

# Verkehrskonzept für die BUGA Schwerin 2009

## Kurzfassung

### **Auftragegeber:**

Bundesgartenschau Schwerin 2009 GmbH  
Eckdrift 43-45  
19061 Schwerin

### **Bearbeiter:**

urbanus GbR  
An der Untertrave 81-83  
23552 Lübeck

Stefan Luft  
Christoph Lüth  
Heike Drücker  
Joachim Sprenger

Lübeck, Mai 2006

## Inhaltsverzeichnis

|                                                         |    |
|---------------------------------------------------------|----|
| 1. Ausgangslage und Aufgabenstellung .....              | 3  |
| 2. Besucher- und Verkehrsprognose .....                 | 4  |
| 3. Integriertes Verkehrskonzept für die BUGA 2009 ..... | 9  |
| 4. Konzeption eines Verkehrsleitsystems .....           | 26 |
| 5. Verkehrssystem-Marketing für die BUGA 2009 .....     | 30 |
| 6. Maßnahmen- und Kostenplan .....                      | 32 |

## 1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Landeshauptstadt Schwerin hat den Zuschlag für die Ausrichtung der Bundesgartenschau 2009 erhalten. Erstmals wird ein BUGA-Ausstellungsgelände in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum angeordnet. Damit wird die BUGA ein wichtiger Impulsgeber gerade für das Stadtzentrum sein. Das Hauptgelände befindet sich um das Schloss und das Schossparkgelände, die Außenbereiche reichen bis zum Ostorfer Hals und zum Marstall. Das **BUGA-Ausstellungskonzept** umfasst folgende zentrale Flächen:

- Garten des 21. Jahrhunderts am Schlossgarten mit der „Schwimmenden Wiese“,
- der östlich anschließende Küchengarten für die Ausstellung von Nutzpflanzen und
- die nördlich gelegene Freifläche am Marstall.

Nach der Entwicklung eines Masterplans für die Ausstellung und einer Konkretisierung des Ausstellungskonzeptes sowie ersten Vorüberlegungen zur Verkehrsanbindung und Verkehrserschließung wurde 2005 ein Verkehrskonzept für die BUGA ausgeschrieben. Im Mai 2005 erhielt das Planungsbüro *urbanus* den Auftrag, ein integriertes Verkehrskonzept für die BUGA zu erstellen. Die eigentliche **Verkehrsentwicklungsplanung umfasst folgende Bausteine**, wobei die Planungen nach einer räumlichen Abstufung in „Großraum“, „Region“, „Stadt“ und „Kleinraum / BUGA-Umfeld“ erfolgen:

- Besucher- und Verkehrsprognose auf Grundlage vorhandener Analysen und Auswertung vorhandener Rahmenplanungen im Verkehrsbereich,
- Konzept für die großräumige und regionale Anbindung der BUGA einschließlich der Außenstandorte,
- Konzept für die Führung des Besucherverkehrs innerhalb der Stadt einschließlich Parkieranlagen und eines BUGA-P&R-Systems,
- Konzept für die Anbindung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs,
- Konzept für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV),
- Konzept für ein integriertes Leitsystem (Kfz-Verkehr, Parken, Fuß- und Radverkehr).

Darüber hinaus sollten zwei **ergänzende Betrachtungen** die Implementierung des Verkehrskonzeptes vorbereiten:

- Rahmenvorgaben für die Gestaltung eines Verkehrssystem-Marketing sowie
- Kostenrahmen und Finanzierung.

Die folgenden Ausführungen enthalten die Ergebnisse des Verkehrskonzeptes in einer Kurzfassung sowie die Empfehlungen des Gutachters zur Umsetzung und zum weiteren Vorgehen. Die Untersuchungen basieren auf dem BUGA-Ausstellungskonzept (Planungsstand Ende 2005) sowie auf den aktuellen Erkenntnissen zu den strukturellen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung des Verkehrssystems in der Region Schwerin. Sollten sich bei diesen Grundlagen signifikante Veränderungen ergeben, ist die Notwendigkeit einer Anpassung bzw. Aktualisierung der Verkehrskonzeptes zu prüfen.

## 2. Besucher- und Verkehrsprognose

### Verfahrensweise:

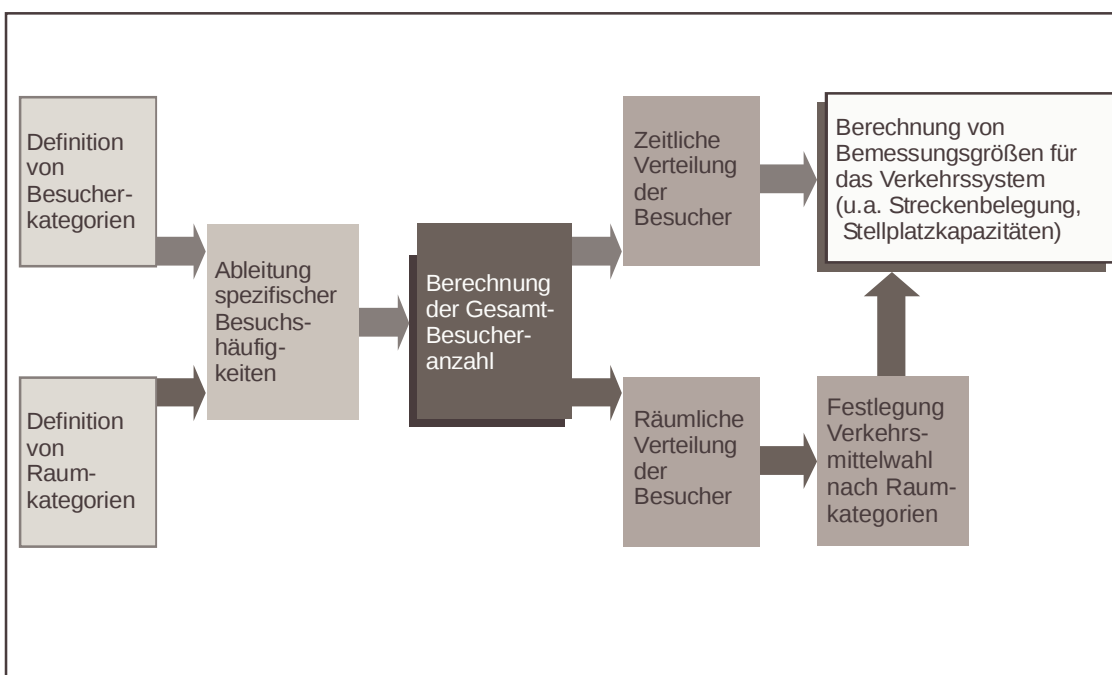
#### Detailliertes Prognoseverfahren mit räumlicher und modaler Differenzierung

Eine erste Abschätzung des Besucher- und Verkehrsaufkommens für die BUGA 2009 wurde Anfang 2001 von der freien Planungsgruppe Berlin (FPB) erstellt. Hierin wurde die Entwicklung der Besucherzahlen vergangener BUGA's und IGA's bis Magdeburg 1999 sowie Einwohner- und Touristenzahlen von Ende 1999 berücksichtigt.

Die jetzt aktualisierte Prognose basiert auf einem verfeinerten Verfahren unter Einbeziehung der neuesten Erkenntnisse zur Entwicklung der Strukturdaten und des Verkehrssystems. Bei den **Strukturdaten** zeichnen sich bis 2009 folgende **Perspektiven** ab:

- Weiter rückläufige Bevölkerungszahlen in der Region Schwerin,
- weiter zunehmende Motorisierung speziell im ländlichen Raum,
- leichter Rückgang der Pendlerverkehre mit Abnahme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten,
- weitere moderate Zunahme des Tourismus in den östlichen Bundesländern.

Bei der Besucher- und Verkehrsprognose wurden zunächst Besucherkategorien (i.W. Einwohner und Urlauber) und dazugehörige Raumkategorien definiert. Aufgrund der Besucherkategorie und der räumlichen Entfernung zu Schwerin werden spezifische Besuchshäufigkeiten für die Besuchergruppen unter Abgleich der Erfahrungen aus den vergangenen Gartenbauausstellungen festgelegt. Durch Verknüpfung der Eingangsdaten mit den Besuchshäufigkeiten ergibt sich die Zahl der Gesamtbesucher. Das erwartete Besucheraufkommen wurde dann in der zweiten Prognosephase zeitlich differenziert und auf Verkehrsmittel aufgeteilt, Daraus ergeben sich dann die **Kapazitätsanforderungen für das Verkehrssystem**.



Übersicht zum Ablauf der Verkehrsprognose

**Besucherprognose:**

**Mit 1,8 Mio Besuchern liegt die BUGA 2009 unter den Zahlen von Potsdam und Rostock**

Die differenzierte **Abschätzung des Besucheraufkommens** ergibt mit 1,8 Mio BUGA-Besuchern einen Wert, der unter dem Aufkommen vergangener Gartenbauausstellungen liegt. Der ursprüngliche Prognoseansatz von 2001 musste dabei deutlich nach unten revidiert werden. Das vergleichsweise geringe Besucherpotenzial ist im Wesentlichen auf strukturelle Gründe zurückzuführen und liegt damit weitgehend außerhalb der Einflussmöglichkeiten der Schweriner BUGA-Planer:

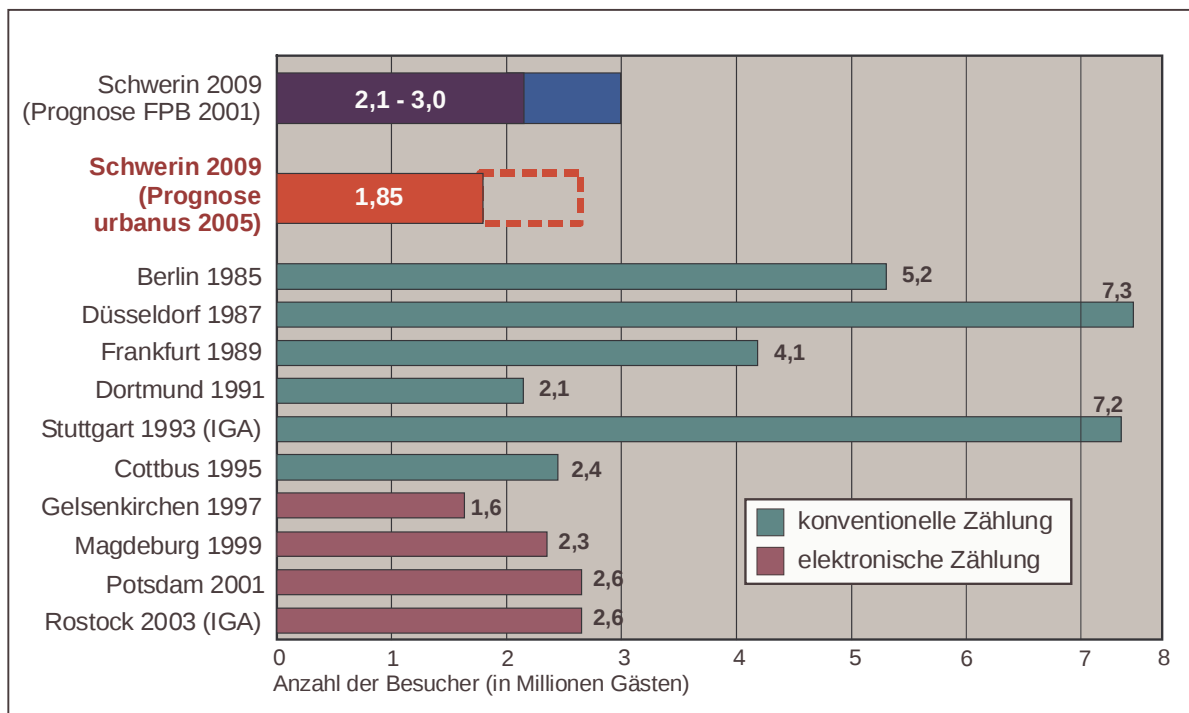
- Die BUGA 2009 findet in einem strukturschwachen Umfeld statt. Der für den BUGA-Besucher-verkehr prädestinierte Regionalbereich ist -anders als in Potsdam oder zuletzt in München- sehr dünn besiedelt.
- Die Bevölkerungszahl in Mecklenburg-Vorpommern, dem eigentlichen Haupteinzugsgebiet der BUGA 2009, ist in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen und dürfte nach den aktuellen Bevölkerungsprognosen bis 2009 noch weiter abnehmen.
- Der Umfang an Großevents speziell im kulturellen und touristischen Bereich hat in den vergangenen Jahren ebenso zugenommen wie das Angebot an großen Freizeiteinrichtungen / Freizeitparks und führt zu einem verschärften Wettbewerb um Besucherpotenziale.

Zudem wurde für Schwerin bewusst eine „zurückhaltende“ Besucherprognose abgegeben, da bei den letzten Gartenbauausstellungen die Besucherzahlen meist hinter den Erwartungen zurückblieben.

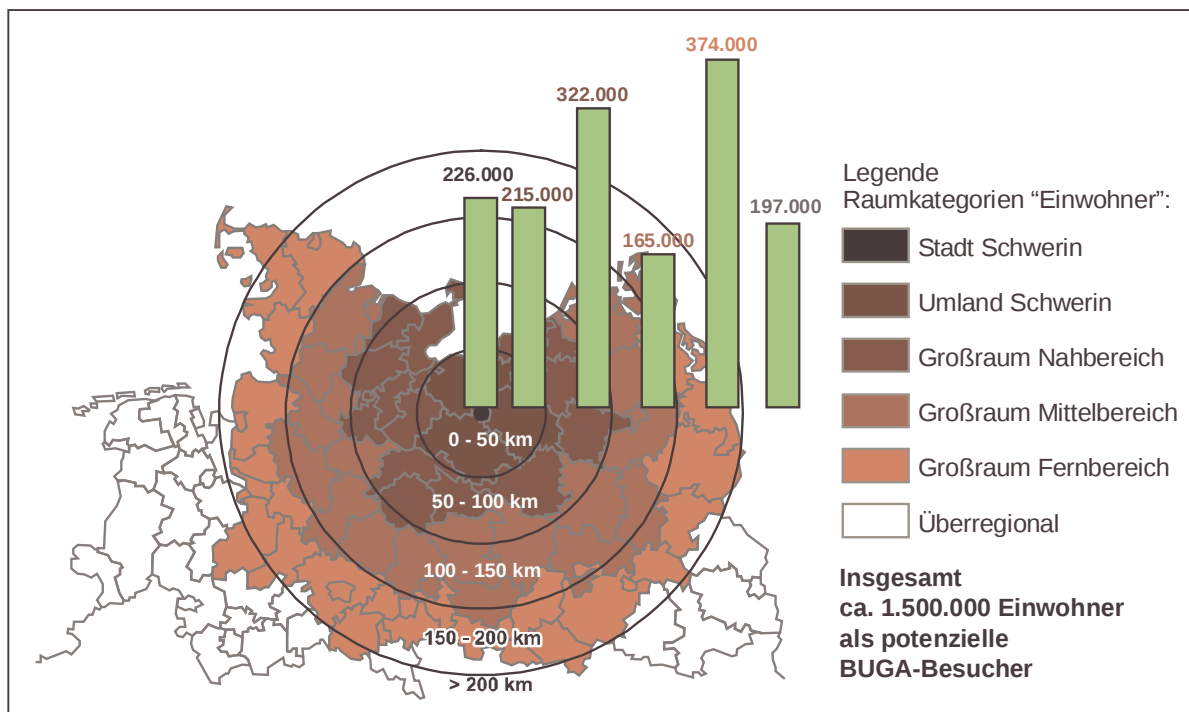
Bei der **zeitlichen Verteilung der Besucher** wird eine Konzentration auf die Monate Juli und August erwartet. Hier überlagern sich die Besucherpotenziale aus der örtlichen Bevölkerung mit den Touristen. Zudem spricht auch die Wetterstatistik für diese beiden Monate. Bei der Tagesbetrachtung konzentrieren sich die Besucherspitzen auf die Wochenendtage Samstag und Sonntag, wobei der Samstag i.d.R. die höchsten Besucherzahlen erreicht. Ansonsten treten noch Feiertage und „Brückentage“ (z.B. der Freitag nach Himmelfahrt) im Besucheraufkommen hervor. Ausgeprägte Besucherspitzen ergeben sich nach den Erfahrungen anderer Gartenbauausstellungen am Eröffnungs- und Schlusstag sowie bei Sonder-Events.

Für die Bemessung der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsangebote ist es allerdings wenig zweckmäßig, sich an einem Durchschnittswert oder dem Spitzenaufkommen zu orientieren, da in diesem Fall entweder tatsächliche Verkehrsspitzen nicht ausreichend abgedeckt werden können oder aber über viele Tage mit geringer Besucherzahl Überkapazitäten vorgehalten werden. Um eine verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Bemessung vornehmen zu können, wird eine **Definition von Nachfragestufen für eine Nachfrage-orientierte Anpassung des Verkehrsangebotes** vorgenommen. Damit wird vor allem eine nachfragegerechte Planung von Kapazitäten ermöglicht (z.B. Stellplätze). Für die verkehrliche Bemessung bei der BUGA 2009 werden folgende Nachfragestufen empfohlen, wobei die Zuordnung der einzelnen Tage mit der weiteren Konkretisierung des Ausstellungs- und Eventkonzeptes abzugleichen ist:

- **Nachfragestufe 1** bis zu 12.000 Besucher  
Normalwerk- und Sonntage im Mai und Oktober, Normalwerktage im Juni und September (= 81 Tage)
- **Nachfragestufe 2** bis zu 17.000 Besucher  
Werktag im Juli, August, Sonntage im Juni, September, Samstag im Mai, Oktober (=67 Tage)
- **Nachfragestufe 3** bis zu 22.000 Besucher  
Samstag von Juni bis September, Feier- und Brückentage (= 22 Tage)
- **Nachfragestufe 4** bis zu 30.000 Besucher  
Eröffnungs- und Schlusstag sowie Sonderveranstaltungen (= mindestens 2 Tage)



Vergleich der Besucherzahlen von Gartenbauausstellungen



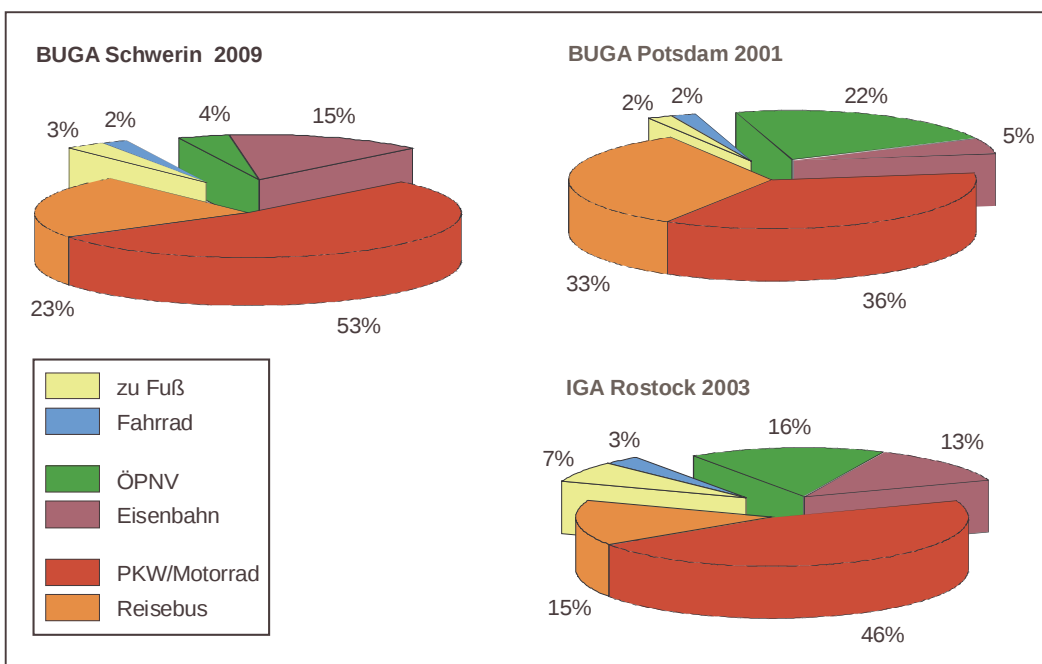
Herkunft der BUGA-Besucher Kategorie „Einwohner“ nach Raumkategorien

## Verkehrsaufkommen und Verkehrsmittelnutzung: Strukturelle und verkehrliche Rahmenbedingungen führen zu einem hohen PKW-Anteil

Für die **Bemessung der Verkehrsanlagen und Verkehrsangebote** ist die Verkehrsnachfrage differenziert nach Verkehrsmitteln maßgebend. Aus dieser Nachfrage ergibt sich dann der Bedarf u.a. für Stellplätze und ÖPNV-Beförderungskapazitäten. Um die verkehrsmittelspezifische Nachfrage zu berechnen, wurden für jede Raumkategorie plausible Annahmen für die Verkehrsmittelwahl der BUGA-Besucher getroffen.

Bei der **Verkehrsmittelwahl** innerhalb der Stadt Schwerin ist davon auszugehen, dass der höchste Anteil der Besucher mit dem Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) anreisen wird, wobei im Nahbereich Fußwege überwiegen und außerhalb der fußläufigen Entfernung verstärkt Straßenbahnen und Busse genutzt werden. Im Umland Schwerins wird Pkw seine dominante Stellung auch für BUGA-Besuche behalten. Durch BUGA-spezifische Angebote und ein offensives Marketing sollte aber der ÖPNV- bzw. SPNV-Anteil im Vergleich zum Status Quo erhöht werden können (von ca. 12% auf bis zu 15%). Der Radverkehr und der regionale Busverkehr werden im Umland nur eine untergeordnete Rolle spielen. Bei den entfernteren Raumkategorien und den touristischen Verkehren werden die Verkehrsmittel Pkw und Reisebus bei der Anreise dominieren. Der Flugverkehr und der Schiffsverkehr tauchen in dieser Prognose nicht auf, da die Verkehrsmittelanteile keine nennenswerte Rolle für die verkehrliche Bemessung spielen und zudem kaum seriös quantifizierbar sind.

Im **Vergleich mit der BUGA Potsdam und der IGA Rostock** zeigt sich, dass der Pkw als Anreiseverkehrsmittel für die BUGA Schwerin eine größere Rolle spielen wird. Dies resultiert im Wesentlichen aus dem deutlich geringeren Besucherpotenzial aus der Region. Durch die Stadtgröße und die Nähe zu Berlin konnte beispielsweise Potsdam erheblich mehr Verkehrsnachfrage auf den öffentlichen Personennahverkehr lenken. Schwerin sollte versuchen, diesen räumlich-strukturellen Nachteil durch gute Angebote im Eisenbahnverkehr und bei den Reisebussen teilweise zu kompensieren. Bei den Reisebussen dürfte der hohe Anteil von Potsdam zwar nicht erreichbar sein, wohl aber ein höherer Anteil als in Rostock.



Prognostizierte BUGA-Verkehrsmittelwahl im Vergleich mit Potsdam und Rostock

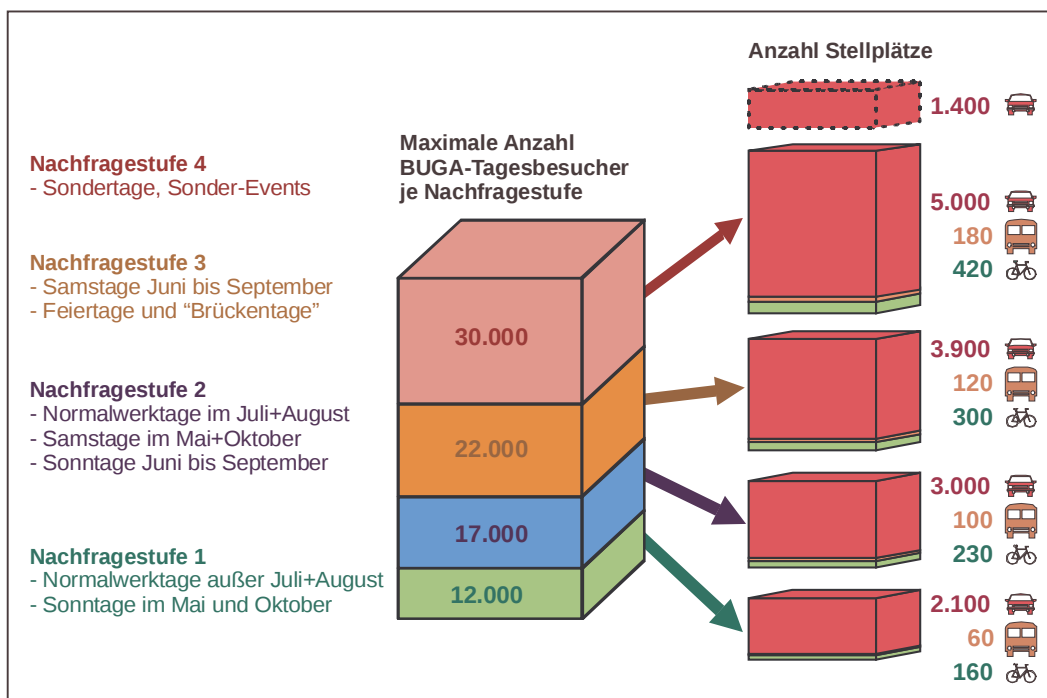
## Auswirkungen auf das Schweriner Verkehrssystem: Ausreichende Kapazitäten im Straßennetz und im ÖV-System, aber hoher Parkraumbedarf

Die in der Verkehrsprognose ermittelten Nachfragewerte für die einzelnen Verkehrsmittel wurden in Abhängigkeit von ihrer räumlichen Zuordnung auf die beiden Hauptverkehrsnetze „Straßennetz“ und „ÖV-Netz“ umgelegt. Grundsätzlich **positiv für die Belegung des Verkehrssystems** ist der Umstand, dass die Verkehrsspitzen aus dem BUGA-Besucherverkehr hauptsächlich auf Wochenend- und Feiertage entfallen, wenn in beiden Verkehrsnetzen die größten Reserven in der Leistungsfähigkeit bestehen.

Im **Straßennetz** werden die mit Abstand größten Verkehrsströme über die Haupteinfallsstraßen B321 und B106 zur BUGA fließen. Da die BUGA erst nach der Früh-Hauptverkehrszeit öffnen wird, ergibt sich der maßgebliche Überlagerungsfall am Nachmittag, wenn sich der BUGA-Abreiseverkehr mit dem vorhandenen Berufs- und Einkaufsverkehr überlagert. Die durchgeführten Verkehrsberechnungen haben zu dem Ergebnis geführt, dass die BUGA-Besucherverkehre bei Umsetzung des im Weiteren vorgestellten Verkehrskonzeptes in den Nachfragestufen 1 bis 3 keine und in der Nachfragestufe 4 allenfalls kurzzeitige Kapazitätsengpässe im Straßennetz erzeugen werden.

Auch im **Nahverkehrssystem** sind keine Kapazitätsprobleme zu erwarten. Unter Berücksichtigung der heutigen Vorbelegung ist davon auszugehen, dass die BUGA-Nachfrage in allen Nachfragestufen aufgenommen bzw. befördert werden kann. Lediglich in Nachfragestufe 4 ist temporär davon auszugehen, dass ein größerer Anteil von Fahrgästen im Schweriner ÖPNV-System nur noch einen Stehplatz erhält. Diese Einbuße in der Beförderungsqualität ist aber aus Gutachtersicht für einen kurzen Zeitraum und auf kurzen Linienabschnitten vertretbar.

Für den Ruhenden Verkehr ergibt sich ein **Bedarf von 5.000 Pkw-Stellplätzen**. Unter Berücksichtigung der Prognosespanne und möglicher zusätzlicher Verkehrsverlagerungen auf den ÖPNV an Spitzentagen wird eine Reduzierung der theoretischen Spitzenwertes von 6.400 Stellplätzen für vertretbar gehalten.



Erforderliche Stellplatzkapazitäten aus der Verkehrsprognose nach Nachfragestufen

### 3. Integriertes Verkehrskonzept für die BUGA 2009

#### Gestaltungsrahmen:

#### Verkehrliche Herausforderungen durch stadtzentrale Lage des BUGA-Geländes

Vor dem Hintergrund der eingeschränkten Mittel für die Durchführung der BUGA und der angespannten Lage der öffentlichen Haushalte ist auch für das Verkehrskonzept eine Abwägung zwischen verkehrlicher Attraktivität und wirtschaftlicher Machbarkeit unverzichtbar. Die folgenden **übergeordneten Zielsetzungen** sollen diese Balance sichern helfen:

- Vermeidung aufwändiger Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur (v.a. für BUGA-spezifische Einrichtungen)
- Nachhaltigkeit der getätigten Investitionen (v.a. hoher verkehrlicher Nutzen, möglichst sinnvolle Nachnutzung)
- Minimierung der Betriebskosten insbesondere im öffentlichen Verkehr (v.a. für BUGA-Zubringerverkehre)
- Ausschöpfen von Synergieeffekten (z.B. Mehrfachnutzung von Verkehrsangeboten, integriertes Marketing, koordinierter Vertrieb)
- Unterstützung des BUGA-Marketing durch BUGA-spezifische Verkehrsangebote (z.B. fortschrittliche Antriebstechniken im ÖPNV)

Um den angestrebten Ausgleich zwischen Attraktivität (für die Verkehrsteilnehmer) und Wirtschaftlichkeit (für die Stadt und die BUGA GmbH) im Verkehrskonzept zu erreichen sowie eine zielgerichtete Planung und Schwerpunktsetzung von Maßnahmen zu erleichtern, ist es hilfreich, eine **Bewertung der Rahmenbedingungen** vorzunehmen. Für das BUGA-Verkehrskonzept sind folgende Punkte besonders zu bedenken:

**Positiv:** Innenstadtnähe des BUGA-Geländes fördert den Umweltverbund (zu-Fuß-gehen, Fahrrad, ÖPNV),

**Positiv:** Gut ausgebautes Straßennetz mit fast komplettem äußeren Tangentenring erleichtert ein stadtverträgliches Management des Kfz-Verkehrs,

**Positiv:** Attraktives städtisches ÖPNV-Angebot unterstützt die Bevorzugung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und eine gute Erreichbarkeit der BUGA,

**Negativ:** Geringes städtisches Besucherpotenzial erfordert verstärkte Aktivitäten und Verkehrsangebote im regionalen und überregionalen Raum,

**Negativ:** Innenstadtnähe des BUGA-Geländes mit eingeschränkten Stellplatzkapazitäten im Nahbereich erschwert die Organisation des Kfz-Verkehrs bzw. dessen stadtverträgliche Abwicklung.

### **Großräumige und regionale Anbindung im Straßenverkehr: Räumliche Randlage wird durch moderne Infrastruktur zum Teil kompensiert**

Aufgrund der räumlichen Randlage in Deutschland und zudem in einer strukturschwachen Region sind die Rahmenbedingungen in Bezug auf die großräumige Verkehrsanbindung der Landeshauptstadt Schwerin auch mittelfristig eher ungünstig. Schwerin profitiert allerdings davon, dass es zwischen den beiden Metropolregionen Hamburg und Berlin sowie dem polnischen Zentrum Stettin liegt. Die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in diesem Raum (u.a. A20, A24 und Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecke Hamburg – Berlin) haben indirekt auch Schwerin genützt:

Andererseits gibt es aber auch Infrastrukturprojekte, mit denen die Erreichbarkeit Schwerins unmittelbar verbessert werden könnte, deren Realisierung bis zur BUGA 2009 offen bzw. nicht zu erwarten ist:

- Die Durchbindung der A241 zur A20 und nach Wismar und
- Neubau der A14 als Verbindung zwischen der A24 und der A2 Hannover – Magdeburg.

Die **großräumigen Pkw-Verkehrsströme** zur BUGA werden im Wesentlichen über die zwei Autobahnen, im Norden die A20 und im Süden die A24, erfolgen. Engpässe sind auch 2009 vor allem bei der Durchfahrt durch Hamburg und Berlin zu erwarten, wenngleich sich die Situation durch Ausbaumaßnahmen weiter entspannen dürfte. Mit der neuen A20 steht eine weitere leistungsfähige und nur mäßig belastete Hauptverkehrsanbindung zur Verfügung, die eine wichtige Verteilerfunktion für den gesamten Siedlungsbereich nördlich Schwerins einnimmt.

Bei der regionalen Straßenanbindung werden auf Grundlage der vorhandenen Verkehrsströme und der durchgeführten Umlegung der BUGA-Besucherverkehre zwei Kategorien von Straßenverbindungen unterschieden, die sich im Wesentlichen im Ausbauzustand und in der Leistungsfähigkeit unterscheiden:

- Die „**Hauptzufahrten**“ tragen die Hauptlast des BUGA-Besucherverkehrs und stellen auch die heutigen Hauptanbindungen Schwerins mit entsprechend hoher Leistungsfähigkeit und gutem Ausbauzustand dar.
- Die **Ergänzungszufahrten** mit abgestufter Leistungsfähigkeit übernehmen im Wesentlichen regionale Verkehrsströme zur BUGA und binden einige der BUGA-Außenstandorte an.

Diese Zufahrten verbinden Schwerin mit wichtigen regionalen Siedlungsschwerpunkten und den großräumigen Verkehrswegen A20 und A24. Um eine effiziente Verkehrslenkung zu ermöglichen, schließen alle Zufahrten in Schwerin am **Äußeren Tangentenring** an.

- Hauptzufahrt 1: A20 – Rehna – Gadebusch – Schwerin (B104)
- Hauptzufahrt 2: Wismar – Schwerin (über B106)
- Hauptzufahrt 3: A24 – Schwerin (über A241)
- Hauptzufahrt 4: A24 – Schwerin (über B321)
- Ergänzungszufahrt 1A: Grevesmühlen – Pingelshagen – Schwerin
- Ergänzungszufahrt 2A: Sternberg – Schwerin (B104)
- Ergänzungszufahrt 3A: Parchim – Crivitz – Schwerin (B321)
- Ergänzungszufahrt 4A: Ludwigslust – Schwerin (B106), ggf. auch als Hauptzufahrt alternativ A241
- Ergänzungszufahrt 5A: Zarrentin – Wittenburg – Schwerin

### **Großräumige und regionale Anbindung im Schienenverkehr: Gute regionale Verbindungen, Einschränkungen im Fernverkehr**

Die Anbindung im Schienenverkehr wird von 3 Magistralen getragen, die durchgehend elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut sind und die Hauptlast der überregionalen BUGA-Verkehrsströme übernehmen. Die Hauptstrecken nehmen dabei sowohl Fernverkehre als auch Regionalverkehre (SPNV) auf und dienen daher sowohl der großräumigen wie der regionalen Anbindung:

- **Hauptstrecke 1: Hamburg – Hagenow – Schwerin**  
(Verkehre aus den alten Bundesländern einschließlich Metropolregion Hamburg und Ruhrgebiet),
- **Hauptstrecke 2: Stralsund – Rostock – Schwerin**  
(Verkehre aus der Region Rostock und der Tourismusregion Rügen),
- **Hauptstrecke 3: Berlin – Wittenberge – Ludwigslust – Schwerin**  
(Verkehre aus den neuen Bundesländern und der Metropolregion Berlin).

Da insbesondere die Verbindungen nach Hamburg und Berlin hohe Besucherpotenziale erschließen, wird empfohlen, zumindest auf den Strecken Hamburg – Schwerin und Berlin – Schwerin ein BUGA-spezifisches Angebot („**BUGA-Express**“) einzurichten, welches in ähnlicher Form bereits bei der IGA Rostock auf positive Resonanz bei den Besuchern gestoßen ist. Unter Berücksichtigung der Erfahrungen mit dem IGA-Express und der Prognose für den BUGA-Besucherverkehr wird es für sinnvoll und vertretbar gehalten, den BUGA-Express nur am Wochenende anzubieten, da hier die höchsten Potenziale zu erwarten sind und auch betrieblich eine Fahrpläneinbindung einfacher sein dürfte als in der Woche. **Haltepunkte in Schwerin** sind Schwerin-Mitte und Hauptbahnhof.

Als zusätzliche Verbindung im Fernverkehr steht dann noch die **IC-Linie Köln – Schwerin – Stralsund** (über Essen, Bremen, Hamburg und Rostock) zur Verfügung. Diese sollte während der BUGA-Zeit in jedem Fall bis ins Ruhrgebiet bzw. nach Köln durchgebunden werden. Aufgrund der erforderlichen Bahnsteiglänge lässt sich nur ein **Halt am Hauptbahnhof** realisieren. Die Fahrgäste könnten dort in die Straßenbahn umsteigen.

Die Eisenbahn-Hauptstrecken werden durch **Ergänzungsstrecken** mit vorwiegend regionaler Verbindungsfunktion vernetzt, wobei diese zum Teil auch die Anbindung der BUGA-Außenstandorte übernehmen. Mit der bereits ausgebauten Strecke Parchim – Schwerin – Rehna und geplanten Aufwertung der Strecke Bad Kleinen - Lübeck wird Schwerin bis 2009 auch im Ergänzungsnetz über eine attraktive SPNV-Anbindung verfügen.

Für das **Verkehrsangebot im SPNV** wird zunächst der ÖPNV-Landesplan Mecklenburg Vorpommern 2002-2007 zugrundegelegt. Die Umsetzung dieses Konzeptes ist jedoch unter gewissen betrieblichen und finanziellen Vorbehalten zu betrachten, so dass zu einem späteren Zeitpunkt, spätestens aber bei der Fortschreibung des ÖPNV-Landesplans eine Aktualisierung und Konkretisierung vorgenommen werden muss.

Aus dem Blickwinkel des BUGA-Verkehrskonzeptes sind folgende **Maßnahmen im Schienenverkehr von übergeordneter Priorität**:

- Erhalt des Stundentaktes auf den Verbindungen von Schwerin nach Hamburg, Rostock und Wismar,
- Einrichten einer Umsteige-freien Verbindung Lübeck – Schwerin,
- Stärkung der Verbindung Schwerin – Berlin mit Durchbindung von Zügen in den Grraum Leipzig / Halle.

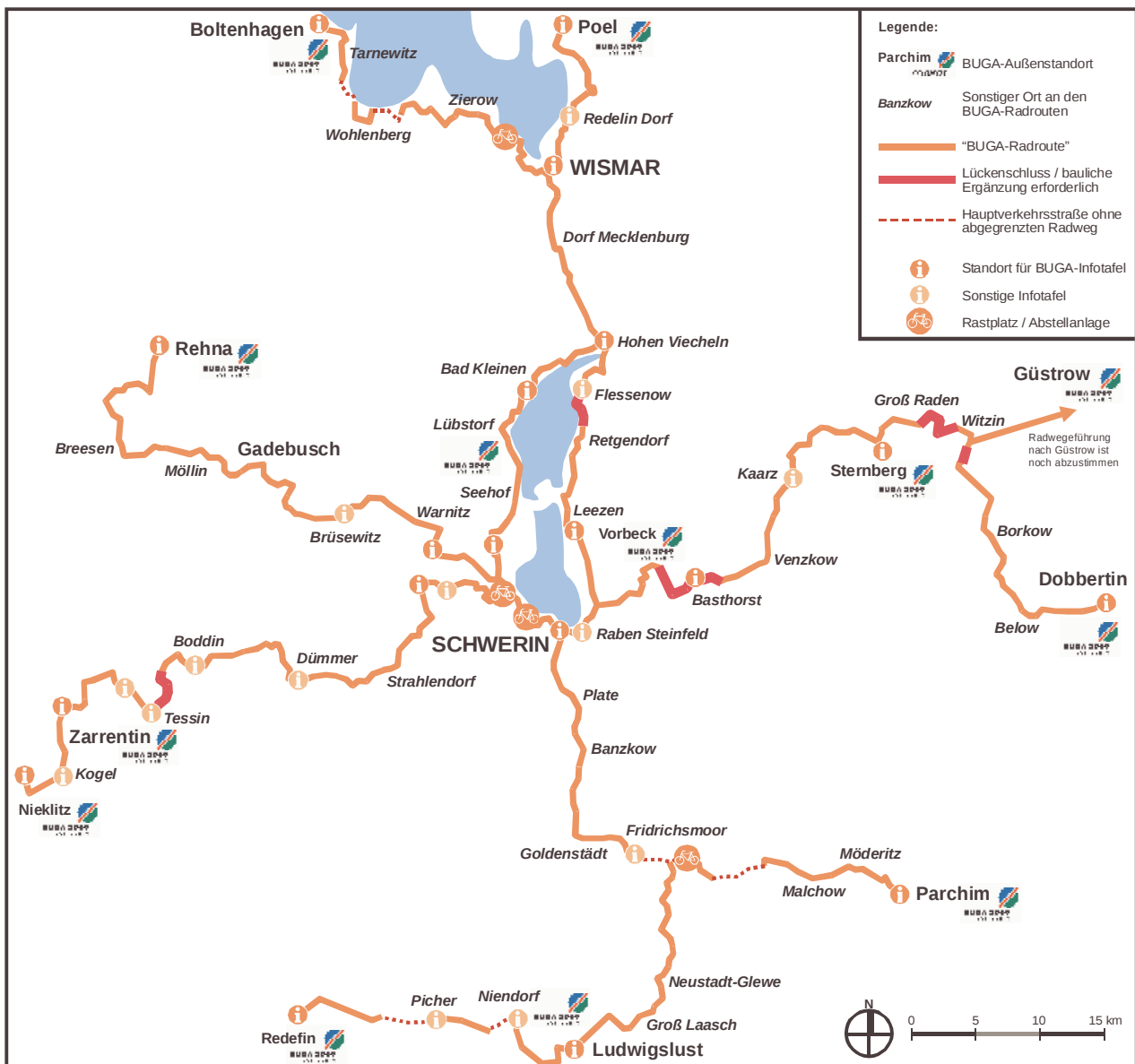
### **Regionaler Radverkehr:**

#### **Wichtiger Baustein eines nachhaltigen Verkehrskonzeptes mit touristischem Schwerpunkt**

Der **Radtourismus** spielt im gesamten Bundesland Mecklenburg-Vorpommern und auch in der Urlaubsregion Westmecklenburg in wichtige Rolle. Die Rahmenbedingungen sind für den Radverkehr besonders attraktiv. Mecklenburg-Vorpommern zählt mittlerweile zu den beliebtesten Radlerregionen in Deutschland. Dieses Potenzial sollte auch für die BUGA konsequent genutzt werden, insbesondere da der Radverkehr eng mit den auch für die BUGA gültigen Attributen „nachhaltig“ und „umweltschonend“ verknüpft ist.

Der Regionale Planungsverband Westmecklenburg (RVP) engagiert sich seit Jahren für eine Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr. Ein Schlüsselprojekt war dabei die Entwicklung eines **Regionalen Radwegekonzeptes**, das 2002 beschlossen wurde. Damit sollte ein attraktives regionales Radwegesystem eingerichtet und eine einheitliche Vermarktung des Produktes „Radtourismus“ erreicht werden.

Von Schwerin bzw. dem BUGA-Ausstellungsgelände ausgehend werden insgesamt **7 BUGA-Radrouten** vorgeschlagen, die im Wesentlichen auf Routen des Regionalen Radwegesystems verlaufen. Eine wesentliche Marketingkomponente bzw. die zentralen Orientierungselemente bilden die durchgängige **Beschilderung** der Radrouten sowie die Einrichtung von **BUGA-InfoPoints**.



Regionales Radwegekonzept (BUGA-Radrouten)

### Anbindung der BUGA-Außenstandorte:

#### Aufgrund des geringen Verkehrspotenzials keine „BUGA-spezifischen“ Verkehrsangebote

Neben der zentralen BUGA-Ausstellung in Schwerin finden weitere Projekte und Ausstellungen in der Region und im weiteren Umland Schwerins statt. In Bezug auf die Verkehrsanbindung stellt sich das Problem, dass die Standorte bzw. Projekte außerhalb Schwerins nicht nur eine von der Größe her deutlich abgestufte Nachfrage ausweisen werden, sondern auch von der zeitlichen Verteilung der Besucherzahlen kaum systematisch erfassbar und verkehrlich anzubinden sind. Von Interesse für das BUGA-Verkehrskonzept sind lediglich die Außenstandorte, die auch über eine regionale Bekanntheit verfügen.

Selbst bei diesen übergeordneten Standorten ist eine eigenständige bzw. speziell auf die BUGA ausgerichtete permanente Verkehrsanbindung mit öffentlicher Finanzierung weder verkehrlich angemessen noch wirtschaftlich tragbar. Wie die folgende Übersicht aber zeigt, sind alle Standorte an eine **BUGA-Radroute** oder das regionale Radwegenetz angebunden und zum Teil auch über **ÖPNV-Linien** direkt mit Schwerin verbunden. Damit ist die verkehrliche Erreichbarkeit grundsätzlich gegeben.

Darüber hinaus sollte sondiert werden, inwieweit sich **private Verkehrsdienstleister** finden, die diese Standorte im Rahmen von Rundtouren bzw. Ausflugsfahrten anbieten und selbstständig organisieren.

| Bezeichnung<br>Aussenstandort | Entfernung<br>zur BUGA | Anbindung Straßennetz |          | Anbindung ÖPNV / SPNV |          | Anbindung<br>Radwege |
|-------------------------------|------------------------|-----------------------|----------|-----------------------|----------|----------------------|
|                               |                        | Straßen               | Fahrzeit | Linie(n)              | Fahrzeit |                      |
| Redefin                       | 46 km                  | B321 / B5             | 01:04    | mit Umstieg           | 01:20    | BUGA-Route           |
| Zarrentin                     | 45 km                  | B104 / L5 / L4        | 00:56    | mit Umstieg           | 01:08    | BUGA-Route           |
| Vorbeck                       | 18 km                  | B321 / K5             | 00:30    | mit Umstieg           | 01:03    | BUGA-Route           |
| Lewitz (Crivitz)              | 20 km                  | B321                  | 00:30    | N4 (OLA)              | 00:28    | Reg. Radweg          |
| Sternberg                     | 35 km                  | B104                  | 00:32    | mit Umstieg           | 01:03    | BUGA-Route           |
| Ganzlin                       | 73 km                  | B103                  | 01:17    | mit Umstieg           | 02:28    | Reg. Radweg          |
| Nieklitz (ZMTW)               | 54 km                  | B195                  | 01:05    | mit Umstieg           | 01:52    | BUGA-Route           |
| Malchow / Poel                | 45 km                  | B106                  | 00:50    | mit Umstieg           | 01:42    | BUGA-Route           |
| Ludwigslust                   | 38 km                  | B106                  | 00:44    | R2, R3 (RE)           | 00:28    | BUGA-Route           |
| Parchim                       | 44 km                  | B321                  | 00:53    | N4 (OLA)              | 00:58    | BUGA-Route           |
| Rehna                         | 34 km                  | B104                  | 00:45    | N4 (OLA)              | 01:07    | BUGA-Route           |
| Dobbertin                     | 57 km                  | B192                  | 00:54    | mit Umstieg           | 02:24    | BUGA-Route           |
| Boltenhagen / Klütz           | 47 km                  | L3                    | 00:58    | mit Umstieg           | 01:40    | BUGA-Route           |
| Wiligrad (Lübstorf)           | 11 km                  | B106                  | 00:15    | N2, N3 (RE)           | 00:12    | BUGA-Route           |
| Güstrow                       | 61 km                  | B104                  | 00:57    | mit Umstieg           | 01:16    | Reg. Radweg          |



besonders gute Verkehrsanbindung (Straße, Schiene, BUGA-Radroute)

#### Verkehrsanbindung der BUGA-Außenstandorte

**Auswahl von Parkieranlagen für den BUGA-Besucherverkehr:  
Ein differenziertes Bewertungsverfahren führt zu 5 favorisierten dezentralen Standorten**

Das Parkierungskonzept ist einer der bedeutendsten Bausteine im BUGA-Verkehrskonzept, da es sowohl für die BUGA-Besucher als auch für die BUGA GmbH und die Stadt Schwerin nachhaltige Auswirkungen hat. Für die Besucher der BUGA wird durch die Organisation des ruhenden Verkehrs vor allem die Qualität der Verkehrsanbindung und damit auch die Attraktivität der BUGA beeinflusst. Für die Organisatoren und Betreiber des Verkehrskonzeptes hat das Parkierungskonzept vor allem Auswirkungen auf die personellen und finanziellen **Aufwändungen**, die zur Umsetzung erforderlich sind. Hierzu gehören insbesondere

- die Herrichtung bzw. Bereitstellung der Parkieranlagen,
- die Abwicklung evt. Zubringerverkehre zwischen Parkieranlagen und BUGA-Ausstellungsgelände,
- der Aufbau und Betrieb eines Verkehrs- bzw. Parkleitsystems.

Die **Lage des BUGA-Ausstellungsgeländes** im Schweriner Stadtzentrum bedeutet besonders für die Gestaltung des ruhenden Verkehrs eine Hypothek, da zum Einen kaum Flächenressourcen für die Anlage von BUGA-spezifischen Stellplätzen verfügbar sind und zum Anderen auch zusätzliche starke Verkehrsströme im Stadtzentrum vermieden werden sollen. Diese **Rahmenbedingungen für die Gestaltung des ruhenden Verkehrs** erfordern eine sorgfältig abgewogene Strategie, die einen akzeptablen Ausgleich zwischen den Ansprüchen der BUGA-Besucher auf der einen Seite und den Interessen der BUGA GmbH und der Stadt Schwerin als Planer und Ausrichter der BUGA auf der anderen Seite herstellt.

Während der BUGA-Veranstaltungszeit wird es eine Reihe BUGA-spezifischer Verkehre geben, die eine Nachfrage nach Stellplätzen erzeugen. Unterschieden werden dabei:

- **BUGA-Besucherverkehre**, die sich auf verschiedene Verkehrsmitteln aufteilen und
- **BUGA-Wirtschaftsverkehre**, die mit der Organisation der BUGA verbunden sind.

Ausgehend von der Verkehrsprognose werden folgende **Stellplatz-Kapazitäten für die Besucherverkehre** empfohlen. Unter Berücksichtigung der Prognose-Genauigkeit und von Erfahrungswerten vergleichbarer Events ergibt sich für Nachfragestufe 4 ein gewisser Ermessensspielraum. Für die BUGA-Wirtschaftsverkehre ist erst mit der Konkretisierung der BUGA-Logistik eine Stellplatzfestlegung sinnvoll.

| Verkehrsmittel     | Anzahl der erforderlichen Stellplätze |                  |                  |                  |
|--------------------|---------------------------------------|------------------|------------------|------------------|
|                    | Nachfragestufe 1                      | Nachfragestufe 2 | Nachfragestufe 3 | Nachfragestufe 4 |
| Fahrrad            | 230                                   |                  | 400 bis 420      |                  |
| PKW                | 2.100                                 | 3.000            | 3.900            | 4.500 bis 5.000  |
| Reisebus           | 100                                   |                  | 120              | 150 bis 180      |
| Motorrad           | 80 bis 100                            |                  |                  |                  |
| Wohnmobil          | 20 bis 30                             |                  |                  |                  |
| Behinderte / VIP's | 40 bis 50                             |                  |                  |                  |

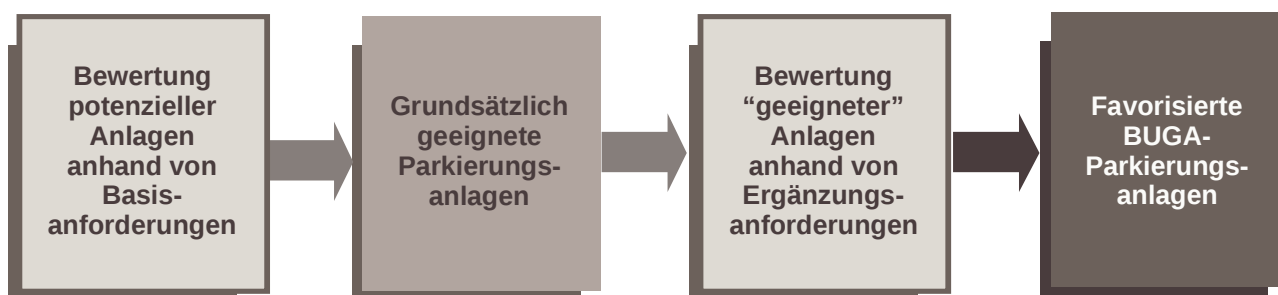
*Übersicht der empfohlenen Stellplatzangebote für die BUGA-Besucherverkehre*

Zur Auswahl geeigneter BUGA-Parkierungsanlagen wurden alle bestehenden und potenziellen Parkierungsanlagen und Flächenressourcen einem **zweistufigen Bewertungsverfahren** unterzogen, wobei im ersten Schritt zunächst eine Vorauswahl anhand wichtiger Basisanforderungen erfolgte. In einem zweiten Schritt wurden alle grundsätzlich geeigneten Parkierungsanlagen anhand von Ergänzungskriterien bewertet. Die Parkierungsanlagen mit der besten Gesamtbewertung verblieben als für die Umsetzung favorisierte Parkierungsanlagen.

Als **Fazit der Bewertung** lässt sich festhalten, dass es in Schwerin keinen „idealen“ Standort für eine BUGA-Parkierungsanlage gibt, bei dem es nur Vorteile gibt. Die Standorte mit der höchsten Lagegunst, der besten Verkehrsanbindung und ausreichenden Kapazitätspotenzialen sind zum Teil in Privateigentum und Altlastenverdachtsflächen. Die anderen Standorte haben meist deutliche Nachteile bei der Verkehrsanbindung.

Zusammenfassend wird empfohlen, folgende **favorisierten Parkierungs-Standorte** in die weiteren Planungen einzubeziehen und eine Aktivierung als BUGA-Parkierungsanlage konkret zu prüfen:

- Mettenheimer Straße (insbesondere der östliche Bereich),
- Ludwigsluster Chaussee (insbesondere der nördliche Bereich),
- Pampower Straße (Veranstaltungsfläche am Knoten B321/B106),
- Johannes-Stelling-Straße (als Ergänzungsstandort ggf. für ausgewählte Nutzergruppen),
- Klinikum / Fachhochschule (Ausbau der vorhandenen Anlage als Ergänzungsstandort)



| Basisanforderungen:        |                               | Ergänzungsanforderungen: |                                    |
|----------------------------|-------------------------------|--------------------------|------------------------------------|
|                            | Positive Beurteilung:         |                          | Positive Beurteilung:              |
| Stellplatzkapazität        | mehr als 700 Stellplätze      | ÖPNV-Zugang              | max. 300 m zur nächsten Haltest.   |
| Lage im Stadtraum          | außerhalb von Wohngebieten    | ÖPNV-Angebot             | mindestens 10-Minuten-Takt         |
| Vorhandene Nutzung         | keine Vornutzung              | Aufwand ÖPNV             | geringer / neutraler Aufwand       |
| Nähe zur BUGA              | fußläufig                     | Aufwand Wegweisung       | wenig Aufwand, hohe Transparenz    |
| Anbindung Hauptstraßennetz | BAB / Bundesstr. mit Reserve  | Zeitliche Verfügbarkeit  | uneingeschränkte Verfügbarkeit     |
| Anfahrbarkeit im MIV       | keine bzw. geringe Staugefahr | Eigentumsverhältnisse    | Stadteigentum                      |
| Anbindung an ÖPNV-System   | Straßen-/Stadtbahn            | Aktivierungsaufwand      | wenig Aufwand, ohne Altlasten etc. |

#### Übersicht zum Auswahlverfahren für die BUGA-Parkierungsanlagen

### **Hauptparkierungsanlagen: Komfortable Erreichbarkeit, gute Orientierung und günstige Bewirtschaftung**

Die **Hauptparkierungsanlagen für Pkw** sollten im Süden der Stadt in unmittelbarer Nähe des Tangentenringes konzentriert werden, um eine **verkehrliche attraktive und stadtverträgliche Verkehrsanbindung** der BUGA mit folgenden Vorzügen zu erreichen:

- Verkehrsentslastung für das Stadtzentrum,
- Minimierung von verkehrlichen und städtebaulichen Konflikten,
- gute Orientierung und Erreichbarkeit der Parkierungsanlagen von allen Hauptverkehrsstraßen,
- hoher Beförderungskomfort bei den Zubringerverkehren durch Straßenbahnanbindung,
- weitgehende Bündelung der Zubringerverkehre (Parkplätze <> BUGA-Gelände),
- Minimierung des Aufwandes für Zubringerverkehre durch günstige Entfernung zur BUGA,
- flexibler Einsatz der Zubringerverkehre durch Nähe zum Betriebshof der NVS.

Um eine sowohl aus Orientierungsgründen als auch verkehrlich ungünstige Zersplitterung in viele kleine Anlagen zu vermeiden, sollte in jedem Fall eine **zentrale Parkierungsanlage** eingerichtet werden, die mindestens für den Stellplatzbedarf der Nachfragestufe 1, besser noch die Nachfragestufe 2 ausreichend dimensioniert ist.

Für die **favorisierte P&R-Anlage an der Mettenheimer Str.** (Parkplatz „Nord“) können im Ostteil (bis etwa zur Einmündung Wilhelm-Hermann-Str.) rund 2.300 Stellplätze realisiert werden, womit die Nachfragestufe 1 abgedeckt wäre. Mit einer Erweiterung nach Westen wäre sogar eine Abdeckung von Nachfragestufe 2 mit rund 3.000 Stellplätzen möglich (entsprechende Grundstücksverfügbarkeit vorausgesetzt). Die Hauptzu- und abfahrt erfolgt über den Knoten Ludwigsluster Chaussee, wobei sowohl der Verbindungsweg von der Mettenheimer Str. zur Ludwigsluster Ch. als auch der Knotenpunkt auszubauen sind. Die zusätzliche Abfahrtsmöglichkeit über Hagenower Straße soll dazu beitragen, den Abfluss von der BUGA, der die höchste Verkehrsspitze erzeugt, zu entzerren bzw. weitgehend störungsfrei abzuwickeln.

Die ergänzende **P&R-Anlage an der Ludwigsluster Chaussee** (Parkplatz „Süd“) kann rund 2.600 Stellplätze aufnehmen. Zusammen mit der Mettenheimer Str. könnte damit sogar die Nachfragestufe 4 abgedeckt werden. Als Zufahrt wird die vom Gutachter favorisierte Lösung, den vorhandenen Fußweg zwischen Ludwigsluster Ch. und Graf-Yorck-Str. als Hauptzufahrt auszubauen, vom Straßenbauamt derzeit abgelehnt. Daher wird vorgeschlagen, die Graf-Yorck-Str. als Zu- und Abfahrt mit den beiden Anknüpfungspunkten Ludwigsluster Ch. und Am Grünen Tal einzurichten.

Die genaue Zuordnung der Stellplatzkapazitäten und die Festlegung der Stellplatzanordnung sollte erst erfolgen, wenn sich abzeichnet, welche Grundstücke bzw. Flächen als Parkierungsanlage in Anspruch genommen werden können. Eventuell kann die reguläre Stellplatzkapazität auch auf ca. 4.500 Stellplätze begrenzt werden. Für Nachfragespitzen müssten dann temporär **Bedarfs- bzw. Überlauflächen** vorgehalten oder vorhandene Stellplatzangebote aktiviert werden. Eventuell können dazu auch die **Parkierungsanlagen im Stadtzentrum** (z.B. Schlossparkcenter an Sonn- und Feiertagen) herangezogen werden.

**Parkierungsanlagen für spezielle Nutzergruppen:  
Direkte Anbindung des BUGA-Geländes für Verkehre mit geringem Fahrzeugaufkommen**

Der Stellplatz- und Flächenbedarf für die **Reisebusse** liegt deutlich unter dem Bedarf für den Pkw-Verkehr, so dass prinzipiell auch BUGA-nahe Parkierungsanlagen in Frage kommen. Bei der Anbindung ist außerdem zu berücksichtigen, dass die Senioren einen hohen Anteil der Fahrgäste stellen, so dass für die Reisebusse eine Aus- und Einstiegsmöglichkeit direkt an den BUGA-Zugängen oder zumindest in kurzer fußläufiger Entfernung anzustreben ist.

Da die bisherige Bus-Aufstellspur in der Werderstraße selbst für die Nachfragestufe 1 keine ausreichenden Kapazitäten bietet, haben sich aus der Diskussion 2 Lösungsvarianten herauskristallisiert:

**Variante 1: Trennung von Vorfahrt (Ein- und Ausstieg) und Parken:**

Vorfahrt zum BUGA-Haupteingang über J.-Stelling-Str., wobei neben dem Vorplatz des BUGA-Eingangsbereiches die vorhandene Busspur als Aufstellfläche genutzt wird;

Abfahrt über Graf-Schack-Allee / Ludwigscluster Ch., Abstellen der Busse auf dem NVS-Betriebshofgelände.

**Variante 2: Kombination von Ein-/Ausstieg und Parken, Parkplatz J.-Stelling-Str.:**

Anfahrt zum Parkplatz J.-Stelling-Str., wo auch der Ein- und Ausstieg erfolgt,

Abfahrt über Graf-Schack-Allee.

Aus Gründen der Realisierbarkeit zeichnet sich die Variante 1 (Kombination von direkter Vorfahrt und Busabstellung auf dem NVS-Gelände) als Favorit ab, wobei für das Abholen der Fahrgäste ein Zeitfenster erforderlich ist. Die generelle Machbarkeit der Parkierung auf dem NVS-Gelände wurde bereits positiv geprüft. Eine weitere Konkretisierung dieser Lösung sollte in **Abstimmung mit den Reisebusunternehmen** erfolgen.

Die nichtorganisierten BUGA-Besucher werden zwar vorwiegend mit dem PKW anreisen, dennoch sollte auch für andere Individual-Verkehrsmittel ein Basisangebot von Stellplätzen bereitgestellt werden. Dazu gehören vor allem **Motorräder und Wohnmobile**. Bei den Wohnmobilen ist zu beachten, dass neben den Stellplätzen möglichst auch Einrichtungen für die Ver- und Entsorgung vorzuhalten sind. Grundsätzlich sind für beide Verkehrsmittel langfristig **Stellplatz-Dauerlösungen im Stadtzentrum** anzustreben, um diese Klientél auch als Stadtbesucher gezielt bewerben zu können. Wenn sich bis 2009 keine derartige Lösung umsetzen lässt, sind diese Verkehrsmittel auf den zentralen Pkw-Anlagen unterzubringen. Als Alternativstandort bietet sich der Parkplatz Grüne Straße an.

Für **VIP-Nutzer** bzw. ausgewählte Personengruppen, die auf kurze Wege angewiesen sind oder sich nur kurze Zeit auf der BUGA aufhalten, sind ebenfalls im Nahbereich der BUGA Stellplätze bereitzustellen. Aufgrund der sehr knappen Stellplatz-Ressourcen sollte der bevorzugte Personenkreis aber eng begrenzt werden. Weitere PKW-Stellplätze sind für die **BUGA Beschäftigten** und ggf. Dienstleister, die mit ihrem Fahrzeug nicht das BUGA-Gelände befahren sollen, vorzusehen. Für die Anlage von **Sonder- und Beschäftigten-Stellplätzen** werden folgende Parkierungsanlagen empfohlen (Reihenfolge entspricht der Priorität):

- Vorplatz am BUGA-Haupteingang,
- J.-Stelling-Straße / Finanzamt (soweit dieser nicht für Reisebusse genutzt wird),
- Grüne Straße (Teilbereich),
- Mecklenburgstraße (Süd).

**Verkehrsanbindung im städtischen Straßennetz:  
Konzentration auf das leistungsfähige, transparente und konfliktarme Tangentensystem**

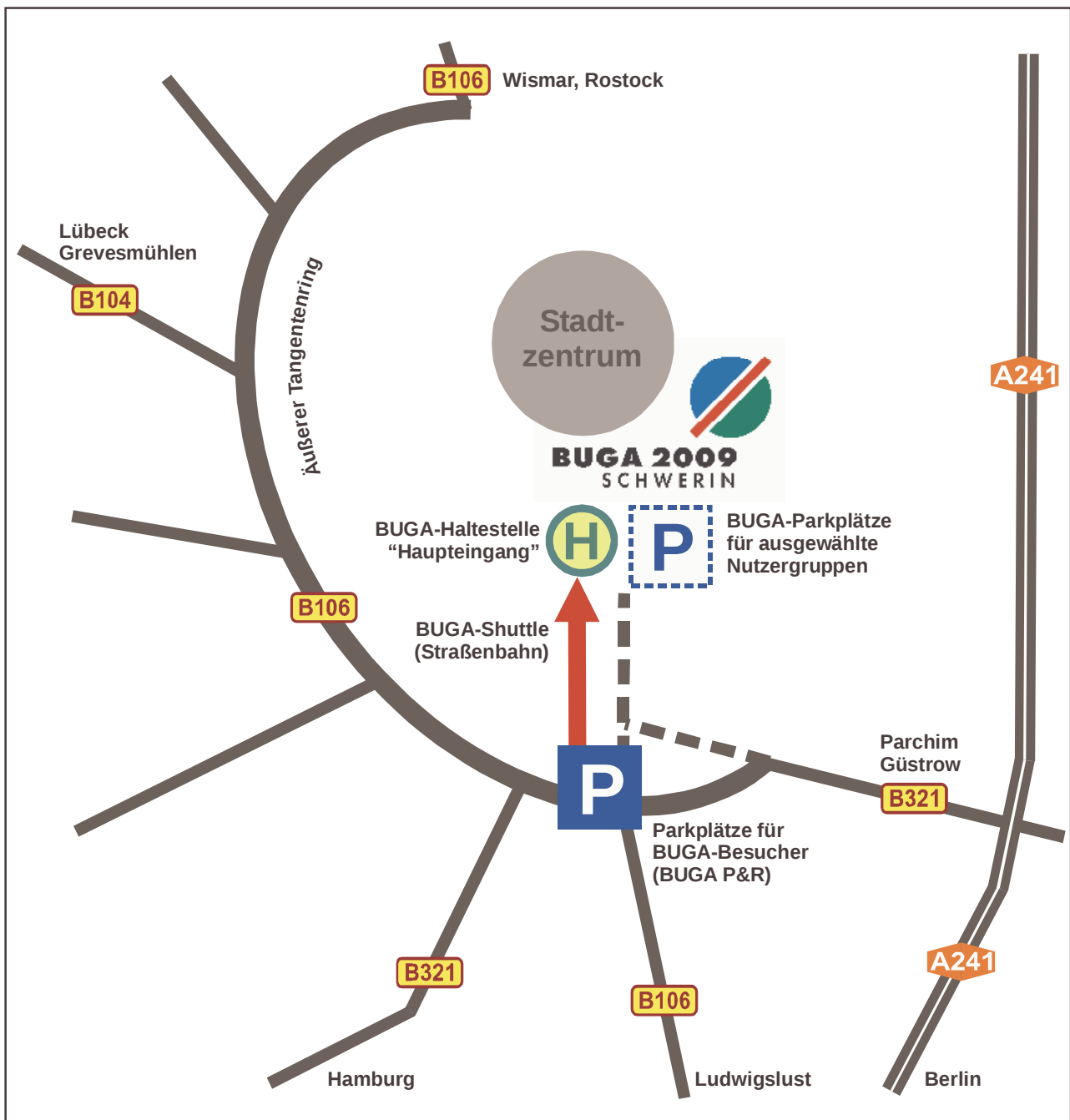
Im Straßennetz sollte die bevorzugte **Führung der BUGA-Besucherverkehre** über die regionalen Zufahrtsstraßen und den Äußeren Tangentenring (B106) erfolgen. Hierdurch entstehen sowohl für die BUGA-Besucher als auch für die Stadt Schwerin erhebliche Vorteile:

- hohe Leistungsfähigkeit mit Reserven und geringe Staugefahr,
- hohe Transparenz bzw. gute Orientierung,
- geringe verkehrlich-städtebauliche Konflikte .

Da die favorisierten BUGA-Parkierungsanlagen im südlichen Stadtgebiet konzentriert sind, müssen die von Norden kommenden Besucher geringe Umwege in Kauf nehmen. Aufgrund der guten Befahrbarkeit des **Äußeren Tangentenringes** liegen die Fahrzeiten aber nur unwesentlich über der wegekürzesten Verbindung durch die Innenstadt und bringen bei hohem Verkehrsaufkommen in der Innenstadt sogar Zeitvorteile.

Die **Innenstadtstraßen** und insbesondere die Straßen im Umfeld des BUGA-Geländes sollen weitgehend von den BUGA-Besucherverkehren freigehalten werden. Es ist aber davon auszugehen, dass die Einwohner Schwerins sowie Ortskundige aus dem Umland ohnehin ihren gewohnten bzw. günstigsten Weg ins Stadtzentrum und zu den Parkierungsanlagen nutzen. Zudem dürften die Besucher aus dem Nahbereich am ehesten zu den Dauerkartenbesitzern gehören und Besuche der BUGA ggf. mit einem Stadtbummel verbinden. Daher werden sich aus diesen Besuchergruppen keine gravierenden Zusatzbelastungen für das städtische Straßennetz ergeben.

Bei Sonderveranstaltungen, zu denen Besucherspitzen zu erwarten sind (Nachfragestufe 4) ist eine **Sperrung der Graf-Schack-Alle und Werderstraße** etwa zwischen Platz der Jugend und Grüne Straße zu empfehlen, wie dies schon bei anderen Großveranstaltungen praktiziert wird.



Strategie für die Verkehrsführung im städtischen Straßennetz

### **Fußgänger und Radverkehr: BUGA-Zentrums-lage bietet attraktive Rahmenbedingungen**

Diese Chancen aus der Zentrums-lage der BUGA sollte konsequent für eine Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs genutzt und imagefördernd für die BUGA als „umweltfreundliche Mobilität“ vermarktet werden. Das Konzept für die äußere Anbindung der BUGA im Fußgänger- und Radverkehr muss vor allem folgende **Anforderungen** erfüllen:

- Verbindung der Ausstellungsareale untereinander (Marstall, Burggarten, Hauptgelände),
- Verbindung der BUGA mit den Bahnstationen und wichtigen ÖPNV-Haltestellen im Stadtzentrum,
- Verbindung des BUGA-Geländes mit den angrenzenden Stadtteilen bzw. Wohngebieten,
- möglichst direkte und barrierefreie Wegeführung.

Das „Herz“ der Fußwegeverbindungen bildet die sogenannte **„Schlosspromenade“**, die sich am östlichen Rand der Werderstraße und der Graf-Schack-Allee vom Marstall im Norden über das Schloss bzw. den Alten Garten bis zum BUGA-Haupteingang im Süden erstreckt. Dieser Weg wird in das BUGA-Ausstellungskonzept einbezogen und mit BUGA-spezifischen Elementen gestaltet.

Von der Schlosspromenade und den BUGA-Eingängen werden Fußverbindungen in die benachbarten Quartiere und zu den Bahnstationen und ÖPNV-Haltestellen eingerichtet. Auch diese Verbindungen sollten einen hohen Standard aufweisen und konzeptionell in die BUGA-Gestaltung einbezogen werden. Das Leitmotiv **„Pfade zur BUGA“** könnte außer durch Pflanzenarrangements auch durch Kunstobjekte und Info-Points mit Leben gefüllt werden.

Neben der Schlosspromenade sind folgende **Hauptwegeverbindungen** in die weiteren Planungen mit einzubeziehen bzw. gestalterisch zu konkretisieren:

- BUGA-Haupteingang – Haltestelle „Platz der Jugend“ (Straßenbahn und Bus),
- Schlosspromenade – Heinrich-Mann-Str. – Lobedanzgang – Von-Thünen-Str.,
- Schlosspromenade – Schlossstraße / Großer Moor – Markt – Schelfmarkt,
- Schlosspromenade – Schlossstraße – Fußgängerzone / Marienplatz – Pfaffenteich – Hauptbahnhof,
- BUGA-Eingang Nord (Marstall) – Waisengärten – Bornhövedstraße.

Für den Radverkehr sind neben gut ausgebauten Radwegen in unmittelbarer Nähe bzw. kurzer Entfernung zu den BUGA-Eingängen ausreichend dimensionierte und möglichst auch gestalterisch in die BUGA integrierte **Fahrrad-Abstellplätze** einzurichten:

- Haupteingang 200-250 Abstellplätze,
- Eingang Marstall oder Grüne Straße 100-150 Abstellplätze,
- Eingang Lennéstraße ca. 50 Abstellplätze.



Konzept für den Fußgänger- und Radverkehr im Umfeld des BUGA-Ausstellungsgeländes

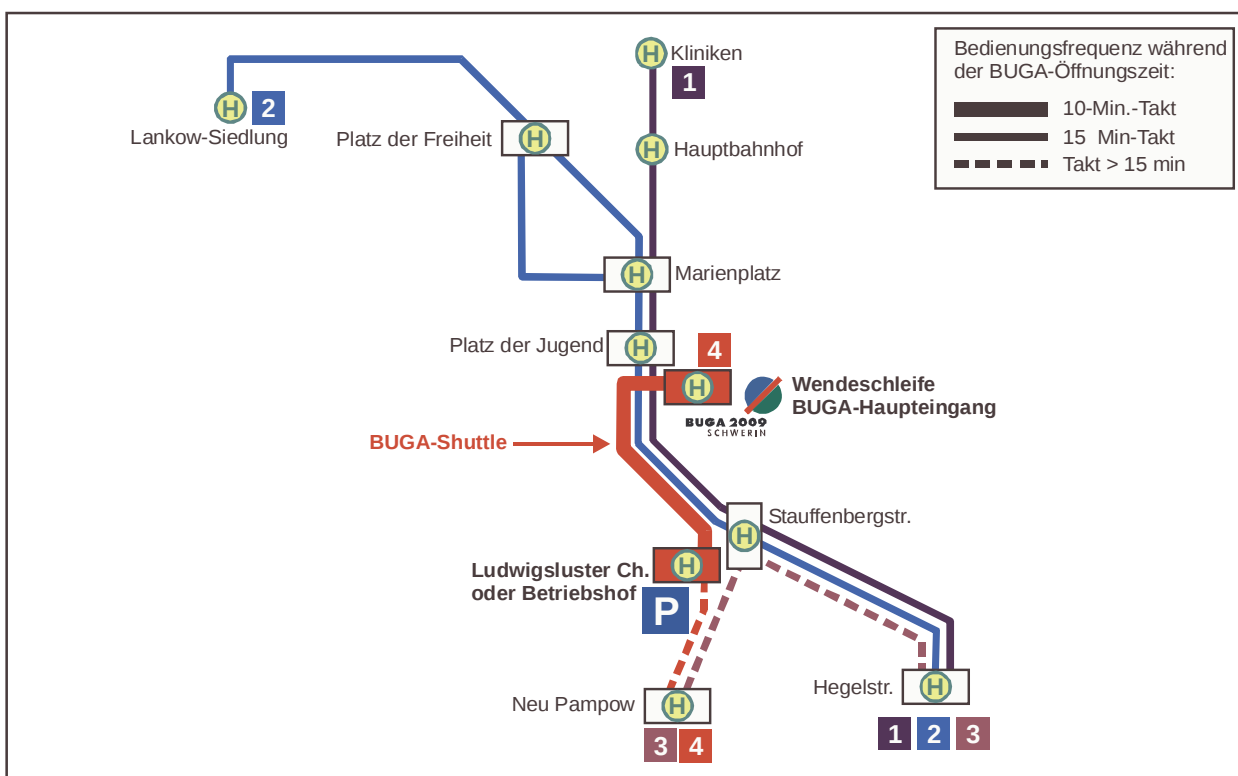
## Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV): Rückgrat der städtischen Verkehrsanbindung und P&R-Zubringer

Der städtische ÖPNV bildet das Rückgrat für die BUGA-Verkehrsanbindung. Die Mehrzahl der BUGA-Besucher wird zumindest auf einem Teil des An- und Abreiseweges öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Eine **hohe Akzeptanz des ÖPNV** und damit ein hoher Anteil bei der Verkehrsmittelwahl sind außerdem die Voraussetzung dafür, dass die BUGA-Verkehre ohne Störungen organisiert und der Stellplatzbedarf auf ein vertretbares Maß begrenzt werden können.

Das Schweriner Nahverkehrssystem verfügt über eine für die Stadtgröße **hohe Angebotsqualität**. Ein maßgeblicher Faktor für die hohe ÖPNV-Akzeptanz ist, dass weite Teile des bebauten Stadtgebietes von der Straßenbahn erschlossen werden und somit der Mehrzahl der Schweriner ein hochwertiges und modernes ÖPNV-System zur Verfügung steht, das sie auch für die BUGA intensiv nutzen werden.

Die prognostizierte ÖPNV-Nachfrage kann mit den vorhandenen Kapazitäten abgewickelt werden, kurzzeitige Engpässe wird es höchstens am Nachmittag geben, wenn sich der Berufs- und Einkaufsverkehr mit dem BUGA-Abreiseverkehr überlagert. Hierfür sollten im Straßenbahnsystem Reservezüge vorgehalten werden, um bei Bedarf die Linien 1 und 4 auf Doppeltraktion aufzustocken. Vorteilhaft ist, dass die NVS bereits über Erfahrungen mit Großveranstaltungen verfügt.

Das bestehende ÖPNV-Angebot in der Stadt Schwerin wird während der BUGA-Öffnungszeiten durch einen **BUGA-Shuttle** ergänzt. Dieser verbindet die P&R-Anlagen über die Haltestelle Ludwigsluster Ch. und ggf. zusätzlich Haselholz oder NVS-Betriebshof mit dem Ausstellungsgelände. Der Grundtakt liegt bei 10-Minuten, ab Nachfragestufe 3 erfolgt eine bedarfsorientierte Verdichtung bis zu einem 5-Minuten-Takt.



Straßenbahn-Liniennetz mit BUGA-Shuttle

### **Schiffsverkehr: Besonderes Verkehrserlebnis in einer „BUGA-Stadt am Wasser“**

Der Schiffsverkehr wird zwar aus verkehrlicher Sicht (insbesondere für die An- und Abreise der BUGA-Besucher) keine wichtige Rolle spielen, sollte aber als bedeutender strategischer Baustein einer „BUGA-Stadt am Wasser“ Berücksichtigung finden. In das BUGA-Konzept sind als Komponenten einzubinden:

- Der Freizeit- und Sportbootverkehr und
- der Linien-Ausflugsverkehr auf den Schweriner Seen.

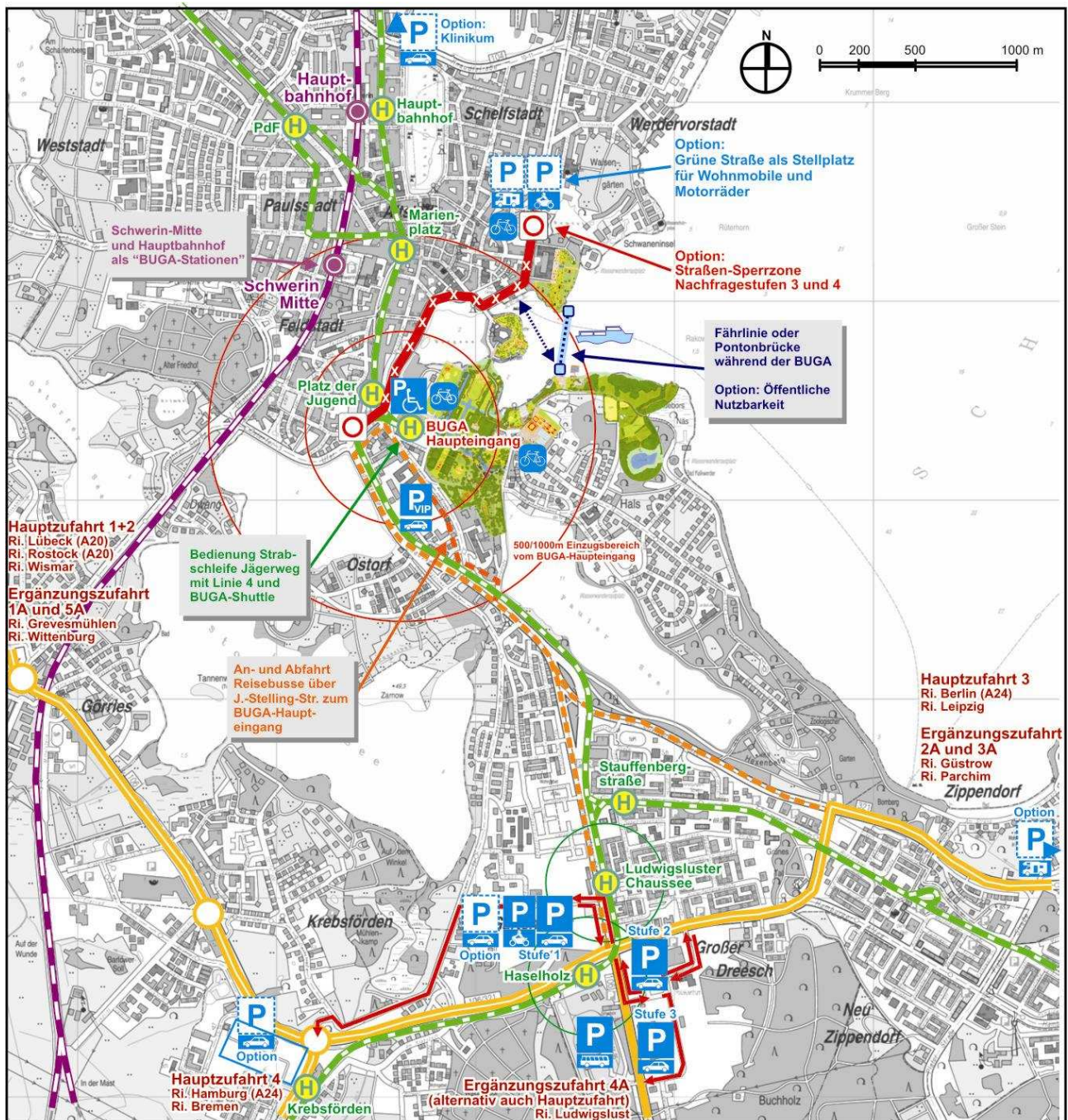
Der **Freizeit- und Sportbootverkehr** ist gerade im Sommer während der BUGA-Ausstellungszeit eine wichtige Zielgruppe bzw. ein wichtiger Tourismus-Faktor für Mecklenburg-Vorpommern, wobei der räumliche Schwerpunkt hier im Bereich der Mecklenburger Seenplatte liegt. Diese Klientel mit den zugehörigen Verbänden / Vereinen und Boots-Charterunternehmen sollte auch für die BUGA beworben werden. Um Schwerin und die BUGA zu einem attraktiven Ziel für Bootstouren zu machen, sind entsprechende Serviceeinrichtungen an zentraler Stelle vorzusehen. Insbesondere sind im Bereich Marstall / Beutel **Anlegestellen für den privaten Bootsverkehr** einzurichten.

Die Weisse Flotte Schwerin betreibt mit ihren Fahrgastschiffen den Ausflugsverkehr auf den Schweriner Seen. Dieser sollte als „Ergänzungsangebot“ für die BUGA-Besucher in die Vermarktung der BUGA mit eingebunden werden. Im Rahmen der weiteren BUGA-Planung ist zu prüfen, ob **BUGA-spezifische Ausflugstouren** sinnvoll sind bzw. den BUGA-Besuchern einen Zusatznutzen bringen können. In die Planungen sollte auch die Einrichtung zusätzlicher Anlegestellen einbezogen werden. Überlegungswert sind hier vor allem Anleger in Mueß (Einmündung Störwasserstraße), am Paulsdamm sowie in Görslow oder Leezen (Zugang zum Außenstandort Vorbeck). Mit neuen Anlegern am Schweriner See würden sich auch Perspektiven ergeben, die **Fahrgastschiffe als „besonderes Angebot“ für die An- und Abreise** einzubinden. Dies würde vor allem für Radtouristen und Wohnmobilisten (mit Parkierungsmöglichkeit an der Straße Mueß Ausbau) eine reizvolle Anreisevariante eröffnen. Zusätzlich sollte diese Anreisevariante auch den **Reisebusunternehmen** angeboten werden.

### **Wasserseitige Verbindung der BUGA-Ausstellungsareale: Schiffs-Shuttle oder Pontonbrücke**

Um die Ausstellungsflächen besser zu vernetzen, wird eine kurze Verbindung über das Wasser zwischen Marstall und Ostorfer Hals empfohlen. Zwei Alternativen kommen dazu in Frage:

- Ein **BUGA-Schiffs-Shuttle**, der im ständigen Pendelbetrieb zwischen den beiden Anlegern verkehrt. Zur Minimierung der Anlegezeiten und zur Bereitstellung ausreichender Kapazitäten sollte möglichst ein Fährschiff (ggf. auch Autofähre) zum Einsatz kommen, wie es bereits auf der Aller oder der Weser eingesetzt wird. Die Fähre müsste geleast oder neu gebaut und nach Schwerin transportiert werden.
- Eine **Ponton-Brücke** als feste Verbindung. Hierbei müsste allerdings zum Einen eine Durchfahrt für die Ausflugsschiffe freigehalten bzw. ermöglicht, zum Anderen aber auch die Barrierefreiheit bei der Nutzung gesichert werden. Dies erfordert entweder eine Konstruktion als Klappbrücke oder die Anlage von Rampen.



### ÖPNV-Anbindung

-  Eisenbahnstrecke mit "BUGA-Bahnstation"
-  Straßenbahnstrecke
-  ÖPNV-Haltestelle für BUGA-Zubringer-  
verkehere mit 300m-Einzugsbereich

### Straßennetz-Anbindung

-  Hauptanbindung der BUGA im städtischen  
Straßennetz (Äußere Anbindung)
-  Führung für Reisebusse im Stadtzentrum

### Parkierungsanlagen

-  Stellplätze für die einzelnen Verkehrsarten  
(Pkw, Reisebus, Motorrad, Wohnmobil)
-  Stellplätze für mobilitätsbehinderte Personen
-  Potenzielle Ergänzungs-Stellplätze
-  Fahrrad-Abstellanlage
-  Parkplatz-Anbindung an das Hauptstraßennetz

### Verkehrsmanagement im städtischen Verkehrssystem

## 4. Konzeption eines Verkehrsleitsystems

### Anforderungen und Grundlagen:

**Ein transparentes, gut nutzbares Leitsystem erhöht die Zufriedenheit der BUGA-Besucher**

Die Entwicklung des BUGA-Verkehrsleitsystems sollte primär auf die Anforderungen der Verkehrsteilnehmer ausgerichtet sein, darf aber auch wirtschaftliche Aspekte wie die Produktions- und Aufstellungskosten nicht vernachlässigen. Folgende **übergeordnete Anforderungen an das Verkehrsleitsystem** sollten im Vordergrund stehen:

- Gute bzw. nachvollziehbare Orientierung für die BUGA-Besucher (logische Verkehrsführung, lückelose Informationskette),
- durchgängiges Gestaltungsmuster („Corporate Design“) mit optischer Abgrenzung zu anderen Verkehrsleitsystemen,
- gute Erkennbarkeit bzw. Lesbarkeit der Beschilderung,
- Nutzung vorhandener Schilderstandorte soweit möglich und sinnvoll,
- Beschränkung auf wichtige Standorte und notwendige Informationsinhalte.

Um die Orientierung für die BUGA-Besucher zu erleichtern, gleichzeitig aber auch eine hohe Effizienz in der Beschilderung zu erreichen, ist eine klare Strukturierung des Verkehrsleitsystems sinnvoll, die sich nach dem räumlichen Bezug (Großraum, Region, Stadt, städtischer Teilraum) und dem Verkehrsnetz (hier: Straßennetz, Rad- und Fußwegenetz) richtet. Dabei gilt folgender **Grundsatz für die Beschilderung**: Je näher die Beschilderung an das BUGA-Ausstellungsgelände rückt, umso dichter werden die Standorte und umso detaillierter werden die Informationen.

Die favorisierte Variante bei der Einbindung in das vorhandene Wegweisungssystem ist die **Anbringung von Reitern** an der vorhandenen Beschilderung, wobei hier die statischen und montagetechnischen Gegebenheiten vor Ort bzw. im Einzelfall zu prüfen sind. Die eigenständige Beschilderung ist zwar die aufwändigste, aber auch die auffälligste und sollte nach Prüfung im Einzelfall zur Anwendung kommen.

Für die Straßenwegweisung, wo die Erkennbarkeit bei hohen Geschwindigkeiten eine wichtige Rolle spielt, ist die **Verwendung des BUGA-Schriftzuges** zu favorisieren, da das Gesamt-LOGO insbesondere bei schlechten Sichtverhältnissen und größeren Entfernungen schwerer wahrnehmbar ist.

Bei der **Farbgebung der BUGA-Wegweisung** wird empfohlen, die Farbe Grün als Hintergrundfarbe oder Schriftfarbe einzusetzen, wobei die Negativdarstellung (weiße Schrift auf grünem Untergrund) am plakativsten ist.

Die BUGA-Beschilderung sollte sich auf die wesentlichen bzw. notwendigen Informationsinhalte beschränken, um den BUGA-Besuchern eine leichte Orientierung zu ermöglichen, gleichzeitig aber auch den Herstellungsaufwand für die Beschilderung niedrig zu halten. Für die einzelnen räumlichen Bereiche werden folgende **Abstufung der Informationsinhalte** vorgeschlagen:

|                       |                                                                          |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Region:               | nur BUGA-Schriftzug                                                      |
| Stadtgebiet Schwerin: | wie Region mit zusätzlichen Hinweisen auf Parkierungsmöglichkeiten       |
| P&R-Anlagen:          | Wegweisung zu den einzelnen Parkieranlagen getrennt nach Verkehrsmitteln |
| BUGA-Gelände:         | Wegweisung zu Ausstellungsteilen, Serviceeinrichtungen und den Ausgängen |

**Beschildeungskonzept:**  
**Signifikante BUGA-Wegweiser teilweise in vorhandene Wegweisung integriert**

Die **Wegweisung im regionalen Straßennetz** besteht in der Regel aus dem BUGA-Schriftzug, der als Reiter auf die vorhandene Straßenbeschilderung aufgesetzt wird. Soweit möglich erfolgt die Anordnung über dem bestehenden Straßenschild. Die Standorte für die BUGA-Wegweiser liegen an den zentralen Knotenpunkten im überregionalen Straßennetz, an den Autobahnabfahrten (A20 und A24) beim Übergang ins regionale Straßennetz, an wichtigen Knotenpunkte im regionalen Straßennetz bzw. entlang der Haupt- und Ergänzungsstrecken zur BUGA. Soweit erforderlich werden additive Zwischenwegweiser auf längeren Strecken ohne Straßenwegweiser installiert.

Im **regionalen Radwegenetz** (insbesondere BUGA-Routen) wird vorgeschlagen, die erst vor Kurzem durch den Planungsverband Westmecklenburg eingerichtete Radwegweisung durch Reiter mit dem BUGA-Schriftzug (analog zur Straßenwegweisung) zu ergänzen. Die BUGA-Beschilderung sollte an allen Standorten mit der Zielangabe „Schwerin“ installiert werden. Da die vorhandenen Informationstafeln bereits belegt sind, sollten an zentralen Knoten sowie bei den BUGA-Außenstandorten ergänzende Schilder oder eigenständige **BUGA-Infotafeln** mit Hinweisen auf das jeweiligen BUGA-Projekt aufgestellt werden.

Im **städtischen Straßennetz** dient die BUGA-Wegweisung dazu, die aus der Region ankommenden Verkehre zu bündeln und zu den BUGA-Parkierungsanlagen zu leiten. Die Wegweiser werden vor allem entlang des Äußeren Tangentenringes aufgestellt, der als Verteiler zwischen dem regionalen Straßennetz und den BUGA-Parkierungsanlagen fungiert. Um im innerstädtischen Straßennetz eine Grundorientierung sicherzustellen, sollten an wichtigen Straßenknoten im Hauptverkehrsstraßennetz ebenfalls Hinweisschilder installiert werden. Im städtischen Straßennetz wird der BUGA-Schriftzug ergänzt durch das „Parkplatzsymbol“, um hier auf die BUGA-P&R-Anlagen hinzuweisen. Soweit sinnvoll, kann das Parkplatzsymbol auch durch weitere Symbole bzw. Piktogramme ergänzt werden.

Die **Wegweisung zu den einzelnen BUGA-Parkierungsanlagen** werden als Tabellenwegweiser im unmittelbaren Umfeld der BUGA-P&R-Anlagen eingerichtet. Dabei erfolgt in Erweiterung zur sonstigen BUGA-Wegweisung im städtischen Straßennetz hier auch eine Differenzierung nach Verkehrsmitteln (Pkw, Reisebus etc.). Um unnötigen Parksuchverkehr in der Innenstadt zu vermeiden, ist ein entsprechender **Belegungshinweis** für die Parkierungsanlagen im Stadtzentrum eingebunden, der bei Vollausslastung aktiviert wird.

Bei hohem Verkehrsaufkommen in den Nachfragestufen 3 und 4 kann es unter Umständen sinnvoll sein, die Verkehrslenkung durch zusätzliche **Ordnungskräfte und/oder mobile Wegweiser** zu ergänzen. Um die Orientierung das Aufsuchen der Stellplätze zu erleichtern, werden die Parkplätze in Blöcke bzw. **Parkzonen** aufgeteilt, die mit Nummern oder Buchstaben gekennzeichnet werden.

Für die Abfahrt der Besucher ist auf den einzelnen Parkierungsanlagen bzw. an den entsprechenden Ausfahrten zusätzlich eine **Abfahrt-Wegweisung** vorzusehen.

Im Nahbereich des BUGA-Ausstellungsgeländes wird eine in die geplante städtische Wegweisung integrierte **Wegweisung für die Fußgänger** installiert, die zu den BUGA-Eingängen führt.

Komplettiert wird die Wegweisung durch das **Leitsystem auf dem BUGA-Ausstellungsgelände**, das zusätzlich Informationen zu den Ausstellungsteilen und zu Serviceeinrichtungen enthält. Empfohlen werden Tafelwegweiser, die im Gegensatz zu Pfeilwegweisern auch als Gestaltungsobjekte eingesetzt werden können und eine bessere Orientierung bei einer großen Anzahl von Zielangaben ermöglichen.



Entwurf für die BUGA-Wegweisung im Straßennetz

## Gestaltung der Stadteinfahrten:

### „BUGA-Pylone“ als imageprägendes Entree zur BUGA-Stadt Schwerin

Die Stadteinfahrten bzw. Stadteingänge sollten grundsätzlich ansprechend gestaltet werden und Elemente des BUGA-Corporate-Design aufnehmen, um die Besucher auf das BUGA-Erlebnis „einzustimmen“. Der erste „Kontakt“ mit der BUGA-Stadt Schwerin sollte für alle BUGA-Besucher unabhängig vom Anreise-Verkehrsmittel einen positiven Eindruck hinterlassen. Folgende **räumliche Schnittstellen** sind als Stadteingänge zu definieren:

Straßennetz: Stadtgrenze (Ortsschild) oder vorhandene Informationsstellen mit Stadtplänen,

Radwegenetz: Stadtgrenze (überwiegend identisch mit Straßennetz),

Bahnnetz (ÖPV): Hauptbahnhof und Station Schwerin Süd.

Im Vordergrund steht der „**BUGA-Pylon**“, der in Tafel- bzw. Säulenform im Corporate Design der BUGA gestaltet wird und einen „Willkommensgruß“ sowie eventuell zusätzlich wichtige Basisinformationen zur Orientierung im Verkehrssystem enthält. Der BUGA-Pylon wird eingebettet in ein Bepflanzungs-Arrangement. Die Gestaltung der Stadteingänge kann nach der BUGA ein fester Bestandteil des Stadtmarketing werden, ggf. ist dann die Gestaltung der Pylone in eine Dauerlösung zu überführen.



„BUGA-Pylone“ zur Gestaltung der Stadteingänge

## 5. Verkehrssystem-Marketing für die BUGA 2009

### Kernbausteine und Vertriebswege: Attraktives Informationsangebot in einem offensiven Vertrieb

Das Verkehrssystem-Marketing muss wie auch das BUGA-Gesamtmarketing primär eine hohe Wirksamkeit bzw. Zielgruppenerreichung aufweisen, aber auch mit einem vertretbaren Aufwand umsetzbar sein. Daher sollten sowohl die **Informationsangebote** auf wenige Kernbausteine konzentriert werden, die unverzichtbar sind und/oder ein günstiges Wirksamkeits-Kosten-Verhältnis aufweisen:

- Print-Informationen mit verkehrlichen Basisinformationen und ggf. Zielgruppen-spezifischen Ergänzungen bzw. Detaillierungen,
- eigenständige Internet-Rubrik „Verkehr / Mobilität“ im BUGA-Internetportal,
- individuelle BUGA-Mobilitätsberatung (in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen und mit Einbindung in bestehende Mobilitätsberatungen),
- kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und Medienpräsenz zur Vermittlung aktueller Informationen zum Verkehrssystem.

Um den Aufwand für die Entwicklung, Erstellung und Pflege der Informationsangebote in vertretbaren Grenzen zu halten sowie die Übersicht und Orientierung für die Informationsnachfrager zu erleichtern, wird ein System räumlich abgestufter Informationsinhalte sowie eine enge **Verzahnung des Verkehrssystem-Marketing mit dem BUGA-Gesamtmarketing** empfohlen.

Gerade im Vertriebssystem ist die Einbindung des Verkehrssystem-Marketing in das BUGA-Gesamtmarketing wichtig, da vor allem die Bedarfe von Verkehrsinformationen und Informationen zur BUGA-Ausstellung ohnehin aneinander gekoppelt sind. Jeder BUGA-Besucher benötigt zumindest Basisinformationen über die (verkehrliche) Erreichbarkeit. Im Hinblick auf die verkehrlichen Aspekte werden folgende **Haupt-Vertriebswege** für sinnvoll gehalten:

- Internet und „neue“ Medien
- BUGA-„Servicestationen“
- BUGA-„InfoPoints“ (BUGA-Pylone)
- Auslage und Verteilung
- Direktvertrieb

Das **Internet** wird zur BUGA ein besonders wichtiges Medium im Marketing vor allem in der Verbreitung von Informationen bilden. Es sollte frühzeitig darauf hingewirkt werden, dass auch das Verkehrssystem-Marketing in einem professionell aufbereiteten und nutzerfreundlichen Internetauftritt eingebunden wird.

Um den BUGA-Besuchern eine individuelle Reiseplanung zu ermöglichen, ist eine Verlinkung zur Fahrplanauskunft öffentlicher Verkehrsmittel (z.B. HAFAS-Auskunft, Fahrplanauskunft der Verkehrsgemeinschaft Westmecklenburg) und ggf. zu einem Routensucher für den Straßenverkehr obligatorisch. Mit den Verkehrsunternehmen, dem Stadtmarketing und den BUGA-Außenstandorten (ggf. auch weiteren im Internet präsenten BUGA-nahen Projekten) sollte eine gegenseitige Verlinkung erfolgen, damit hier ein zusätzlicher Marketingeffekt entsteht. Im Tourismusbereich wird eine einseitige Verlinkung von den Urlaubsorten auf die BUGA-Seite für ausreichend und sinnvoll gehalten, damit der Urlaubsgast die BUGA frühzeitig in seine Urlaubsplanung einbeziehen kann.

| Räumlicher Bezug    | Inhaltlicher Bezug (Informationsinhalte)                                                                   |                                                                                       |                                                                                            |                                                                |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
|                     | Erreichbarkeit                                                                                             | Verkehrsangebot                                                                       | Organisation/Service                                                                       | Infos / Kontakte                                               |
| <b>Großraum</b>     | Fernstraßen- und Fernbahnanbindung                                                                         | BUGA-Express, IC-Direktzüge                                                           | BUGA-Kombiticket                                                                           | BUGA-Mobilitätsberatung<br>Internet                            |
| <b>Region</b>       | Übergeordnetes Straßen- und Schienennetz<br><br>BUGA-Radrouten                                             | Fahrtfrequenz SPNV-Netz in der Region                                                 | BUGA-Kombiticket                                                                           | BUGA-Mobilitätsberatung<br>Internet                            |
| <b>Stadt</b>        | Hauptstraßennetz und Zuwegung der Parkieranlagen<br><br>Städtisches ÖPNV-Netz (Strab+Bus) und BUGA-Shuttle | Kapazitäten BUGA-Parkplätze<br><br>Fahrtenfrequenz BUGA-Shuttle und Straßenbahnlinien | BUGA-Leitsystem nach Verkehrsarten<br><br>Evtl. Verkehrsbeschränkungen<br>BUGA-Kombiticket | BUGA-Mobilitätsberatung<br><br>Verkehrsunternehmen<br>Internet |
| <b>BUGA-Gelände</b> | Fußwegenetz mit Eingängen und äußerer Anbindung („BUGA-Pfade“)<br><br>Schiffs-Shuttle                      |                                                                                       | BUGA-Besucher-Informationssystem<br><br>Service- und Informationsstellen                   |                                                                |

**Strukturierung der Inhalte von Informationsangeboten**

## 6. Maßnahmen- und Kostenplan

Die Maßnahmen des Verkehrskonzeptes wurden mit einer Kostenschätzung hinterlegt, um der BUGA GmbH eine fundierte Finanzplanung zu ermöglichen und um Prioritäten in der Umsetzung festlegen zu können. Zusätzlich werden die Zuständigkeiten für die Umsetzung, aber auch die Finanzierung definiert sowie mögliche Förderkulissen aufgenommen. Damit wird die BUGA GmbH in die Lage versetzt, einen Investitions- und Finanzierungsplan für die kommenden Jahre aufzustellen und konkrete Verhandlungen bezüglich der Akquisition von Fördermitteln aufzunehmen.

Die **Kostenschätzungen** basieren auf folgenden Datenquellen:

- durchschnittliche Erfahrungswerte ähnlicher Projekte,
- Erfahrungswerte des Gutachters,
- Angaben der einschlägigen Fachliteratur sowie
- Angaben der örtlichen Verkehrsbetreiber und der Stadtverwaltung Schwerin.

Bei den Kostenangaben ist zu berücksichtigen, dass es sich um Rahmengrößen handelt, die mit der weiteren Entwurfs- und Ausführungsplanung konkretisiert bzw. verfeinert werden müssen. Noch keine Schätzungen werden für die Bereitstellung der Flächen für die Parkieranlagen angegeben, da hier aktuell Verhandlungen laufen. Bei den Maßnahmen im Bereich Verkehrssystem-Marketing wird davon ausgegangen, dass diese in das BUGA-Marketingbudget integriert werden.

Als **Förderkulisse** stehen nach derzeitigem Erkenntnisstand im Wesentlichen folgende Möglichkeiten zur Verfügung:

- Landesmittel aus der Gemeinschaftsaufgabe Ost („GA-Mittel“) für Infrastrukturmaßnahmen,
- Landesmittel für die Förderung von Stadtentwicklungsprojekten (Städtebauförderung, Stadtumbau Ost, Soziale Stadt, Initiative Innenstadt).

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass auch die BUGA-flankierenden Straßenbaumaßnahmen, die in Zuständigkeit der Stadt Schwerin liegen (z.B. Umbau Werderstraße) aus dieser Förderkulisse gespeist werden, so dass ggf. Umverteilungen von Maßnahmen und/oder Prioritätensetzungen erforderlich werden könnten.

Bei den investiven und operativen Maßnahmen in den **Bereichen ÖPNV und Schiffsverkehr** ist zu prüfen inwieweit die örtlichen Verkehrsbetreiber sich finanziell beteiligen und ob ggf. fiktive „Fahrgeldeinnahmen“ (als Anteil aus dem BUGA-Eintrittskartenverkauf) gegenzurechnen sind. Bei den Maßnahmen außerhalb der Stadt Schwerin (z.B. InfoPoints Außenstandorte) sollten in jedem Fall die regionalen Akteure (Gemeinden und regionaler Planungsverband) mit in die Finanzverantwortung einbezogen werden.

| Baustein im Verkehrskonzept        | Lfd. Nr. | Projekt / Maßnahme                                   | Kostenschätzung [EUR]        |                  |                  | Bemerkungen / Status                                          |
|------------------------------------|----------|------------------------------------------------------|------------------------------|------------------|------------------|---------------------------------------------------------------|
|                                    |          |                                                      | BUGA GmbH                    | Stadt Schwerin   | NVS und andere   |                                                               |
| Fuß- und Radwegenetz               | 1        | Bau der Schlosspromenade                             | 9.890.000                    |                  |                  | Maßnahme ist nicht allein dem Verkehrsbereich zuzurechnen !   |
|                                    | 2        | Zusätzliche Querungsstelle Gr.-Schack-Allee          | 20.000                       |                  |                  |                                                               |
|                                    | 3        | Zusätzliche Querungsstelle Werderstr. / Grüne Str.   | 20.000                       |                  |                  |                                                               |
|                                    | 4        | Umbau Knoten Platz der Jugend (Fußweganbindung)      |                              | 50.000           |                  |                                                               |
|                                    | 5        | Umbau "Schlossblick" Wallstr. / Goethestr.           | 50.000                       |                  |                  |                                                               |
|                                    | 6        | Ausbau Uferweg Waisengärten-Marstall ("Beutel")      |                              | noch offen       |                  |                                                               |
|                                    | 7        | Fußgängerfreundlicher Umbau H.-Mann-Str.             | 50.000                       |                  |                  |                                                               |
| Straßennetz                        | 1        | Durchbindung Mettenheimer Str. mit Knotenpunkt       | 300.000                      |                  |                  | 300mx6,5mx120 €/m² mit zusätzlicher LSA                       |
|                                    | 2        | Ausbau Lennéstraße                                   |                              | 450.000          |                  |                                                               |
|                                    | 3        | Ausbau / Sanierung J.-Stelling-Str.                  |                              | 640.000          |                  | Finanzierungsanteil NVS ca. 130.000 €                         |
|                                    | 4        | Ausbau / Sanierung Graf-Schack-Allee+Werderstr.      |                              | 4.100.000        |                  |                                                               |
| Parkierungsanlagen                 | 1        | Pacht / Leasing Mettenheimer Str.                    | noch offen                   |                  |                  |                                                               |
|                                    | 2        | Herrichtung Mettenheimer Str.                        | 2.070.000                    |                  |                  | 900 €/Stpl., inkl. Erdwälle, evtl. zus. Altlastensanierung    |
|                                    | 3        | Pacht / Leasing Ludwigsluster Ch.                    | noch offen                   |                  |                  |                                                               |
|                                    | 4        | Herrichtung Ludwigsluster Ch.                        | 1.980.000                    |                  |                  | 900 €/Stpl., inkl. Erdwälle, evtl. zus. Altlastensanierung    |
|                                    | 5        | Herrichtung NVS-Gelände Reisebusparkplatz 3          | 150.000                      |                  |                  | 3.000 €/Stpl., nur Parkplatz 3                                |
|                                    | 6        | J.-Stelling-Str., Herrichtung ("Sonderparkplatz")    | 180.000                      |                  |                  | 900 €/Stpl., evtl. zus. Altlastensanierung                    |
|                                    | 7        | Herrichtung Grüne Str.                               |                              |                  | 460.000          | nur optionaler BUGA-Parkplatz für Krad und Wohnmobile         |
|                                    | 8        | Einrichtung Fahrrad-Abstellplätze BUGA-Eingänge      | 36.000                       |                  |                  | 90 €/Stpl., ohne Überdachung                                  |
| ÖPNV-System                        | 1        | Neubau Wendeschleife Jägerweg                        |                              |                  | 2.000.000        |                                                               |
|                                    | 2        | Umbau, Verlegung Haltestelle Haselholz               |                              |                  | 350.000          |                                                               |
|                                    | 3        | Betrieb BUGA-Shuttle                                 | 195.000                      |                  |                  | 172 Tg., 75 €/Std., insgesamt ca. 2.600 Betriebsstunden       |
|                                    | 4        | Dispatcher Jägerweg                                  | 77.000                       |                  |                  | (172 Tg.x12 Std.+30 Tg.x4 Std.)x40 €/Std.                     |
| Schiffsverkehr                     | 1        | 2 Anlegestellen für Schiffs-Shuttle                  | 300.000                      |                  |                  |                                                               |
|                                    | 2        | Bau / Kauf eines Fährschiffes                        | 200.000                      |                  |                  | abhängig von Schiffsmodell und Kapazität                      |
|                                    | 3        | Betrieb Schiffs-Shuttle                              | 200.000                      |                  |                  | 172 Tg.x10 Std., Zweimannbetrieb, evtl. zzgl. Schiffstransfer |
|                                    | 4        | Bau Bootsanleger / Marina Marstall / Beutel          |                              | noch offen       |                  |                                                               |
| Verkehrss-<br>leitsystem           | 1        | Ausarbeiten Schildervorlagen                         | 10.000                       |                  |                  |                                                               |
|                                    | 2        | Produktion+Installation regionale Wegweisung         | 8.000                        |                  |                  | ca. 40 Schilderx200 €/Schild (Durchschnittswert)              |
|                                    | 3        | Produktion+Installation städtische Wegweisung        | 10.000                       |                  |                  | ca. 20 Schilderx500 €/Schild (Durchschnittswert)              |
|                                    | 4        | Produktion+Installation regionale Radwegweisung      |                              |                  | 3.000            | ca. 60 Schilderx50 €/Reiter                                   |
|                                    | 5        | Produktion+Installation städtische Fußwegweisung     |                              | noch offen       |                  | Städtische Wegweisung mit integrierter BUGA-Wegweisung        |
|                                    | 6        | Produktion+Installation Wegweisung BUGA-Gelände      | 15.000                       |                  |                  | ca. 50 Schilderx300 €/Schild (Durchschnittswert)              |
|                                    | 7        | Verkehrsordnungskräfte (ohne Polizei)                | 248.000                      |                  |                  | 172 Tg.x12 Std./Tg.x8 Pers.x15 €/Std.                         |
| Verkehrss-<br>system-<br>marketing | 1        | Produktion+Installation InfoPoints Außenstandorte    |                              |                  | 16.000           | ca. 20 InfoPoints x 800 €/Stück                               |
|                                    | 2        | Produktion+Installation InfoPoints Stadtgebiet       | 16.000                       |                  |                  | ca. 20 InfoPoints x 800 €/Stück                               |
|                                    | 3        | Produktion+Installation BUGA-Pylone Stadteingänge    | 8.000                        |                  |                  | ca. 8 Pylone x 1.000 €/Stück                                  |
|                                    | 4        | Produktion+Installation Infotafeln BUGA-Radrouten    | 6.000                        |                  |                  | ca. 20 Infotafeln x 300 €/Stück                               |
|                                    | 5        | Information, Öffentlichkeitsarbeit, sonst. Marketing | in BUGA-Marketing integriert |                  |                  |                                                               |
| <b>Kostensumme</b>                 |          |                                                      | <b>16.039.000</b>            | <b>5.240.000</b> | <b>2.829.000</b> |                                                               |

**Maßnahmen und Kostenübersicht für den Verkehrsbereich (Stand Mai 2006)**