

III

01

Herrn Nemitz

**01235/2017 - Integrierter Gesamtverkehrsplan für die Landeshauptstadt Schwerin
Zuarbeit zum Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr zum Protokoll vom
07.12.2017**

In Ergänzung zu

„3. Empfehlung zu weiteren Verfahren - Der Antrag sollte aus folgenden Gründen abgelehnt werden: A) Die in der Begründung zum Beschluss geäußerten Annahmen hinsichtlich der mangelnden Aktualität des vorliegenden Gesamtverkehrskonzeptes sind falsch“ kann noch folgendes angeführt werden:

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) wurde ab 1993 bearbeitet und 1998 beschlossen. Seither haben sich folgende Entwicklungen gezeigt:

- **Einwohnerzahl**

	1996	1999	2008	2012	2015
Stadt Schwerin: Einwohnerzahl	111.000	102.900	95.600	91.300	96.800

Man erkennt eine seit Beschluss des GVK zunächst deutlich abnehmende und in den letzten Jahren wieder leicht zunehmende Bevölkerungszahl. Die Bevölkerungszahl bewegt sich also nach wie vor im Rahmen dessen, was bereits zum Zeitpunkt des Beschlusses des GVK gegeben war.

- **Anzahl der Kfz im Stadtgebiet**

	1996	1999	2008	2012	2015
Stadt Schwerin: Anzahl Kfz	61.200	55.400	50.400	53.500	55.100

Man erkennt, dass seit Beschluss des GVK die Zahl der in Schwerin zugelassenen Kfz zunächst deutlich abgenommen und in den letzten Jahren wieder leicht zugenommen hat. Die Kfz-Zahl hat sich also in etwa analog zur Bevölkerungszahl entwickelt. Somit sind keine außergewöhnlichen Entwicklungen eingetreten, aus denen die Notwendigkeit für ein neues GVK abgeleitet werden könnte.

- **Unfallzahlen – auch im Landes- und Bundesvergleich**

	1996	1999	2008	2012	2015
Stadt Schwerin: Verkehrsunfälle Getötete	5.100 8	4.800 4	3.900 1	3.300 1	3.400 2
M-V: Verkehrsunfälle Getötete	67.400 430	72.500 370	57.700 130	54.900 80	56.100 90
Bund: Verkehrsunfälle Getötete	2.270.000 8.760	2.413.000 7.770	2.293.000 4.480	2.401.000 3.600	2.516.000 3.460

Man erkennt eine seit Beschluss des GVK deutlich positive Entwicklung der Unfallzahlen. Im Hinblick auf die Gesamtzahlen der Unfälle ist die Entwicklung in Schwerin deutlich günstiger als in M-V und

Bund. Im Hinblick auf die Getötetenzahlen sind Schwerin und M-V vergleichbar und beide deutlich günstiger als die Entwicklung im Bund.

- **Pendlerzahlen**

Im GVK von 1993/98 wurde von 77.000 von Pendlern verursachten Wegen pro Tag ausgegangen ((Anzahl Einpendler + Anzahl Auspendler) x 2).

Die aktuell verfügbaren Daten für sozialversicherungspflichtig Beschäftigte lauten wie folgt:

	2012	2013	2014	2015
Einpendler nach Schwerin:	24.600	24.400	24.600	25.000
Auspendler aus Schwerin:	10.100	10.100	10.100	10.100

Die Summe aus ((Anzahl Einpendler + Anzahl Auspendler) x 2) ergibt aktuell also rund 70.000 Wege pro Tag. Damit liegt das heutige Pendleraufkommen unten dem im GVK angesetzten Pendleraufkommen.

- **ÖPNV- Anteil** an den Wegen der Schweriner (Modal Split): 1998: 19%, 2003: 18%, 2008: 17%, 2013: 15%. Seit 2015 verzeichnet der NVS aber wieder jährliche Steigerungen der Fahrgastzahlen; inwieweit sich dies auf den Modal Split auswirkt, wird die nächste SrV-Erhebung 2018 zeigen.
- **Luftschadstoffe:** Nach Auskunft des Fachdienstes Umwelt ergeben die gemessenen Daten regelmäßig, dass das Thema Feinstaubbelastung bzw. Diesel-Kfz-Fahrverbote für Schwerin eindeutig irrelevant ist.

In Ergänzung zu

„3. Empfehlung zu weiteren Verfahren - Der Antrag sollte aus folgenden Gründen abgelehnt werden: B) Nach kurzer Recherche unter vergleichbaren bundesdeutschen Städten ist mit Kosten in Höhe von ca. 150.000 € für die Erstellung eines integrierten Gesamtverkehrsplans zu rechnen“ kann noch folgendes angeführt werden:

Die Kosten von rd. 150.000 € stammen aus Abfragen in zwei vergleichbar großen bundesdeutschen Städten, sowie bei dem Planungsbüro, das den Nahverkehrsplan für Schwerin erstellt hat und aktuell für andere Kommunen in Norddeutschland auch GVKs erstellt. Eine weitere Anfrage in einer norddeutschen Stadt mit ca. 200.000 Einwohnern (wo aktuell auch an einem neuen GVK gearbeitet wird) ergab einen Kostenaufwand von ca. 250.000 € plus 30.000 € für Moderation plus 20.000 € für Internetauftritt. Unter Berücksichtigung der Stadtgröße bestätigen diese Zahlen die vorgenannte Annahme von 150.000 € bzw. wenn man erwägt, dass die Kosten nicht analog zur Einwohnerzahl sinken, sondern sicherlich einen Fixkostenblock beinhalten, stellt die Annahme von 150.000 € wohl eher eine Unter- als eine Obergrenze dar.

I.V.

Bernd Nottebaum