

über Kanzlei der Bürgerschaft

an Fraktion DIE LINKE und alle Mitglieder der Bürgerschaft

**Große Anfrage „Verkehrsentwicklung in Greifswald“ der Bürgerschaftsfraktion DIE LINKE
Posteingang Dezernat 2 am 23.1.2019
Beantwortung in der Bürgerschaftssitzung am 21.2.2019**

Die große Anfrage der Fraktion DIE LINKE wurde auf die Tagesordnung der Sitzung der Bürgerschaft am 21.2.2019 gesetzt. Der Oberbürgermeister und die Senatorin haben sich bereit erklärt, die Beantwortung der großen Anfrage in der Sitzung der Bürgerschaft vorzunehmen.

Es wird betont, dass bei so umfangreichem, auch in Fragen breit gefächertem Thema mit erforderlichen Zuarbeiten aus verschiedenen Ämtern und Gesellschaften der Stadt diese Beantwortung nicht bei allen Fragen bis ins letzte Detail möglich ist, da zum Teil die Antworten auch erst bis kurz vor dem heutigen Termin eingegangen sind.

Inhaltlich geht es heute um die Verkehrsentwicklung in Greifswald und die erforderliche ganzheitliche Betrachtung für die Stadt. Insoweit Übereinstimmung mit Antrag. Die Verwaltung soll die anstehenden Herausforderungen mit den daraus resultierenden Planungen zur Verkehrsentwicklung darstellen.

Stadtplanung bzw. Stadtentwicklung und Verkehrsplanung sind immer eng miteinander verwoben und räumlich-funktional verbunden. Bei uns findet der nunmehr auch im Landesraumentwicklungsprogramm festgehaltene planerische Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ schon lange Anwendung und trägt damit auch ein Stück weit zur Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs innerhalb der Stadt bei.

Verkehrsplanung oder vielleicht treffender „die Planung und Entwicklung einer hohen Mobilität bei gleichzeitig geringer Verkehrserzeugung“ ist ein Querschnittsthema und damit Gegenstand zahlreicher einzelner Pläne und Konzepte, wie z.B. allgemein beim Integrierten Stadtentwicklungskonzept Greifswald 2030plus, verschiedenen Rahmenplänen, Masterplänen und Bebauungsplänen, aber auch im speziellen bei verschiedenen beschlossenen Verkehrsplanungen, wie zuletzt beim gemeinsamen Nahverkehrsplan für den LK VG und die UHGW im Jahr 2017 oder Radverkehrsplan 2010.

Deutlich sagen möchte ich, dass auch die Verwaltung die Erarbeitung einer Mobilitätsstrategie im Sinne eines „Integrierten Verkehrsentwicklungsplanung“ für die Stadt und das direkte Umfeld für erstrebenswert hält. Für ein solches Ergebnis sind aber im Vorfeld Untersuchungen und Analysen erforderlich, die sich z. T. schon in Erarbeitung befinden oder zur Erarbeitung anstehen, z.B. die Radverkehrszählung zur Aktualisierung des vorhandenen Datenbestandes, die Modal-Split-Analyse und auch die Verkehrsuntersuchung Innenstadt.

Aber auch mit Vorliegen einer gesamtstädtischen Mobilitätsstrategie muss das Thema „Mobilität bei geringer Verkehrserzeugung“ bei jeder räumlichen Planung mitgedacht und berücksichtigt werden. Ich versichere, dies erfolgt.

Hinweisen möchte ich in diesem Zusammenhang auch darauf, dass die Umsetzung dieser Maßnahmen immer auch von entsprechend qualifiziertem Personal in der Verwaltung abhängig ist. Die Bürgerschaft hat dieses grundsätzliche Erfordernis bereits erkannt und die Verkehrsplanerstelle durch Beschluss zum Ende des letzten Jahres entfristet. Leider hat dies nicht mehr für die bis dahin hier tätige Stelleninhaberin ausgereicht. Diese hat mittlerweile bereits die Verwaltung verlassen, weil sie ein lukratives Angebot aus einer großen westdeutschen Stadt hatte. Ich hoffe, dass es möglichst zeitnah gelingt, wieder eine entsprechend gut qualifizierte Neubesetzung zu finden. Im Moment ist das leider noch nicht klar.

Es geht bei der Verkehrsentwicklung aber nicht nur um den motorisierten Individualverkehr oder auch ÖPNV. Es geht genauso um den Fußgänger und Fahrradverkehr. Der Bogen kann aber auch bis zum Schienenverkehr und den Herausforderungen im Wassersport bzw. Wassertourismus gezogen werden. Es ist also ein allumfassendes Thema, was auch durch die gestellten Fragen der großen Anfrage nicht gerade eingeschränkt wird.

Für die Beurteilung der Verkehrsentwicklung in Greifswald darf nicht aus den Augen verloren werden, dass Greifswald eine Stadt der Einpendler ist. Also derjenigen, die nicht hier leben aber ihren Lebensunterhalt hier verdienen. Die Anreisewege dieser Einpendler sind dabei genauso unterschiedlich, wie weit.

Auch dieser Herausforderung müssen wir uns als Stadt stellen. Schon seit Jahren gibt es einen deutlichen Pendlerüberschuss, der zuletzt sogar auf 6.500 gestiegen ist. Selbstverständlich stellen diese Einpendler eine andere Erwartung an die zur Verfügung stehende Verkehrsinfrastruktur, als unsere Einwohner der Stadt. Und bereits an diesem Beispiel zeigt sich deutlich, dass Verkehrsplanung und Verkehrsentwicklung immer auch Kompromisse bzw. einen Ausgleich der Interessen erfordert.

Um als Standort für Unternehmensgründungen und Gewerbe attraktiv zu bleiben, müssen wir dieses mehr an Verkehr durch den Pendlerüberschuss als Stadt genauso im Blick behalten, wie die Interessen unserer Einwohner. Deren Erwartungen selbstverständlich eher in Richtung Verkehrsberuhigung oder sogar Verkehrsvermeidung gehen. Es zeigt deutlich: hier ist an jedem Tag, bei jeder Planung und Umsetzung ein Ausgleich der Interessen erforderlich.

Dieser Interessenausgleich ist aber genauso zwischen Fußgängern und Radfahrern, aber auch beider gegenüber dem Kfz-Verkehr notwendig. An den abgefragten örtlichen Schwerpunkten zeigen sich auch genau diese Herausforderungen. Dabei sieht unser Verkehrsbetrieb naturgemäß andere Herausforderungen, als die Bereiche Stadtplanung oder Neubau und Erschließung von Verkehrsanlagen. Für unseren Verkehrsbetrieb steht im Vordergrund, dass in Puncto Sicherheit und Pünktlichkeit im ÖPNV Veränderungen einiger örtlicher Gegebenheiten erwartet werden. Dazu gehören Wünsche nach der Installation von Ampeln z.B. an der Kreuzung Loitzer Straße/ Grimmer Straße oder Neuer Friedhof/Grimmer Straße, aber auch das Fehlen von Straßenbeleuchtungen oder die Thematik von verspringenden Radwegen an verschiedenen Kreuzungen.

Ein solcher Interessenausgleich zwischen Anwohnern und Straßennutzern ist auch im Bereich der Wolgaster Straße und Wolgaster Landstraße notwendig. Diese rücken wegen der recht hohen Verkehrsbelegung besonders in den Fokus des öffentlichen Interesses. Zur Wahrheit gehört aber dazu, dass dort erst dann eine deutliche Reduzierung des motorisierten Verkehrs erwartet werden kann, wenn es tatsächlich den Lückenschluss in der Ortsumgebung zwischen Groß Schönwalde und der Landesstraße nach Lubmin gibt. Erst dann ist eine wirkliche Alternative für Kfz- und LKW-Verkehr von der A 20 zum Industriestandort Lubmin gegeben.

Die Aufnahme dieser Idee des Lückenschlusses in der Ortsumgebung in den Masterplan „Ortsteile an der Küste“ begrüßt die Verwaltung deshalb ausdrücklich. Jetzt allerdings zu

erwarten, es seien bereits Initiativen erfolgt die zur kurzfristigen Umsetzung führen, ist eine Fehlvorstellung. Wir befinden uns mitten im Masterplanprozess, also einer Ideensammlung der Planer und Einwohner auf den Workshops. Es ist eine erste Vorstellung im BauA erfolgt. Eine Legitimation ist aber erst durch einen BS-Beschluss gegeben, erst danach werden die zu beteiligenden Behörden informiert und die dann beschlossenen Forderungen aufgemacht. Inwieweit tatsächlich beim Land ein Wille besteht die Ortsumgehung zu vollenden, könnte ich deshalb heute nur mutmaßen. Die Verwaltung findet die Idee der Ortsteile aber sehr gut und unterstützt diese.

Eine weitere in diesem Masterplan aufgezeigte - nicht neue - Idee ist die Querung des Rycks durch einen Tunnel in Verlängerung der Schönwalder Landstraße. Selbstverständlich würde sich durch einen solchen Tunnel die Verkehrsbelastung für die Innenstadt und weitere Stadtteile damit deutlich reduzieren. Gleichzeitig hätte diese Querung aber auch den sehr positiven Effekt, dass sich die Anfahrtswege für unsere Feuerwehr und andere Notdienste deutlich reduzieren, um die Ortsteile Wieck und Ladebow zu erreichen. Bei Bränden oder anderen Rettungseinsätzen, wäre viel früher Hilfe vor Ort. Aber auch die Busanbindung von Wieck/Ladebow ließe sich damit ohne lange Fahrzeiten für den Verkehrsbetrieb über die Ladebower Chaussee realisieren.

Klar ist doch aber auch, dass Greifswald wohl nie alleine in der Lage sein wird, ein so bedeutendes, voraussichtlich sehr teures Vorhaben ohne die Unterstützung bzw. Förderung durch Dritte auf die Beine zu stellen. Zum jetzigen Zeitpunkt deshalb schon konkrete Berechnungen zur Verkehrsreduzierung zu verlangen, geht an der Sache vorbei. Bislang ist diese Idee im Masterplanprozess formuliert worden. Mehr noch nicht. Es ist eine innovative Idee, aber keine konkrete Umsetzung bzw. Zeitpunkt dafür vorgesehen.

Zur Frage der besseren Anbindung der Ortsteile an der Küste an den ÖPNV ist auf folgendes hinzuweisen. Im Nahverkehrsplan ist die Erschließung von Ladebow mit einer neuen Citybuslinie 4 in zwei Ausbaustufen vorgesehen.

Im Rahmen der Ausbauplanung für den Gehweg der Max-Reimann-Straße in Ladebow wurde hierzu bereits die Einrichtung (Wiedereinrichtung) einer Haltestelle berücksichtigt. Im weiteren geplanten Linienverlauf bis zur Brücke in Wieck sind weitere Haltestellen baulich herzustellen.

Eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Ortsteils Riems, insbesondere eine Verdichtung der Verbindungen, kann nicht allein durch die Universitäts- und Hansestadt Greifswald realisiert werden, da der Bereich Riems bekanntermaßen nicht zum Konzessionsgebiet des städtischen Verkehrsbetriebes gehört. Hier ist deshalb ein gemeinsames Handeln des Landkreises, der Stadt sowie der Gemeinden im Stadt-Umland-Raum erforderlich. Die Basis ist dafür durch entsprechende Empfehlungen im Nahverkehrsplan gelegt. Dort wird eine Weiterentwicklung der Erschließung des Korridors Greifswald - Neuenkirchen - Insel Riems/Riemersort und eine Funktionsteilung zwischen Stadt- und Regionalverkehr explizit thematisiert. Empfohlen wird eine konsequente Ausrichtung aller Fahrten zum ZOB in Greifswald sowie eine Umorganisation der Fahrten im Stadtgebiet zugunsten einer Angebotserhöhung zwischen Greifswald und Neuenkirchen.

Eine stärkere Anbindung Friedrichshagens wurde durch den Verkehrsbetrieb, auch aufgrund aktueller Beschlüsse, nochmals umfangreich geprüft. Die aktuelle Bedienung der Verbindungen nach Friedrichshagen, insbesondere zur Absicherung des Schülerverkehrs um 7:00 Uhr ab Friedrichshagen und 15:29 Uhr ab Volksstadion nach Friedrichshagen sowie die Rufbusverbindung, werden durch einen Partner der VBG bedient. Die derzeitigen Gesamtkosten betragen bei Einsatz eines Kleinbusses ca. 16,8 T€ pro Jahr. Aktuell verursacht die Bedienung der Verbindung nach Friedrichshagen einen jährlichen Verlust von ca. 13,8 T€.

Bei der gewünschten Bedienung von 2 zusätzlichen Verbindungen unter der Annahme der Forderung der OTV Friedrichshagen wäre der Einsatz eines Standardbusses notwendig. Ausgehend von zu erwartenden Einnahmen von maximal 10,5 T€ und Gesamtkosten von 64,0 T€ beträgt der jährliche Verlust 53,5 T€.

Eine realistische Betrachtung der Einnahmen mit einer Annahme von 80% der möglichen Schülersausweise (Einnahme 8.500 €) und bei einer optimierten Bedienung der Linie nach Friedrichshagen erhöht den Gesamtverlust auf dieser Linie auf 37,5 T€ pro Jahr. Der Aufsichtsrat der Stadtwerke Greifswald hat die o. a. Ausführungen zur Kenntnis genommen. Die Ortsteilvertretung Friedrichshagen wurde durch VBG zum Sachstand informiert. Insoweit sieht der Verkehrsbetrieb im Moment keine andere Möglichkeit die Verbindung zu verbessern.

Dass auch die Anbindung von Eldena an den ÖPNV aktuell nicht optimal ist, ist kein Geheimnis und wurde deshalb ebenfalls im Nahverkehrsplan thematisiert. Mittlerweile hat sich allerdings ergeben, dass die im NVP vorgeschlagene Variante zur Weiterführung der Linie 3 über die Hainstraße aus mehreren Gründen problematisch ist (u.a. Denkmalpflege, Ausbauzustand des Straßenkörpers, mangelnde Straßenbreite etc.) und erheblicher baulicher Investitionen bedürfte.

Insofern wird innerhalb der Verwaltung aktuell im Rahmen der Ausbauplanung für den P&R-Parkplatz Klosterruine Eldena (vormals Parkplatz „Alte Schmiede“) eine alternative Buslinienführung zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung dieses Stadtteils geprüft. Gegenwärtig befinden wir uns bei der Bearbeitung dieses Vorhabens in der Ideensammlung, konkrete Aussagen können noch nicht getroffen werden. Zielstellung bleibt die Errichtung eines P&R-Parkplatzes auf dem Parkplatz Klosterruine mit Verknüpfung zum City-Bus und damit perspektivischer Verbesserung der Anschlusssituation mit der Schaffung einer weiteren Haltestelle. Im derzeit in Erarbeitung befindlichen Masterplan „Stadtteile an der Küste“ sind keine expliziten Zielaussagen zur ÖPNV-Erschließung enthalten, der Masterplan bezieht sich auf die Aussagen des Nahverkehrsplans.

Ein weiterer Themenschwerpunkt für den ÖPNV in der Stadt ist die Anbindung des Berthold-Beitz-Platzes. Die Maßnahme ist sehr komplex, insbesondere die konkrete Linienführung erfordert einen großen Koordinations- und Abstimmungsaufwand zwischen dem Verkehrsbetrieb, der Stadt als Straßenbaulastträger und der Universität als Grundstückseigentümer. Die Frage nach der Strecke über die Felix-Hausdorff-Straße muss aber abschlägig beantwortet werden. Zuletzt hat die Universität mitgeteilt, dass sich in den Instituten für Physik und dem CFGM schwingungsanfällige Apparaturen genutzt werden und diese Gebäude nicht direkt an einer Busstrecke liegen dürfen. Nunmehr muss ein anderer Streckenverlauf geprüft werden. Konkrete Ergebnisse liegen aber noch nicht vor.

Die Frage zur besseren Anbindung Greifswalds an den Regionalbusverkehr kann nur dahingehend beantwortet werden, dass die Anbindung Greifswalds über vom Land erteilte Linienkonzessionen erfolgt. Diese werden in längeren Zeitabständen (10 Jahre?) erteilt. Eine vorherige Verbesserung der Anbindungen bedarf deshalb eines Zusammenwirkens von Stadt und Landkreis. Gegenwärtig ist nicht bekannt, dass entsprechende Vorhaben im Landkreis angestoßen wurden.

Der barrierefreie Ausbau im ÖPNV bis 2022 als konkreter Handlungsauftrag ist so nicht im Gesetz verankert. Es ist lediglich die Zielvorstellung formuliert. Das Thema Barrierefreiheit wird regelmäßig im Nahverkehrsbeirat thematisiert, zuletzt wurde die städtische Strategie in der Sitzung am 24.10.2018 vorgestellt und erläutert. Nach erfolgter Priorisierung der Haltestellen sollen die vordringlich Wichtigsten überplant und umgebaut werden. Dazu werden Fördermittel beantragt. Voraussetzung ist ein rechtskräftiger Haushalt. Es ist nachvollziehbar, dass eine Herstellung „vollständiger Barrierefreiheit“ im bestehenden ÖPNV-System nicht bis 2022 realisierbar ist, sondern diese schrittweise erfolgen wird.

Die ergänzenden Fragen zu den Arbeits- und Lohnbedingungen wurden durch den Greifswalder Verkehrsbetrieb folgendermaßen beantwortet: Der Verkehrsbetrieb Greifswald ist Mitglied des Kommunalen Arbeitgeberverbandes M-V e.V. Die Mitarbeiter(innen) der Verkehrsbetriebe Greifswald GmbH werden nach dem Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N Mecklenburg-Vorpommern) entlohnt. Die regelmäßige Arbeitszeit beträgt durchschnittlich 40 Stunden wöchentlich. Der Einsatz des Fahrpersonals erfolgt in Wechselschichtarbeit von Montag bis

Freitag. Hierbei erfolgt der Einsatz sowohl in Dienstschichten ohne Unterbrechung (44 Dienste) als auch im sogenannten geteilten Dienst mit einmaliger Teilung (3 Dienste).

Die Einführung eines kreisweiten, verkehrsmittelübergreifenden und kostenfreien Tickets für Schüler sowie Auszubildende wird durch den Verkehrsbetrieb befürwortet. Es wird davon ausgegangen, dass das Gros der zukünftigen Ticketinhaber dieses intensiv nutzen wird. Das bedeutet für den Stadtbusverkehr in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald nicht nur einen erhöhten Mehraufwand bei der Beförderung der Schüler zum Unterrichtsbeginn der Schulen, sondern auch gewaltige Auswirkungen im Freizeitverkehr in den Nachmittagsstunden. Gerade hier wird auch aufgrund der vielfältigen Angebote an Freizeitaktivitäten (Sport, Musik, etc.) im Stadtgebiet eine verstärkte Nutzung des Stadtbusverkehrs erwartet.

Das bedeutet jedoch im Vorfeld der Umsetzung des Konzeptes angemessene Planungs- und Vorlaufzeiten gerade für die Disposition des innerstädtischen Verkehrs. Zwar gehen der Verkehrsbetrieb nicht davon aus, dass alle 6.183 Schüler + evtl. Auszubildende Ticketnutzer sein werden, dennoch ist mit erheblichen Folgekosten (Investitionen, Personal, Betriebskosten, etc.) zu kalkulieren. Der Ansatz ist zunächst, dass jeder der vorgenannten Schüler einen Anspruch auf das kostenfreie Schülerticket hat und die Finanzierung der Schülerfahrkarten im Prinzip nach der heutigen Praxis fortgeführt wird. Im Detail bedeutet das pro Schuljahr 10 Monatskarten ermäßigt für alle Schüler, die in Greifswald eine Schule besuchen.

Eine erste wage Bewertung zur Umsetzung ergab folgende Prognose:

Bei einer überschlagenen Nutzerzahl von rd. 2.500 Schülern ist die Erweiterung des Fuhrparks um 6 Gelenkbusse und die Aufstockung von rd. 15 Fahrpersonale erforderlich. Dieses ist insbesondere zur Absicherung der Stoßzeiten zum morgendlichen Schulbeginn erforderlich. Für die Einhaltung aller rechtlichen Anforderungen für die Fahrzeugneubeschaffung ist hier schon mindestens eine Vorlaufzeit von zwei Jahren zu beachten.

Für unser Verkehrsunternehmen bedeutet die Bewältigung des erweiterten Schülerverkehrs eine Anpassung des Liniennetzes entsprechend der Schulstandorte bzw. Schulwege unter Hinzuziehung eines Verkehrsplanungsbüros. Zur Flexibilisierung des Fahrplanes ist die Anpassung der Taktzeiten in der Linienbedienung zu erwägen und zu erörtern.

Diese Maßnahmen sind in Abstimmung mit dem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag der Universitäts- und Hansestadt Greifswald zu erbringen. Ein weiterer dringend erforderlicher Schritt wäre die Entzerrung der Schulanfangszeiten, um einen gestaffelten Unterrichtsbeginn der Schulen unter Beachtung des Liniennetzes zu erreichen. Dieses reduziert den Gesamtaufwand erheblich.

Nur in Umsetzung dieser Vorkehrungen wäre zunächst der Rahmen des detaillierten Gesamtaufwandes zu ermitteln. Resümierend schätzt der Verkehrsbetrieb vorsichtig ein, unter Beachtung der ersten, hier dargelegten Überlegungen und Vorbehalte, das Einvernehmen zum Projekt zu bekräftigen. Ziel muss es sein, die Mobilität der Kinder und Jugendlichen im gesamten Landkreis zu erhöhen, sie für den ÖPNV zu sensibilisieren und zu begeistern und somit auch einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten.

Damit dürften die Fragen zum Bereich ÖPNV beantwortet sein, jetzt folgt der Bereich der Radwege. Die geführten Diskussionen zu Fahrradschutzstreifen zeigen, dass weite Teile der Bevölkerung vollkommen konträre Auffassungen dazu haben. Einige finden sie toll, andere überhaupt nicht. Dass nun vor allem Ältere Probleme damit haben sollen, kann wohl nicht allgemein gesagt werden. Sofern aber Bedarf besteht wäre es sicher möglich entsprechende Informationsveranstaltung z.B. mit dem Seniorenbeirat oder dem ADFC durchzuführen.

Die Diagonalquerung der Europakreuzung ist Teil des von der Bürgerschaft beschlossenen Radverkehrsplans Greifswald 2010 und als Bestandteil der Fahrradachse aus den zentralen Wohngebieten in Richtung Innenstadt/universitäre Einrichtungen für den Radverkehr von Bedeutung. Voraussetzung für die Umsetzung der Diagonalquerung ist der Wegfall einer der beiden Linksabbiegerspuren vom Hansering in die Wolgaster Straße. Dazu muss der Platz der Freiheit für alle Verkehrsteilnehmer optimiert werden. Dafür sind noch umfassende planerische

und bauliche Maßnahmen erforderlich. Die Diagonalquerung ist somit im Zusammenhang mit dem Umbau des gesamten Knotenpunktes zu sehen und nicht als separate Maßnahme.

Auch die Planungen von Mobilstationen an Bushaltestellen können nicht losgelöst betrachtet werden. Im Rahmen der Untersuchung „Kombiniert Mobil“ wurden u.a. bereits mögliche Standorte für Mobilitätsstationen im Stadtgebiet ermittelt und deren Umsetzung priorisiert (vgl. *TEAM RED 2015: Kombiniert Mobil – Verkehrsmittel vernetzen. Endbericht., S. 54 ff.*)

Einige der darin verankerten Maßnahmen wurden bereits teilweise umgesetzt, zwei der darin in erster Priorität verankerten Maßnahmen befinden sich aktuell in Planung bzw. Umsetzung, zum einen am Hauptbahnhof (Priorität 1) → Errichtung Radstation (aktuell: Betreibersuche, anschließend Hochbau) und zum anderen am Markt (Priorität 1) → Einrichtung ÖPNV, die Bushaltestelle „Rathaus“, Lademöglichkeit für E-PKWs und die Verlagerung der UsedomRad-Ausleihstation vor Rathaus.

Darüber hinaus befindet sich aktuell der Aufbau eines GIS-basierten Haltestellenkatasters mit Aufnahme der jeweils vorhandenen Ausstattung in Erarbeitung. Im Ergebnis können anschließend die bereits bekannten Bedarfsstandorte für Mobilitätsstationen mit den Daten der Haltestellenausbaupriorisierung gespiegelt und dann weitere Standorte festgelegt werden.

Die Radweganbindung für den Ortsteil Riems setzt sich aus mehreren Abschnitten zusammen. Der Abschnitt entlang der Stralsunder Landstraße zwischen Ladebower Chaussee und der Gemeinde Neuenkirchen, der als einziger in der Zuständigkeit der Universitäts- und Hansestadt Greifswald liegt, wird derzeit als Bestandteil des Ostseeküsten-Radweges überplant. Auf Grund des sehr schlechten Baugrundes und Probleme der bauzeitlichen Verkehrsführung sind Verzögerungen aufgetreten. Die Maßnahme befindet sich weiter in der Bearbeitung. Alle weiterführenden Abschnitte liegen in der Zuständigkeit des Landkreises Vorpommern-Greifswald bzw. des Amtes Landhagen und befinden sich nach Kenntnisstand der Universitäts- und Hansestadt Greifswald ebenfalls in Bearbeitung.

Derzeit erfolgt keine Bearbeitung des Ausbaus des Kleinbahndamms. Es sind auch keine finanziellen Mittel hierfür im Haushalt eingestellt. Die Bedeutung der Wegeverbindung entlang der ehemaligen Kleinbahnlinie, ausgehend von Eldena, wurde im Rahmen der Bestandsaufnahme zum Masterplan „Stadtteile an der Küste“ betont, für einen entsprechenden Ausbau sind jedoch finanzielle Mittel erforderlich; darüber hinaus werden voraussichtlich umfangreiche naturschutzfachliche Prüfungen und Abstimmungen erforderlich.

Die weitere Entwicklung der Radweginfrastruktur erfolgt auf der Grundlage des von der Bürgerschaft beschlossenen Radverkehrsplans Greifswald 2010, der die Konzept-Schwerpunkte und Leitprojekte enthält. Aller Voraussicht nach erfolgt in diesem Jahr in Kooperation mit der Universität Greifswald eine erneute Radverkehrszählung, die Grundlage für eine Fortschreibung des Radverkehrsplans bildet. Damit wären auch die Fragen zum Radverkehr abgeschlossen.

Nachfolgend der Bereich Kfz-Verkehr:

Am 10.10.2016 beschloss die Bürgerschaft die Zentralisierung des städtischen Fuhrparks unter Einbeziehung von Eigenbetrieben und -gesellschaften. Eine gemeinsame Projektgruppe aus Stadtverwaltung, Stadtwerken und WVG führte zu dem Ergebnis, dass sich, durch die räumliche Trennung der Beteiligten innerhalb des Stadtgebietes, zu diesem Zeitpunkt kaum Synergieeffekte erwarten ließen. Um dennoch zu beginnen, sollte die Zentralisierung somit zunächst auf den verwaltungseigenen Fuhrpark beschränkt bleiben. Um mit der Zentralisierung auch gleich eine Teilelektrifizierung des städtischen Fuhrparks umsetzen zu können, wurden entsprechende Fördermittel über den Masterplan Klimaschutz beantragt und für die HH-Jahre 2019/2020 in Aussicht gestellt. Sobald die Eigenmittel der UHGW nicht mehr der aktuellen vorläufigen Haushaltsführung unterliegen, werden die E-Fahrzeuge beschafft.

In Erwartung dessen werden aktuell die organisatorischen Vorbereitungen für die Zentralisierung vorangetrieben. Bei den konzeptionellen Überlegungen für die Fortentwicklung des künftigen zentralen Fuhrparks, werden auch Aspekte des Carsharings einbezogen. Zum einen könnten

Bedarfsspitzen im Fahrzeugbedarf der UHGW über einen gewerblichen Carsharinganbieter abgedeckt werden. Sofern sich ein entsprechender Bedarf ergibt, bewertet die UHGW diese Option als umsetzbar.

Zum anderen werden bei der Zentralisierung die technischen-organisatorischen Kriterien geprüft, die für eine spätere Integration städtischer Fahrzeuge in ein gewerbliches Carsharingsystem als Voraussetzung gelten (vernetzte Fahrzeuge, Online-Buchungs- und Abrechnungssystem, schlüsselloser Fahrzeugzugang, Versicherung usw.). Da hier noch diverse rechtliche und wirtschaftliche Aspekte im Zuge des Prozesses geklärt werden müssen, kann aktuell noch keine finale Aussage gemacht werden, ob eine mittelfristige Umsetzung zweckmäßig ist.

Zur Frage, wie sich die Verwaltung die Entwicklung des fließenden Verkehrs in 10 Jahren vorstellt, genügt eigentlich nur ein Wort: **Reibungslos.**

Der fließende Verkehr innerhalb Greifswalds muss jetzt und auch in 10 Jahren reibungslos laufen können. Es hat sich deutlich an der Baustelle zum Ketscherinbach und der Einspurigkeit gezeigt, welche Auswirkungen bestimmte Baustellen im Stadtgebiet auf den gesamten innerstädtischen Verkehr haben können. Es waren sowohl Kfz-Fahrer, als auch Anlieger von dem Stau auf der Wolgaster Straße genervt. Die Verspätungen in den Verbindungen unseres Stadtverkehrs waren jenseits von Gut und Böse. Es gab deutlich Rückgänge in den Nutzerzahlen des ÖPNV. Erst durch die Bemühungen der Verwaltung und die Verbreiterung der Fahrbahn konnten wieder halbwegs annehmbare Verhältnisse geschaffen werden.

In diesem Zusammenhang möchte ich aber mit einem deutlichen Achtungszeichen darauf hinweisen, dass es sich bei diesem Straßenabschnitt um eine Landesstraße handelt und jetzt, zum Jahresanfang das Straßenbauamt an uns herangetreten ist, weil sie in diesem Sommer von voraussichtlich April bis Oktober 2019 in der Koitenhäger Landstraße die Brücke instand setzen wollen. Dafür soll wieder eine halbseitige Sperrung angeordnet werden. Sämtliche Bemühungen der Verwaltung diese Baumaßnahme zu schieben wurden nicht berücksichtigt, sondern es wurde durch das SBA angekündigt, dass diese Baumaßnahme in jedem Fall in diesem Jahr durchgeführt werden soll und sie als Straßenbaulastträger für diese Landesstraße, dies auch allein entscheiden können!

Die Stadt wird zumindest bei der Frage der Ausweisung der Umleitungsstrecke zu beteiligen sein.

Wir als Verwaltung befürchten wieder erhebliche Einschränkungen, die ich hiermit schon einmal ankündigen möchte. Gleichzeitig möchte ich um Verständnis bitten, dass Nachfragen dazu konkret nur von SBA beantwortet werden können.

Dies zeigt, dass Greifswald in seinen Entscheidungen zur Verkehrsentwicklung auch von Dritten abhängig ist!

Bei Baumaßnahmen ist eigentlich jedem klar, dass es in der Bauphase zu Beeinträchtigungen kommt. Dies ist nicht nur bei Maßnahmen des SBA so, sondern auch bei unseren eigenen Bauvorhaben. Und die Stadt hat in den kommenden Jahren eine Menge Straßenbauvorhaben auf dem Plan. Die jetzt anstehenden bereits öffentlich diskutierten Vorhaben sind der Kreisel an der Lomonossowallee/Dubnaring, der Ausbau des Knotens am Humboldtgynasium, aber auch der Hansering. Dazu kommen weitere Straßenbaumaßnahmen in Wohngebieten, wie in der Stettiner Straße oder Mühlenstraße.

Als ganz große Aufgabe für die nächsten Jahre muss an dieser Stelle der notwendige Lückenschluss zwischen der Herrnhufenstraße und der Loitzer Landstraße genannt werden. Notwendig deshalb, um die im ISEK vorgesehenen Wohnbauflächen für die weitere Stadtentwicklung in südwestlicher Richtung erschließen zu können. Gleichzeitig wird eine solche Verbindung aber auch zur weiteren Verkehrsentlastung anderer Bereiche beitragen. Für diese Maßnahme als komplett neue Verbindungsstraße mit Anbindungspunkt auf eine Landesstraße muss aber ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, welches allein schon einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Bau und Umsetzung können sich dann erst anschließen.

Die Frage, wo man sich über das Bauvorhaben Hansering informieren kann, kann ich klar mit einem Hinweis auf die Homepage der Stadt, unter dem Button Bauen, Große Tiefbaumaßnahmen beantworten. Dort befindet sich sowohl eine allgemeine Beschreibung, als auch die in den Fragen angesprochene Präsentation aus dem BauA vom Juni 2018. Ich möchte aber die heutige Gelegenheit nutzen, um einige Mythen, die im Zusammenhang mit dieser Baumaßnahme kursieren, auszuräumen.

1. Es wird während der Bauphase keine Vollsperrung und ausgeschilderte Umleitung über die Löffler-Straße geben.
2. Es gibt künftig nur eine Aufpflasterung im Bereich der Knopfstraße, also der Fußgängerbrücke zum leichteren Queren für Fußgänger.
3. Die angekündigten 30 km/h können noch einmal geprüft werden, ob diese immer oder z.B. nur während der Nachtstunden gelten sollen.

Zur aktuellen Berichterstattung in dieser Woche der Hinweis, ja der Zeitplan wird immer enger. Dies liegt daran, dass trotz unseres Antrages beim Fördermittelgeber aus dem letzten August immer noch keine Entscheidung eingegangen ist. Eine Ausschreibung der Leistungen und damit Baubeginn wird aber bei diesem Projekt erst nach Eingang einer Entscheidung des Fördermittelgebers erfolgen.

Insoweit können wir jetzt noch nicht genau sagen, wann es losgeht. Ankündigen kann ich aber bereits, dass nach dem gegenwärtigen Planungsstand in sechs Bauabschnitten gebaut werden soll. Davon werden 4 Abschnitte in jedem Fall auch in der Bauphase eine Zweispurigkeit ermöglichen, also den Verkehr zweispurig an der Baustelle vorbeiführen. Lediglich bei den beiden letzten Abschnitten kann es dazu kommen, dass im Bereich zwischen Kuhstraße und Fangenturm eine Baustelleampel den Verkehr regeln und einspurig an der Baustelle vorbei führen muss. Genaueres zum zeitlichen Ablauf und der inhaltlichen Ausgestaltung kann erst nach Vorliegen der Ausschreibungsergebnisse angegeben werden.

Zum Parkraumbewirtschaftungskonzept hat die GPG folgendes zugearbeitet:
Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des bestehenden Konzeptes für die Innenstadt sowie die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf weitere Stadtgebiete beschlossen.

Im Zeitraum 2011 bis 2014 konnte das von der Bürgerschaft im Jahr 2010 beschlossene Parkraumbewirtschaftungskonzept in die Praxis umgesetzt werden. Im Jahr 2014 fand eine Informationsveranstaltung auf Einladung der Fraktion die LLINKE zum Thema Parken statt. Bei diesem gut besuchten Forum wurde über die Ergebnisse der Umsetzung des Konzeptes und die anstehende Evaluierung berichtet.

Im Anschluss sind für die Erfolgskontrolle erneute Zählungen zur Auslastung der Stellplätze durchgeführt worden. Für die Auswertung der Ergebnisse mussten zusätzlich Daten, beispielsweise die aktuelle Anzahl ausgestellter Bewohnerparkausweise oder die Auslastung der Stellplätze, analysiert werden. Die Ergebnisse dieser im Zeitraum 2014 bis 2016 durchgeführten Evaluierung wurde den bürgerschaftlichen Gremien sowie im Juni 2016 der Bevölkerung während einer öffentlichen Veranstaltung der Partei B90/Grüne zum Thema Parken vorgestellt.

Die Annahmen aus dem Jahr 2010 bezüglich des Parkdruckes in zentrumsnahen Gebieten hatten sich bestätigt, obwohl noch nicht alle mit dem Entfall von Parkplätzen (z.B. Quartiere A8, A9) verbundenen Maßnahmen umgesetzt waren.

Für eine Entschärfung der Parkdrucksituation konnten zunächst der GPG-Neubau (2017) des Parkplatzes Bahnhof (150 Stellplätze), sowie die Erhöhung der Stellplatzkapazitäten beispielsweise im Jahr 2016 auf den Parkplätzen Am Theater (+35 Stellplätze) und Museumshafen Nord (+60 Stellplätze) beitragen (2018). Kurz- bis mittelfristig sollen nach einem Beschluss der Bürgerschaft zum B-Plan 108 Martin-Anderson-Nexö-Platz auf dem bestehenden

Parkplatz (ca. 190 Stellplätze) weitere Stellplätze (+ 340 Stellplätze) geschaffen werden. Die GPG möchte auch möglichst schnell den jetzigen Parkplatz Hansering (Holzgasse) erwerben und unter Berücksichtigung des Umfeldes u.a. für Bewohner sowie nachfrageorientiert für E-Ladestationen ihre Planungen zur Schaffung weiterer Stellplatzkapazitäten vorantreiben.

Die Vergrößerung der Stellplatzkapazitäten im Bereich des Parkplatzes Hansering ist aber auch im Hinblick auf die Entwicklung der B-Plangebiete 55 und 55A sinnvoll. Im B-Plan 55 soll durch ein Mobilitäts-HUB der eigene Stellplatzbedarf gedeckt werden. Zur Erschließung des Gebietes ist aber ein Ausbau der Straße „An den Wurthen“ erforderlich, wodurch die dort noch im Randbereich am Friedhof vorhandenen Parkplätze wegfallen werden. Es wird also auch weiterhin ein steigender Bedarf an Sammelparkplatzanlagen entstehen. Eine Idee noch zu diskutierende Idee könnte dabei auch sein, die GPG mit der Errichtung eines Parkhauses ausschließlich für Anwohner z.B. in der Innenstadt zu beauftragen. Selbstverständlich können diese Parkplätze dann nicht kostenlos sein.

Zur Frage hinsichtlich der Lärmmessung in der Bahnhofstraße: Im Zusammenhang mit dem Betrieb des EKZ Gleis 4 liegen der Verwaltung keine Beschwerden zu verkehrsbedingten Lärmbelästigungen vor. Lärmbeschwerden liegen lediglich zur Rosa WG vor. Gegenwärtig wird geklärt, ob wie in den vergangenen Jahren Kontrollen außerhalb der regulären Dienstzeit durchgeführt werden können. Anderenfalls wird ein Akustikbüro mit der Lärmmessung beauftragt. Die Messung soll zeitnah durchgeführt bzw. beauftragt werden.

Bei der Erarbeitung des Lärmaktionsplanes werden die Werte simuliert errechnet. Es existieren bislang keine nächtlichen Geschwindigkeitsmessungen nach Einführung von Tempo 30 im Nachtzeitraum. Die Messungen sind im Frühjahr mit einer automatischen Messstation geplant. Auf Grund von Erfahrungen aus anderen Städten kann aber gesagt werden, dass bereits durch eine Beschilderung das Geschwindigkeitsniveau gesenkt werden kann. Durch eine zusätzliche Geschwindigkeitsüberwachung werden die Lärminderungseffekte allerdings noch erhöht. Ansonsten gilt: Verkehrslärm wird generell auf Grundlage von Kfz-Zahlen, Lkw-Anteil, Geschwindigkeit, Straßenoberfläche und Steigung nach RLS 90 berechnet. Die berechneten Werte liegen im Regelfall geringfügig über den Ergebnissen einer tatsächlichen Lärmmessung.


Jeannette von Busse