichshagen-OV-SW-Südbahnhof-Stadtrandsiedlung-ZOB und gleichzeitiger Abdeckung von Bedarfsspitzen im Berufsverkehr
- Richtung Schönwalde Bedienung mit Linie 20 und 21 in beiden Richtungen – schnellere Verbindungen für SWI und SWII ins Zentrum möglich
- Hauptbedienzeit von 5:30 Uhr bis 21:00 Uhr – Randzeiten mit Schwachlastlinien für Schönwalde (22) und Wieck (42)
- Linie 11 ab 5:30 Uhr bis ca. 22:00 Uhr
- Linien 30/31 ab 5:30 Uhr bis ca. 22:30 Uhr (Schichtende ML&S und Johanna-Odebrecht-Stiftung wurde beachtet)
- weitere Bedienung ab 04:00 bis 5:30 Uhr und 21:00 bis 24:00 Uhr mittels Spätlinien 22 und 42
- ganztägige direkte Anbindung des Universitätsklinikums
- Direktverbindung der Campusbereiche
- Erreichbarkeit aller Schulen im östlichen Stadtbereich über die Linie 30 und 31
- Anbindung P&R Parkplatz Klosterruine Eldena auch am Wochenende

Ergänzend zum Liniennetz erfolgt die Bedienung der Gebiete Friedrichshagen, Ladebow/Wieck, Groß Schönwalde und Stadtrandsiedlung/Industriegebiet ganztägig im On-Demand-Verkehr „Friedrich“.

Mit dem konsolidierten Liniennetz werden auch die Voraussetzungen der später folgenden Anbindungen und damit eine sukzessive Erweiterung des ÖPNV-Angebotes geschaffen, die nach aktueller Planung wie folgt vorgesehen sind:

2028:

- Anbindung Schulzentrum Ellernholzteich nach Fertigstellung der Schule in 2028 (Linie 10 und 40 und ggf. zeitweise Linie 30)

2030:

- Anbindung B-Plan Nr. 55 – Hafenstraße - durch Anpassung der Linie 40
- B-Plan Nr. 119 – Koitenhagen Süd -
- Vorbereitung der Straßen/Haltestellen vor dem Einzug der Bewohnerinnen und Bewohner notwendig, damit ÖPNV-Angebot genutzt wird

Neuerungen/Veränderungen im Einzelnen:

- Angepasste Linienführung:
 - Anbindung des Universitätsklinikums beim Haupteingang (über Fleischmannstr.);
 - Anbindung des Ostseeviertels Ryckseite;
 - Anbindung städtebaulicher Entwicklungsbereiche in den Folgejahren (Schulzentrum Ellernholzteich; B-Plan Nr. 55 – Hafenstraße - ; B-Plan Nr. 119 – Koitenhagen Süd -);
- Einrichtung neuer Haltestellen
(Walter-Rathenau-Straße, Heinrich-Hertz-Straße, Stephaniestraße, Eldena Friedhof, Ostseeviertel Ryckseite, Vitus-Behring-Str. (CDF-Schule), Gerhard-Katsch-Str.)
- Entfall der geplanten Linie ZOB- Lange Reihe-Feldstr.-Bhf. Süd
- Bedienung Elisenhain halbiert (Bedienung im 1h-Takt)
- Bedienung Freizeitbad halbiert (Bedienung im 1h-Takt)
- Schwachlastlinie

Wirtschaftliche Auswirkungen / Finanzierung:

Mit der Einführung des konsolidierten Liniennetzes erhöht sich die Fahrleistung gegenüber dem aktuellen Liniennetz um ca. 12,2 %. Die Betriebszeiten (Fahr- und Wendezeiten) erhöhen sich um ca. 18,4 %. Damit wird der Einhaltung aller gesetzlichen und der veränderten tariflichen Anforderungen Rechnung getragen. Im Vergleich zum in 2022 beschlossenen Liniennetz reduzieren sich die Fahrplankilometer um ca. 20 %, was u.a. auf eine bedarfsorientierte Bedienung am Wochenende zurückzuführen ist.

Der zukünftige Fahrplan umfasst eine jährliche Fahrplanmasse von 1.108.537 km. Es werden etwa 16 Busse zum Einsatz kommen, was einem Mehrbedarf von 2 Bussen entspricht. Damit werden 6 zusätzliche Fahrerinnen und Fahrer benötigt.

Im Vergleich zum Entwurf von 2022 werden die jährlichen Mehrkosten für das konsolidierte Liniennetz halbiert. Mit Einführung des neuen Liniennetzes im Oktober 2026 betragen die anteiligen Kosten in 2026 ca. 225 T€. In den Jahren 2027 bis 2030 belaufen sich die Kosten auf 650 T€ bis 700 T€. Diese sind bedingt durch zusätzliches Fahrpersonal (6) und Einsatzleitung (1), Mehrkosten für 3 Midibusse sowie die korrespondierenden Kosten für den Fahrbetrieb.

Eine Prognose der Einnahmenveränderung ist nicht möglich, da seit der Einführung des Deutschlandtickets eine Verschiebung der verkauften Einzelfahrscheine zu Gunsten des D-Tickets zu verzeichnen ist.

Die bundeweiten Regelungen zum Einnahme-Aufteilungs-Verfahren (EAV) beim D-Ticket für 2025 sind noch immer nicht final umgesetzt. Die Anwendung des EAV-Stufe 2 für 2026 ist noch nicht beschlossen. Nach der Preisanpassung des D-Tickets auf 58 € sind die Nutzerzahlen in Greifswald zunächst zurückgegangen. Inzwischen haben sich die Zahlen mit ca. 6500 D-Ticket-Nutzenden pro Monat in Greifswald wieder auf dem Vorjahresniveau eingependelt.

Umsetzung:

Das neue Liniennetz soll - vorbehaltlich der Zustimmung der Genehmigungsbehörde, dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr - voraussichtlich im Herbst 2026 (01.10.2026) eingeführt werden.

Hintergrundinformationen:

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 übertragen. Zu den auf die UHGW übertragenen Aufgaben gehören neben Organisation und Ausgestaltung, insbesondere die Planung des ÖPNV im Stadtgebiet. Die Aufstellung des Nahverkehrsplanes gehört nicht dazu.

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat diese Aufgaben für das Stadtgebiet auch für die zukünftigen 10 Jahre übernommen, nachdem die Bürgerschaft per Beschluss am 11.12.2024 (BV-V/08/0077-01) sowie der Landkreis Vorpommern-Greifswald ebenfalls per Beschlussfassung durch den Kreistag dieser Aufgabenübertragung zugestimmt hatten. Der dazu erforderliche öffentlich-rechtliche Vertrag (2. Änderung vom 13.06.2025 und 18.07.2025) befindet sich derzeit zur rechtsaufsichtlichen Genehmigung beim Innenministerium M-V.

Mit Beschlussfassung der Bürgerschaft vom 13.10.2025 wurde entschieden, einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag an die Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH zu vergeben.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen

☐ Ja

☒ Nein

Finanzielle Auswirkungen in Folgejahren

☐ Ja

☒ Nein

Auswirkungen auf den Klimaschutz

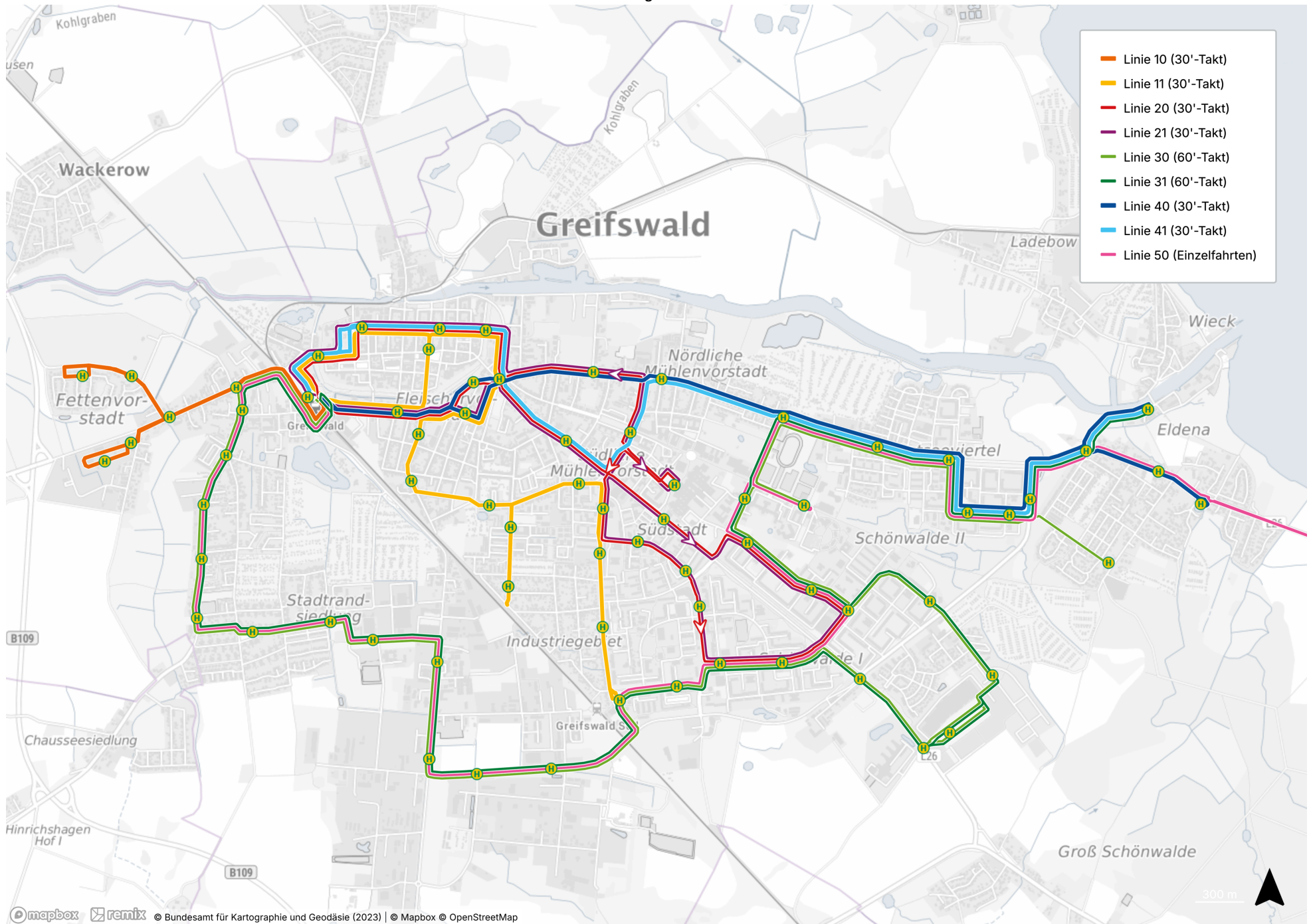
Ja, positiv	Ja, negativ	Nein
X		

Begründung:

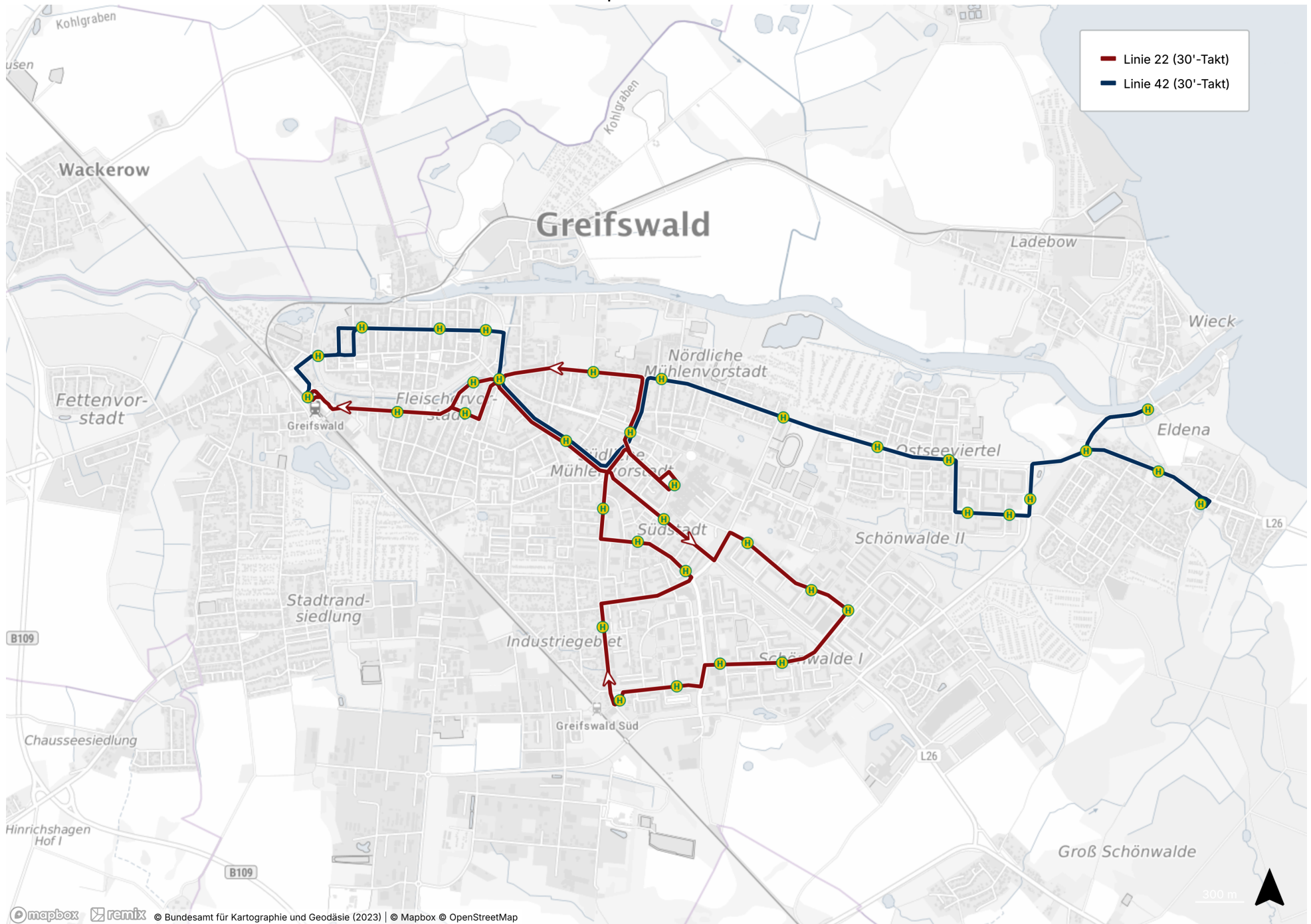
Sicherung und Stärkung des ÖPNV als wichtige Säule im Umweltverbund für eine nachhaltige und stadtverträgliche Mobilität.

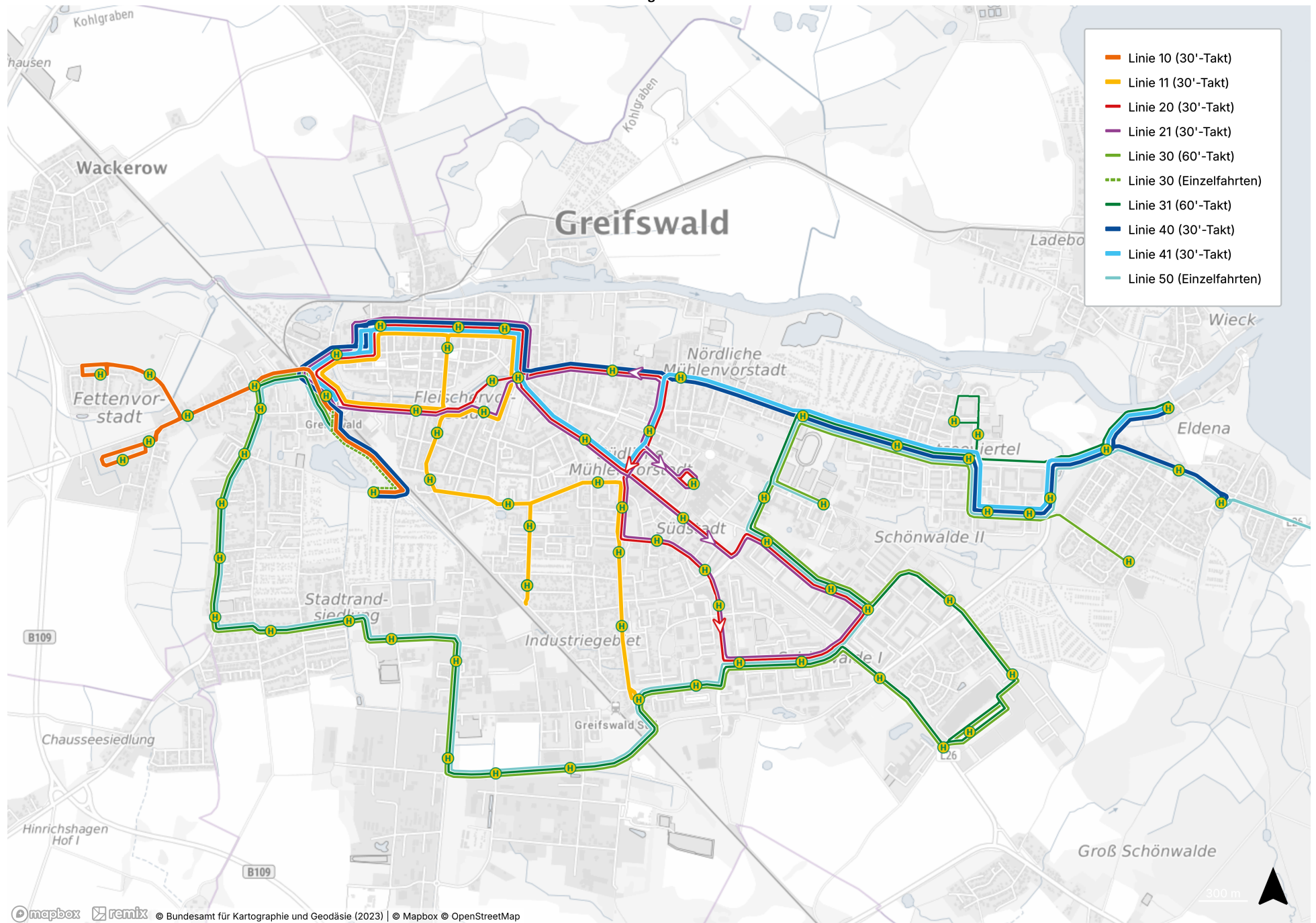
Anlage/n

- 1 Topografische Liniennetzpläne 2026 öffentlich
- 2 Topografischer Liniennetzplan 2028 öffentlich
- 3 Topografischer Liniennetzplan 2030 öffentlich



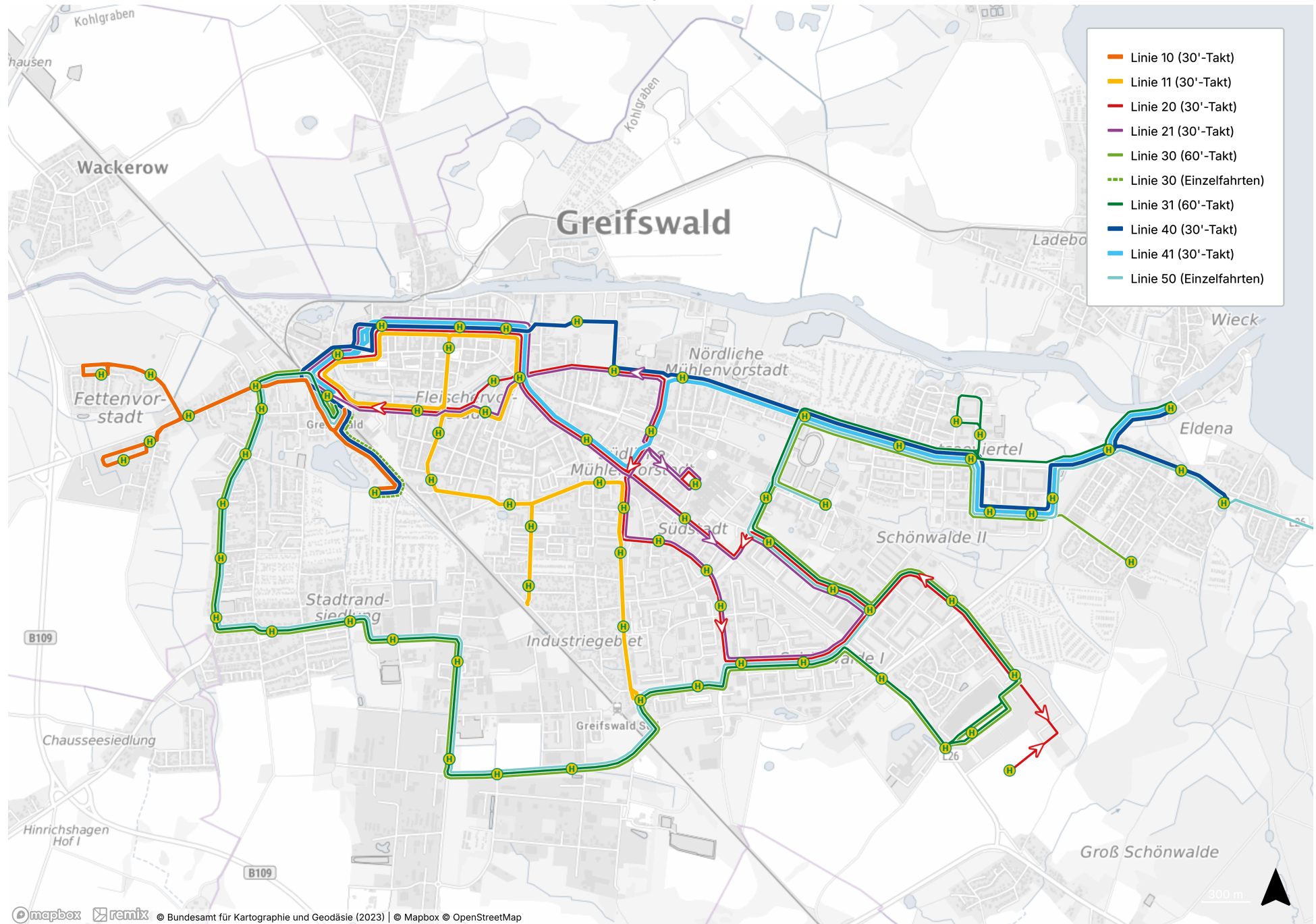
Topografischer Liniennetzplan Stand 2026
Spätverkehrsnetz





Topografischer Liniennetzplan Stand 2030

Tagnetz



© mapbox © remix © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023) © Mapbox © OpenStreetMap