

Auszug aus der Niederschrift über die 03. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt, Klimaschutz und Stadtentwicklung am 11.03.2021

Zu TOP: 4.2 Projekt Richtungsknoten

Herr Bogusch führt in das Thema ein. Er erinnert daran, dass die Angelegenheit vor einiger Zeit bereits im Konzept „Kombiniert Mobil“ beraten worden ist. Nun soll das Vorhaben Richtungsknoten vorangebracht werden und wird deshalb noch einmal im Ausschuss vorgestellt.

Ein Fördermittelantrag ist in Vorbereitung und soll in diesem Jahr gestellt werden. Die erforderlichen Mittel wurden in den Haushalt 2021 eingestellt.

Durch Richtungsknoten soll der Verkehr gebündelt werden. Gelingen soll dies durch Schaffung von zentralen Umsteigepunkten in eine Fahrtrichtung. Um das Vorhaben umzusetzen, müssen zwei Bereiche untersucht werden: die Lage der Haltestellen und die Fahrplangestaltung. Damit mehrere Busse zeitgleich an einer Haltestelle halten können, ist es nötig, diese anzupassen und entsprechend in den Straßenraum zu integrieren.

Herr Pitzen vom verantwortlichen Büro Fahrplangesellschaft B&B mbH geht mit Hilfe einer Präsentation näher auf die Problematik ein. Die Richtungsknoten sollen helfen, Wartezeiten für die Nutzer zu vermeiden und das Ziel genauer zu erreichen.

Im heutigen Stadtbusverkehr gibt es einige unlogische Anschlüsse und das Angebot ist auf manchen Strecken aufgrund von mangelnden Taktverkehren unübersichtlich.

Ziel ist es, durch das Einrichten von Richtungsknoten vor Erreichen der Altstadt den Umstieg in eine andere Linie zu ermöglichen oder im Bus bis zum gewünschten Zielort zu bleiben. So ist es möglich, mit der gleichen Anzahl von Fahrzeugen und einem ähnlichen Betriebsaufwand mehr Mobilität zu erreichen und die Fußwege zu verkürzen. Herr Pitzen hebt hervor, dass das System bei möglichen Änderungen flexibel und skalierbar ist und damit finanzierbar bleibt.

Mit der vom Büro erarbeiteten Variante soll gewährleistet werden, dass Fahrgäste ihre Ziele möglichst ohne Umsteigen erreichen. Deshalb wurde ein Netz aus verschiedenen Linien mit unterschiedlichen Fahrwegen bzw. zwei halbstündliche Linien, die sich zu einem Viertelstundentakt ergänzen, entwickelt. So ist sichergestellt, dass alle Viertelstunde auf den wichtigsten Relationen das gewünschte Ziel erreicht werden kann.

Es sollen 4 Knoten entstehen.

Bauliche Veränderungen bedarf es an der Haltestelle am Knieperdamm und am Werftkreisel. Eine Anpassung der Haltestelle am Hauptbahnhof ist nicht nötig, die Anschlüsse an einige Linien könnten aber durch eine Rendezvous-Haltestelle noch verbessert werden. Die Schaffung der Richtungsknoten würde dazu führen, dass das heutige Fahrplanangebot verbessert wird oder zumindest dem heutigen Stand entsprechen.

Ergänzend führt Herr Pitzen aus, dass sich auch Regionalbuslinien in das System integrieren lassen. Er betont, dass das Leitungsvolumen der Omnibusse (Anzahl und Kilometer) nicht gesteigert wird und die Finanzierbarkeit damit gegeben ist.

Der Ausschussvorsitzende erkundigt sich nach den zu integrierenden Haltestellen und der machbaren Umsetzung.

Herr Bogusch erklärt, dass bisher die Planung für einen Knoten am Knieperdamm und in der Greifswalder Chaussee vorgenommen worden ist. Die bauliche Voraussetzung am Hauptbahnhof ist bereits gegeben, auch wenn es Verbesserungspotenzial gibt.

Im Knieperdamm soll der Knoten in Höhe Hainholzstraße eingerichtet werden. Die bereits vorhandene Busbucht muss verlängert werden. Stadteinwärts müsste der Fahrbahnrand an der Haltestelle begradigt werden, um zwei Busse dort halten lassen zu können.

Weiter führt Herr Bogusch aus, dass die Verwaltung durch einen Beschluss der Bürgerschaft zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Greifswalder Chaussee aufgefordert war. Diese Prüfung ist in der Zwischenzeit unabhängig vom heutigen Thema in Auftrag gegeben worden. Zunächst soll zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit eine Änderung in der Fahrspuraufteilung vorgenommen werden. Die Linksabbiegerspur soll verkürzt und die Rechtsabbiegerspur verlängert werden, so soll eine deutliche Verbesserung im Verkehrsfluss erreicht werden.

Die Haltestelle für den Richtungsknoten stadteinwärts soll auf der rechten Spur, welche für die Tankstelle und McDonalds geschaffen worden ist, entstehen. Die Beeinflussung der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs wird durch die Maßnahme nicht gesehen. Die Haltestelle soll der im Frankendamm entsprechen.

Weiter schildert Herr Bogusch die jetzige Verkehrssituation für das Einordnen der Haltestelle auf der Greifswalder Chaussee in der Gegenrichtung. Grundsätzlich soll die jetzige Situation entzerrt werden. Geplant ist, im Anfangsbereich nur eine Spur zu erhalten, Der Bypass soll dann mit „Vorfahrt gewähren“ auf diese Spur gelenkt werden, ähnlich wie in der Karl-Marx-Straße. Zusätzlich wäre es möglich, den Gehweg breiter zu gestalten und einen entsprechenden Radweg anlegen zu können. Die Haltestelle soll dort eingeordnet werden, wo die Rechtsabbiegerspur dann beginnen würde. So erfolgt außerdem eine deutliche Verlängerung der Rechtsabbiegerspur.

Herr Haack schlägt vor, das Thema in im Mai erneut zu beraten, nachdem die Fraktionen Gelegenheit hatten, sich mit dem Vorhaben auseinanderzusetzen. Er bittet Fragen, die im Vorfeld aufkommen, an Herrn Bogusch weiterzuleiten, damit diese zur Sitzung hinreichend beantwortet werden können.

In Bezug auf den Fördermittelantrag fragt Herr Gottschling, ob einzelne Knoten realisiert werden würden oder alle. Herr Bogusch erklärt dazu, dass das Projekt nur dann Sinn macht, wenn alle Knoten verwirklicht werden. Der Fördermittelantrag würde über die Gesamtmaßnahmen laufen.

Herr Mühle erkundigt sich nach einer Einbindung des regionalen Busverkehrs in das Konzept. Herr Bogusch macht deutlich, dass der ÖPNV nicht Aufgabe der Hansestadt Stralsund ist, sondern diese beim Landkreis liegt. Demzufolge gibt es im Hinblick auf die Umsetzung des vorgestellten Projektes enge Abstimmungen mit dem Landkreis und dem VVR. Primär stellt das Konzept auf die Verknüpfung des Stadtverkehrs ab, es ist aber unproblematisch, den Regionalbusverkehr, wenn die Länge der Haltestelle es hergibt, mit einzubinden.

Herr Suhr erkundigt sich, ob auch bei einer veränderten Taktung das Konzept nutzbar bleibt. Weiter erfragt er die Wichtigkeit des Richtungsknotens am Hauptbahnhof und inwieweit die Ansiedlung von XXXLutz in die Überlegungen zur Greifswalder Chaussee mit eingeflossen sind.

In Bezug auf den Hauptbahnhof erklärt Herr Bogusch, dass es sich um einen Richtungsknoten (stadteinwärts oder stadtauswärts) und nicht um einen Vollknoten handelt. So ist durch den zeitlichen Versatz genügend Zeit, die Straße zu überqueren. Eine bessere Lösung wäre ein Inselbussteig, die vorhandenen Gegebenheiten können aber genutzt werden.

Das Büro, welches für die Untersuchung zur Verkehrsoptimierung auf der Greifswalder Chaussee beauftragt wurde, hat drei Varianten geprüft:

1. Eine Untersuchung der Optimierung des Verkehrsflusses, ohne das es Veränderungen gibt.
2. Eine Untersuchung bei der der Etablierung eines Richtungsknotens.
3. Eine Untersuchung bei der Etablierung des Richtungsknotens und der Ansiedlung von XXXLutz.

Die Ergebnisse zeigen, dass das Konzept auch bei einer Ansiedlung des Möbelmarktes aufgeht.

Zur ersten Frage von Herrn Suhr teilt Herr Pitzen mit, dass es wichtig ist, die Taktfamilie einzuhalten. In Stralsund liegt dieser jeweils bei einer Verdoppelung (15 Min., 30 Min., 1 Stunde, 2 Stunden) Im 20 Minutentakt funktioniert das System nicht. Herr Pitzen bestätigt nochmal, dass die Integration des Regionalbusverkehrs kein Problem ist.

Herr Röhl erkundigt sich, ob eine Taktung von 10 Minuten möglich ist. Hierfür sind vermutlich die Abstände zwischen den Knoten unpassend, erklärt der Planer. Günstig ist eine Taktung wie in Gera (7,5; 15; 30; 60), in dieses System lassen sich auch leicht Regionalbusse einbinden.

Das Thema wird in der Sitzung im Mail erneut beraten. Herr Haack schließt den Tagesordnungspunkt.

für die Richtigkeit der Angaben: gez. i.A. Gaby Ely

Stralsund, 01.06.2021