

**Fortschreibung des Nahverkehrsplans  
für die Landeshauptstadt Schwerin  
2003 - 2007**

**Analyse und Konzeption**

Gliederung	Seite
<b>1 Planungsgrundlagen .....</b>	<b>1-1</b>
1.1 Zielsetzung des Nahverkehrsplans .....	1-1
1.2 Aufbau des vorliegenden Nahverkehrsplans .....	1-1
1.3 Übergeordnete Vorgaben der Raumordnung .....	1-2
1.4 Weitere Planungsvorgaben.....	1-2
1.5 Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt Schwerin .....	1-3
<b>2 Aufbereitung der aktuellen Strukturdaten.....</b>	<b>2-1</b>
2.1 Bisherige Bevölkerungsentwicklung.....	2-1
2.2 Weitere Bevölkerungsentwicklung .....	2-3
2.3 Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit.....	2-5
2.4 Entwicklung von Schulstruktur und Schülerzahlen .....	2-7
2.5 Beschäftigte und Berufspendler .....	2-10
2.6 Potentiale des Freizeitverkehrs .....	2-13
<b>3 Bisheriges Verkehrsangebot.....</b>	<b>3-1</b>
3.1 Angebote im SPNV und im Fernverkehr .....	3-1
3.2 Angebote im Stadtverkehr Mai 2002 .....	3-2
3.3 Angebote im Regionalbusverkehr 2001/2002 .....	3-3
3.4 Betriebsleistungsdaten im Stadtverkehr 2001 .....	3-5
<b>4 Bisherige Verkehrsnachfrage .....</b>	<b>4-1</b>
4.1 Verkehrsleistungsdaten im Stadtverkehr 2001.....	4-1
4.2 Verkehrsnachfrage im Regionalbusverkehr 2001 .....	4-2
<b>5 Bestandsaufnahme und Mängelanalyse .....</b>	<b>5-1</b>
5.1 Mängelanalyse zur Erschließungsqualität .....	5-1
5.2 Zugänglichkeit des ÖPNV-Systems für Mobilitätseingeschränkte .....	5-3
5.3 Der Schweriner ÖPNV im Städtevergleich .....	5-4
5.3.1 Städtevergleich zur Angebotsqualität .....	5-4
5.3.2 Städtevergleich zum Tarifniveau.....	5-4
5.4 Bewertung des ÖPNV-Systems .....	5-5
<b>6 Prognose der zukünftigen Verkehrsnachfrage 2007 .....</b>	<b>6-1</b>
6.1 Methodik der Nachfrageprognose.....	6-1
6.2 Eingangsdaten der Nachfrageprognose 2007 .....	6-1
6.3 Ergebnisse der Nachfrageprognose 2007.....	6-2
6.4 Handlungsbedarf bezüglich der Nachfrageentwicklung.....	6-3
<b>7 Entwicklung des Angebotskonzeptes 2007 .....</b>	<b>7-1</b>
7.1 Strategie der Angebotskonzeption .....	7-1
7.2 Festlegung von Bedienungsstandards .....	7-2
7.3 Erarbeitung der Angebotskonzeption .....	7-5
7.3.1 Übernahme der Angebotsvorgaben des SPNV.....	7-5
7.3.2 Angebotskonzeption Stadtverkehr Schwerin 2007.....	7-7
7.3.3 Regionalverkehr im Umfeld der Landeshauptstadt Schwerin.....	7-10
7.3.4 Abschätzung zu verkehrlichen Kenngrößen.....	7-11
7.4 Verknüpfungspunkte des Straßen- und Schienenpersonennahverkehr ...	7-12
7.5 Berücksichtigung der Belange von Frauen, Kindern, Behinderten, Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen und älteren Menschen.....	7-15

---

<b>8</b>	<b>Tarif- und Organisationskonzept</b> .....	<b>8-1</b>
8.1	Tarifkonzept .....	8-1
8.2	Organisationskonzept .....	8-1
<b>9</b>	<b>Investitionsplan bis 2007</b> .....	<b>9-1</b>
<b>10</b>	<b>Finanzierungsplan bis 2007</b> .....	<b>10-1</b>
<b>11</b>	<b>Kartenverzeichnis</b> .....	<b>11-1</b>

<b>Abbildungen</b>	Seite	
Abb. 2-1	Bisherige Bevölkerungsentwicklung im Ordnungsraum Schwerin .....	2-3
Abb. 2-2	Bevölkerungsprognose für die Landeshauptstadt Schwerin .....	2-4
Abb. 2-3	Bisherige Entwicklung des PKW-Bestandes in der Region Westmecklenburg .....	2-5
Abb. 2-4	Bisherige Motorisierungsentwicklung in der Landeshauptstadt Schwerin .....	2-6
Abb. 2-5	Entwicklung der Schülerzahlen in den einzelnen Schulformen der Landeshauptstadt Schwerin bis 2010/11 .....	2-8
Abb. 2-6	Gesamtentwicklung der Schülerzahlen in der Landeshauptstadt Schwerin bis 2010/11 .....	2-9
Abb. 2-7	Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort in der Region Westmecklenburg .....	2-11
Abb. 2-8	Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort in der Region Westmecklenburg .....	2-11

<b>Tabellen</b>	Seite	
Tab. 2-1	Bisherige Bevölkerungsentwicklung der Landeshauptstadt Schwerin .	2-1
Tab. 2-2	Bevölkerungsverteilung in den Stadtteilen der Landeshauptstadt Schwerin 2001 .....	2-2
Tab. 2-3	Entwicklung der Schulstruktur in der Landeshauptstadt Schwerin .....	2-7
Tab. 2-4	Abschätzung der Schüler mit ÖPNV-Bedarf in der Landeshauptstadt Schwerin 2000/2001 .....	2-9
Tab. 2-5	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte der Landeshauptstadt Schwerin .....	2-10
Tab. 2-6	Relevante Berufspendlerbeziehungen der Landeshauptstadt Schwerin 2000 .....	2-12
Tab. 3-1	SPNV-Angebote im Raum Schwerin 2001/02 .....	3-1
Tab. 3-2	Straßenbahnlinien in der Landeshauptstadt Schwerin Mai 2002 .....	3-2
Tab. 3-3	Stadtbuslinien in der Landeshauptstadt Schwerin Mai 2002 .....	3-3
Tab. 3-4	Linien im Schweriner Regionalbusverkehr 2002/03 .....	3-4
Tab. 3-5	Fahrplanangebot im Schweriner Regionalbusverkehr 2002/03 .....	3-4
Tab. 3-6	Betriebsleistungsdaten und Angebotskenngrößen für den Schweriner Straßenbahnverkehr 1996 und 2001 .....	3-5

---

Tab. 3-7	Betriebsleistungsdaten und Angebotskenngrößen für den Schweriner Stadtbusverkehr 1996 und 2001 .....	3-6
Tab. 4-1	Verkehrsleistungsdaten und Nachfragekenngrößen für den Schweriner Stadtverkehr 1996 und 2001 .....	4-1
Tab. 5-1	Analyse der Erschließungsqualität im Linienverkehr 2001 .....	5-2
Tab. 6-1	Prognose zu den Verkehrsleistungsdaten und Nachfragekenngrößen für den Schweriner Stadtverkehr 2007 .....	6-2
Tab. 7-1	Platzkapazitäten der Schweriner Straßenbahnzüge .....	7-2
Tab. 7-2	Bedienungsstandards im Stadtverkehr Schwerin 2007 .....	7-3
Tab. 7-3	Orientierungsrahmen für Bedienungszeiträume der ÖPNV-Systeme ..	7-3
Tab. 7-4	SPNV-Angebote im Raum Schwerin Zielhorizont 2007 .....	7-6
Tab. 7-5	Angebotskonzeption Straßenbahn Zielhorizont 2007 .....	7-7
Tab. 7-6	Angebotskonzeption Stadtbus Zielhorizont 2007.....	7-9
Tab. 7-7	Zusammenstellung der Kennwerte 2007 .....	7-11
Tab. 7-8	Verknüpfungspunkte und wichtige Haltestellen in Schwerin 2007 .....	7-14
Tab. 9-1	Fahrzeuersatzbeschaffungsbedarf 2003 bis 2005.....	9-1
Tab. 9-2	Investitionsbedarf des Verkehrsunternehmens 2003 bis 2007 .....	9-2
Tab. 9-3	Investitionsbedarf Stadt von 2003 bis 2007 .....	9-2
Tab. 10-1	Entwicklung der Fahrleistungen 2003 - 2007 .....	10-1
Tab. 10-2	Entwicklung der Kosten und Einnahmen 2003 - 2007 .....	10-2

---

<b>Karten</b>	<b>Seite</b>
Karte 1	Bevölkerungsverteilung in der Landeshauptstadt Schwerin 2001..... 11-1
Karte 2	Einwohnerdichte in der Landeshauptstadt Schwerin 2001 ..... 11-1
Karte 3	Entwicklung der Einwohner 1996 - 2001 und Prognose 2007 in der Landeshauptstadt Schwerin ..... 11-1
Karte 4	Entwicklung der Einwohner 1996 - 2000 im Ordnungsraum Schwerin 11-1
Karte 5	Motorisierungsgrad in der Landeshauptstadt Schwerin 2000 ..... 11-1
Karte 6	Verteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort in der Landeshauptstadt Schwerin 2000 ..... 11-1
Karte 7	Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort in der Region Westmecklenburg 2000 ..... 11-1
Karte 8	Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort in der Region Westmecklenburg 2000 ..... 11-1
Karte 9	Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohn- und Arbeitsort innerhalb des Ordnungsraums Schwerin 2000 ..... 11-1
Karte 10	ÖPNV-Fahrplanangebot pro Werktag in der Landeshauptstadt Schwerin Frühjahr 2002 ..... 11-1
Karte 11	ÖPNV-Streckenbelastung pro Werktag in der Landeshauptstadt Schwerin Frühjahr 2002 ..... 11-1
Karte 12	ÖPNV-Einsteiger an den Haltestellen pro Werktag in der Landeshauptstadt Schwerin Frühjahr 2002 ..... 11-1
Karte 13	Erschließungsqualität in der Landeshauptstadt Schwerin Frühjahr 2002 ..... 11-1
Karte 14	Prognose der ÖPNV-Streckenbelastung pro Werktag in der Landeshauptstadt Schwerin für das Jahr 2007 ..... 11-1
Karte 15	Änderung der ÖPNV-Streckenbelastung pro Werktag in der Landeshauptstadt Schwerin 2002 bis 2007 ..... 11-1
Karte 16	Angebotskonzept für den ÖPNV der Landeshauptstadt Schwerin 2007 ..... 11-1

---

## Abkürzungsverzeichnis

AfRL	Amt für Raumordnung und Landesplanung
Bf, Bhf.	Bahnhof
B+R	Bike & Ride (Kombination Fahrrad und ÖPNV)
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz (Artikelgesetz)
DB AG	Deutsche Bahn AG
Fpkm	Fahrplan-Kilometer (Betriebsleistung)
GZ	Grundzentrum
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity (Fernverkehrsangebot der DB AG)
ICE	InterCityExpress (Fernverkehrsangebot der DB AG)
IR	InterRegio (Fernverkehrsangebot der DB AG)
ITF	Integraler Taktfahrplan
KBA	Kraftfahrtbundesamt
KBS	Kursbuchstrecke (Eisenbahnverkehr DB AG)
LK	Landkreis
LROP	Landesraumordnungsplan
MEBA	MecklenburgBahn GmbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
M-V	Land Mecklenburg-Vorpommern
MZ	Mittelzentrum
N	lokaler Schienenpersonennahverkehr (unternehmensneutral)
NVP	Nahverkehrsplan
NVS	Nahverkehr Schwerin GmbH
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (SPNV und straßengebundener ÖPNV)
ÖPNV-G M-V	ÖPNV-Gesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OME	Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft mbH
OZ	Oberzentrum
P+R	Park & Ride (Kombination MIV und ÖPNV)
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer
R	schneller Schienenregionalverkehr (unternehmensneutral)
RB	RegionalBahn (Nahverkehrsangebot der DB AG)
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress (Nahverkehrsangebot der DB AG)
RROP	Regionaler Raumordnungsplan
SchwBG	Schwerbehindertengesetz (gültig bis 30.06.2001, ersetzt durch SGB IX)
SGB IX	Sozialgesetzbuch Neuntes Buch
SN	Landeshauptstadt Schwerin
SPFV	Schienengebundener Personenfernverkehr
SPNV	Schienengebundener Personennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StaLa	Statistisches Landesamt
SVZ	Schwachverkehrszeit
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VDE	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VISUM	Programmsystem für Nachfrage-Modellrechnungen
VMV	Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH
VU	Verkehrsunternehmen
VWM	Verkehrsgemeinschaft Westmecklenburg
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

---

## **1 Planungsgrundlagen**

### **1.1 Zielsetzung des Nahverkehrsplans**

Der Nahverkehrsplan beschreibt die Zielvorstellung der Landeshauptstadt Schwerin als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Der Nahverkehrsplan ist nach spätestens fünf Jahren fortzuschreiben und damit an die aktuellen Rahmenbedingungen anzupassen.

Der Nahverkehrsplan ist als Rahmenplan einzuordnen, der die zukünftige Entwicklung des straßengebundenen ÖPNV darstellen soll; hierzu gehören aus formaler Sicht der Busverkehr und der Straßenbahnverkehr. Der Nahverkehrsplan bewegt sich im Spannungsfeld zwischen dem ÖPNV-Gesetz des Landes Mecklenburg Vorpommern (ÖPNV-G M-V) und dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) des Bundes. Der Nahverkehrsplan gibt insbesondere Bedienungsstandards, Qualitätsanforderungen, Eckwerte der Fahrleistungen, den Investitionsbedarf und den Finanzierungsplan vor. Die konkrete Ausgestaltung der Fahrpläne und Tarife obliegt den konzessionshaltenden Verkehrsunternehmen.

Der Nahverkehrsplan besitzt keine Regelungskompetenz in Bezug auf den Schienegebundenen Personennahverkehr (SPNV); hierzu gehören die klassischen Eisenbahnverkehre. Für den SPNV ist das Land als Aufgabenträger bestimmt, dass sich für die Planungs- und Bestelleraufgaben der VMV - Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH bedient. Das Land erstellt einen ÖPNV-Landesplan, der die Entwicklungsvorgaben zum SPNV sowie Aussagen zur weiteren Vernetzung von SPNV und straßengebundenen ÖPNV enthält.

Mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze (BGG) wurde mit Wirkung zum 01.05.2002 das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geändert. Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter Menschen und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen mit dem Ziel einer weitreichenden Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Die Verkehrsunternehmen sollen in ihren Linienkonzessionsanträgen Maßnahmen zum Erreichen der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung der beantragten Verkehre darstellen.

### **1.2 Aufbau des vorliegenden Nahverkehrsplans**

Der Nahverkehrsplan gliedert sich in

- die Analysephase (Kapitel 1 bis 5 mit Bestandsaufnahme, Mängelanalyse und Bewertung) und
- die Konzeptphase (Kapitel 6 bis 10 mit Nachfrageprognose, Angebotskonzept und Finanzierung).

### **1.3 Übergeordnete Vorgaben der Raumordnung**

Für die Landeshauptstadt Schwerin und ihre Umgebung enthalten der Landesraumordnungsplan (LROP) und der Regionale Raumordnungsplan (RROP) folgende Festlegungen und dazugehörige Entwicklungsvorgaben:

#### **Zentrale Orte:**

- Der Landeshauptstadt Schwerin ist die Funktion des Oberzentrums zugewiesen.
- Die Hansestadt Wismar und die Stadt Parchim sind als Mittelzentren eingestuft.
- Die Städte Grevesmühlen, Hagenow und Ludwigslust sind als Mittelzentren mit Teilfunktionen ausgewiesen.

#### **Ordnungsräume:**

- Um die Städte Schwerin, Wismar sowie für den mecklenburgischen Teil des Siedlungsraums Lübeck wurden Ordnungsräume gebildet.

#### **Siedlungsachsen im Ordnungsraum Schwerin:**

- Südwestliche Siedlungsachse Schwerin-Süd / Görries bis zur BAB-Anschlussstelle A24 im Bereich der B 321.
- Nordwestliche Siedlungsachse Schwerin-Lankow / Friedrichsthal – Lützow
- Nördliche Siedlungsachse Schwerin-Nordstadt / Groß Medewege – Lübstorf in Überlagerung mit dem Fremdenverkehrsschwerpunktraum Westufer Schweriner Außensee
- Östliche Siedlungsachse Schwerin / Mueßer Holz – Plate – Banzkow – Sukow - Crivitz

### **1.4 Weitere Planungsvorgaben**

Weitere Planungsvorgaben, die bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans berücksichtigt wurden, sind:

- Nahverkehrsplan für die Landeshauptstadt Schwerin 1998 - 2002
- Nahverkehrspläne der benachbarten Landkreise Ludwigslust, Parchim und Nordwestmecklenburg 1998 - 2002
- aktueller ÖPNV-Landesplan des Landes Mecklenburg-Vorpommern 2002 - 2007, Kabinettsbeschluss vom 11.06.2002
- Leitlinien für das Gesamtverkehrskonzept der Landeshauptstadt Schwerin vom Mai 1993
- Gesamtverkehrskonzept der Landeshauptstadt Schwerin aus dem Jahr 1998
- Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Schwerin in der Fassung der Bekanntmachung vom März 2001

## 1.5 Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt Schwerin

Die verkehrspolitischen Ziele der Landeshauptstadt Schwerin sind im Gesamtverkehrskonzept niedergelegt. Ziel ist es dabei, alle innerstädtischen Verkehrsarten im Zusammenhang zu betrachten und einzubeziehen. Das Gesamtverkehrskonzept baut auf den von der Stadtverordnetenversammlung am 14. Mai 1993 beschlossenen Leitlinien für das Gesamtverkehrskonzept der Landeshauptstadt Schwerin auf. Die Leitlinien fixieren die Grundsätze künftiger Verkehrspolitik in Schwerin. Sie zeigen, wie die Stadt die Verkehrsströme kommender Jahrzehnte in geordnete Bahnen lenken will und wie zwischen verschiedenen Interessen ein Ausgleich gefunden werden soll, ohne dass die notwendigen Beschränkungen in Einzelbereichen zu einem Qualitätsverlust im Gesamten führen.

Aus den Leitlinien und dem Verkehrskonzept sowie aus den finanziellen Rahmenbedingungen der Landeshauptstadt Schwerin und der demographischen Entwicklung ergeben sich für die weitere Entwicklung des ÖPNV folgende Grundsätze:

1. Das Schweriner ÖPNV-System besitzt eine hohe Qualität und wird von der Bevölkerung gut angenommen. Durch die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit (Senkung der Kosten und Erhöhung der Einnahmen) soll die erreichte Qualität und die hohe Akzeptanz dauerhaft gesichert werden.
2. Die Straßenbahn bildet das Hauptverkehrsmittel auf den nachfragestarken Achsen. In Teilbereichen soll der Ausbau unter besonderer Beachtung der Lärminderung, der Verknüpfung zum übrigen Verkehr und der Verbesserung der Zugänglichkeit (Barrierefreiheit) erfolgen. Für zukünftige Netzerweiterungen sind die erforderlichen Trassen in Richtung Conrade, Wickendorf, Industriepark Göhrener Tannen und Gewerbegebiet um den ehemaligen Transrapid-Haltepunkt zu sichern. Die bislang beabsichtigten Verlängerungen der Straßenbahn in die Stadtteile Krebsförden und Görries sowie in Lankow werden nicht weiter verfolgt, weil das dort für die Straßenbahn zu erwartende Verkehrspotential keinen wirtschaftlich vertretbaren Betrieb ermöglichen wird.
3. Die Omnibuslinien ergänzen den Straßenbahnverkehr. Begleitend zu den Veränderungen in der Stadtstruktur und im Straßennetz sowie den Veränderungen der Besiedlungsdichte und ÖPNV-Nutzung müssen Liniennetz und Fahrplanangebot angepasst werden.
4. Der Einsatz von Niederflurtechnik bei Bussen und Straßenbahnen und der weitere Ausbau der Haltestellen (vordringlich am Marienplatz und am Platz der Jugend) berücksichtigen besonders die Anforderungen für Mobilitätsbehinderte. Es sollen umwelt- und fahrgastfreundliche Busse eingesetzt werden. Das bereits erreichte einheitliche und Schwerin-typische Erscheinungsbild der Fahrzeuge und Haltestellen wird weiter entwickelt.
5. Die bewährte Beschleunigung des ÖPNV durch die Bevorrechtigung an Ampelanlagen wird weiter fortgesetzt. Bei der Einrichtung von zukünftigen Tempo 30-Zonen sind Nahverkehrstrassen möglichst nicht einzubeziehen. Ist das aus Allgemeininteresse nicht zu umgehen, sind zumindest in diesen Fällen vorfahrtsgebende Maßnahmen zu Gunsten des ÖPNV-Linienverkehrs zu prüfen. Der Taxiverkehr wird mit dem ÖPNV-System verknüpft.

6. Eine gute Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen eines Marketingkonzepts muss neue Benutzergruppen ansprechen und die vorhandenen Fahrgäste binden. Durch Beibehaltung des erreichten Komfort- und Servicestandards, attraktive Fahrtenhäufigkeiten, bessere Anschlüsse, gute Ausstattung und Pflege der Fahrzeuge und Anlagen, gute Fahrgastinformationen, Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern sowie Maßnahmen zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit der Fahrgäste soll die hohe Akzeptanz des ÖPNV gesichert werden.
7. Das Fahrplanangebot in verkehrsarmen Zeiten, in dünn besiedelten Gebieten und auf nur gering nachgefragten Linien muss überprüft und mit dem Ziel der wirtschaftlichen Sicherung des Gesamtsystems angepasst werden.
8. In einer zu definierenden Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern ist ein Verkehrsverbund in der Region Westmecklenburg anzustreben. Die Modernisierung des zentralen Omnibusbahnhofs am Hauptbahnhof verbessert qualitativ die Beförderungsbedingungen zwischen Stadt und Umland.
9. Zur Erleichterung des Personennahverkehrs mit der Eisenbahn sind der Ausbau der Verkehrsanlagen des Hauptbahnhofes einschließlich neuer Zugänge zu den Bahnsteigen, der Abfertigungs- und Serviceeinrichtungen sowie verbesserter Umsteigewege zum städtischen ÖPNV-System mit Straßenbahn und Stadtbus erforderlich.
10. An geeigneten Schnittstellen zwischen den Einfallstraßen und den Achsen des ÖPNV-Systems werden auf der Grundlage des vorliegenden Park&Ride-Konzeptes Möglichkeiten geschaffen, den regionalen Pkw-Verkehr mit dem ÖPNV zu verknüpfen.
11. Bei der Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur wird der Besucherverkehr zur BUGA 2009 berücksichtigt.

Diese Grundsätze für die Entwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Schwerin bilden die Grundlage zur Ausarbeitung des Nahverkehrsplans 2003 - 2007.

## 2 Aufbereitung der aktuellen Strukturdaten

### 2.1 Bisherige Bevölkerungsentwicklung

Die Einwohnerzahl der Landeshauptstadt Schwerin liegt derzeit knapp unter 100.000 Einwohnern mit gemeldetem Hauptwohnsitz. Die Entwicklung der letzten Jahre ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Stand	Einwohner mit Hauptwohnsitz (Zahlen StaLa)		Einwohner mit Hauptwohnsitz (Zahlen Meldestelle)		Einwohner mit Nebenwohnsitz (Zahlen Meldestelle)	
	Einwohnerzahl	Veränderung	Einwohnerzahl	Veränderung	Einwohnerzahl	Veränderung
31.12.1989	129 227					
31.12.1990	127 447	-1 780				
31.12.1991	125 959	-1 488				
31.12.1992	124 084	-1 875				
31.12.1993	122 189	-1 895				
31.12.1994	118 291	-3 898				
31.12.1995	114 688	-3 603	114 992		6 454	
31.12.1996	111 029	-3 659	111 292	- 3 700	6 609	+ 155
31.12.1997	107 667	-3 362	107 696	- 3 596	6 849	+ 240
31.12.1998	105 213	-2 454	104 571	- 3 125	6 872	+ 23
31.12.1999	102 878	-2 335	101 353	- 3 218	4 170	- 2 702
31.12.2000	101 267	-1 611	99 642	- 1 711	3 442	- 728
31.12.2001	99 978	-1 289	98 361	- 1 281	3 997	+ 555
31.12.2002			97 064	- 1 297	4 164	+ 167

**Tab. 2-1 Bisherige Bevölkerungsentwicklung der Landeshauptstadt Schwerin**

Die Zahlen des Statistischen Landesamtes (StaLa) und der städtischen Meldestelle weichen aus methodischen Gründen leicht voneinander ab. Das Einwohnermeldeamt der Landeshauptstadt nennt für den 30.06.2002 eine Zahl von 97.770 Einwohnern mit Hauptwohnsitz; zum gleichen Zeitpunkt wurden 3.846 Nebenwohnsitze registriert. Die StaLa-Zahlen liegen etwas höher.

Die Bevölkerungsentwicklung in der Landeshauptstadt Schwerin war in den Jahren 1989 - 1993 durch den Geburtenrückgang und die im Vergleich zu anderen ostdeutschen Städten relativ geringen Abwanderungsverluste geprägt. Hierbei machte sich die Funktionszuweisung zur Landeshauptstadt positiv bemerkbar. In den Jahren 1994 - 1997 verstärkte sich der Bevölkerungsrückgang, um bis 2000 wieder abzuweichen.

Bei der kleinräumigen Verteilung der Einwohner (Stand 31.12.2001 auf der Basis der Zahlen der städtischen Meldestelle) weisen die Stadtteile Mueßer Holz (14.872 EW), Weststadt (12.212 EW), Lankow (10.998 EW) und Großer Dreesch (8.819 EW) die höchsten Einwohnerzahlen auf. Die einwohnerreichen Stadtteile Schwerins liegen im Einzugsgebiet der Straßenbahnlinie 2 (siehe Tabelle und **Karte 1**).

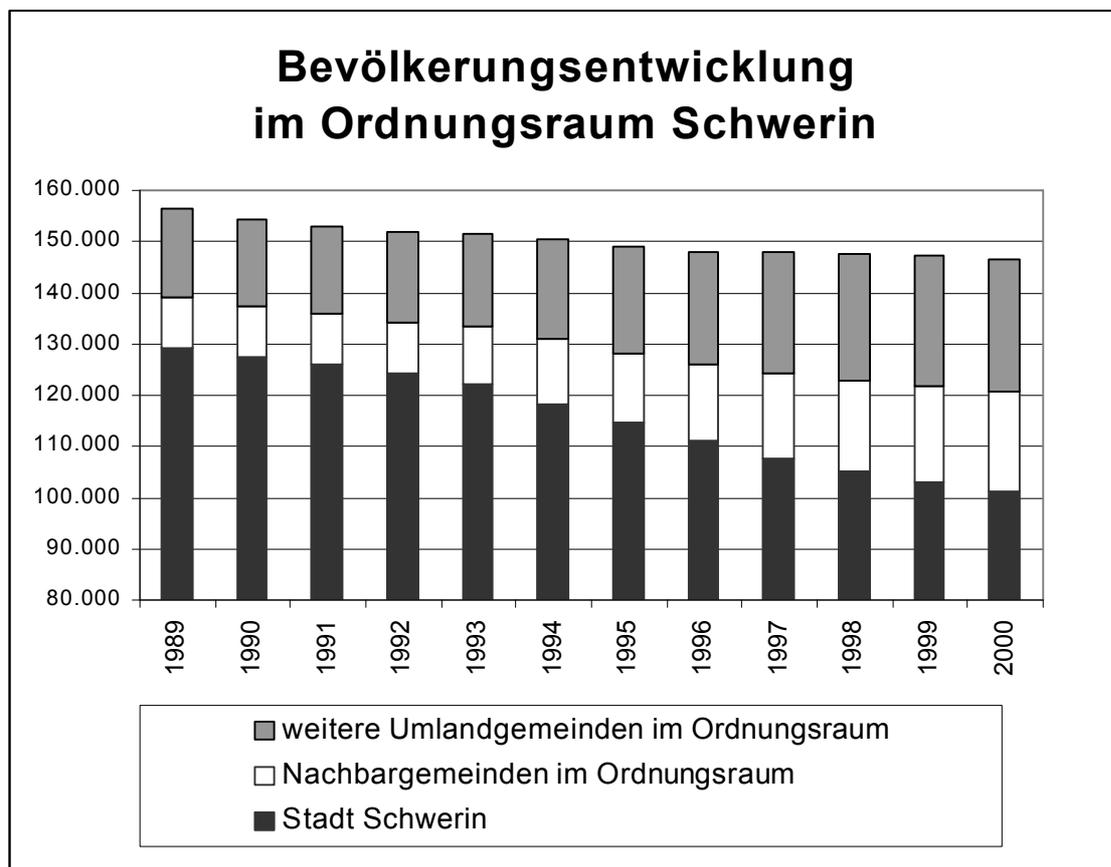
Stadtteilname	Stadtteil- schlüssel	Einwohner Haupt- wohnsitz gesamt (Anzahl)	Einwohner Haupt- wohnsitz männlich (Anzahl)	Einwohner Haupt- wohnsitz weiblich (Anzahl)	Einwohner Neben- wohnsitz gesamt (Anzahl)
Altstadt	101	2 780	1 351	1 429	177
Feldstadt	102	3 787	1 860	1 927	142
Paulsstadt	103	7 347	3 584	3 763	330
Schelfstadt	104	3 517	1 746	1 771	217
Werdervorstadt	105	3 688	1 770	1 918	169
Lewenberg	106	1 689	824	865	483
Medewege	107	231	120	111	3
Wickendorf	108	497	252	245	11
Schelfwerder	109	0	0	0	0
Weststadt	201	12 212	5 630	6 582	471
Lankow	202	10 998	5 051	5 947	600
Neumühle	203	2 594	1 318	1 276	53
Friedrichsthal	204	3 766	1 849	1 917	65
Warnitz	205	857	430	427	14
Sacktannen	206	0	0	0	0
Ostorf	301	2 260	1 098	1 162	67
Großer Dreesch	302	8 819	4 126	4 693	236
Haselholz	303	1 202	590	612	27
Krebsförden	304	6 077	3 095	2 982	145
Görries	305	1 203	602	601	33
Wüstmark	306	463	248	215	8
Göhrener Tannen	307	93	46	47	12
Zippendorf	401	864	365	499	27
Neu Zippendorf	402	7 499	3 438	4 061	175
Mueßer Holz	403	14 872	7 168	7 704	495
Mueß	404	1 046	524	522	37
<b>Summe Stadt Schwerin</b>	<b>101 - 404</b>	<b>98 361</b>	<b>47 085</b>	<b>51 276</b>	<b>3 997</b>

**Tab. 2-2 Bevölkerungverteilung in den Stadtteilen der Landeshauptstadt Schwerin 2001**

Die Bevölkerungsdichte der Landeshauptstadt Schwerin lag Ende 2001 bei 755,8 Einwohnern pro Quadratkilometer. Dabei erreichen die Stadtteile in der Innenstadt Paulsstadt (8.163 EW / km<sup>2</sup>) und Feldstadt (7.574 EW / km<sup>2</sup>) die höchsten Werte, gefolgt von den Stadtteilen Neu Zippendorf (6.817 EW / km<sup>2</sup>), Schelfstadt (5.862 EW / km<sup>2</sup>) und Mueßer Holz (5.508 EW / km<sup>2</sup>). Auch hier lässt sich die gute Abdeckung der dicht besiedelten Stadtteile durch die Straßenbahnlinie 2 erkennen (siehe **Karte 2**).

Die Einwohnerentwicklung in den Stadtteilen Schwerins zwischen 1996 und 2001 (siehe auch **Karte 3**) ist geprägt durch die starken Abwanderungsverluste der Großwohnsiedlungen. Dies ist besonders in Mueßer Holz (Rückgang um 8.600 Einwohner bzw. um 37 %), Neu Zippendorf (Rückgang um 3.850 Einwohner bzw. um 34 %) und Großer Dreesch (Rückgang um rd. 2.600 Einwohner bzw. um 23 %), aber auch in Lankow (Rückgang um rd. 1.700 Einwohner bzw. um 14 %) zu beobachten. Nennenswerte Zunahmen waren in den Neubaugebieten Friedrichsthal (rd. 1.600 Einwohner), Neumühle (rd. 1.100 Einwohner), Krebsförden (rd. 600 Einwohner) und Zippendorf (rd. 400 Einwohner) zu verzeichnen.

Bei der Betrachtung der Einwohnerentwicklung im gesamten Ordnungsraum Schwerin von 1989 - 2000 kann festgestellt werden, dass der Bevölkerungsrückgang der Landeshauptstadt von rd. 28.000 Einwohnern durch einen Bevölkerungszuwachs der Umlandgemeinden von rd. 18.000 Einwohnern zum Teil kompensiert wurde. Die folgende Graphik zeigt diesen Trend.



**Abb. 2-1 Bisherige Bevölkerungsentwicklung im Ordnungsraum Schwerin**

Die **Karte 4** zeigt die Bevölkerungsentwicklung der 35 Umlandgemeinden im Ordnungsraum Schwerin der Jahre 1996 - 2000. Dabei sind als Folge der Suburbanisierung vielerorts Zuwächse erkennbar; besonders stark u.a. in den benachbarten Gemeinden Pampow, Wittenförden und Raben Steinfeld.

## 2.2 Weitere Bevölkerungsentwicklung

Zur weiteren Bevölkerungsentwicklung in der Landeshauptstadt Schwerin liegt eine aktuelle Bevölkerungs- und Haushaltsprognose vor, die zur Abschätzung des Wohnraumbedarfs von der INWIS Forschungs- und Beratungs-GmbH erstellt und Anfang 2002 der Stadtverwaltung vorgelegt wurde. Diese Prognose beinhaltet zwei Entwicklungspfade, die unterschiedliche Annahmen bezüglich des Wanderungsverhaltens berücksichtigen. Den Modellrechnungen des Nahverkehrsplans wurde der obere Entwicklungspfad zugrunde gelegt. Zum Zielhorizont 2007 würde demnach die Landeshauptstadt Schwerin rd. 91.700 Einwohner haben. Ausgehend vom

Jahr 2001 mit rd. 100.000 Einwohnern würde Schwerin demnach weitere 8.300 Einwohner verlieren. Dies entspricht einem Bevölkerungsverlust von 8,3 %. Falls der untere Entwicklungspfad eintreten sollte, würde die Einwohnerzahl im Jahr 2007 bei 87.400 Personen liegen. Dies würde einem Rückgang um 12.600 Einwohnern oder 12,6 % entsprechen.

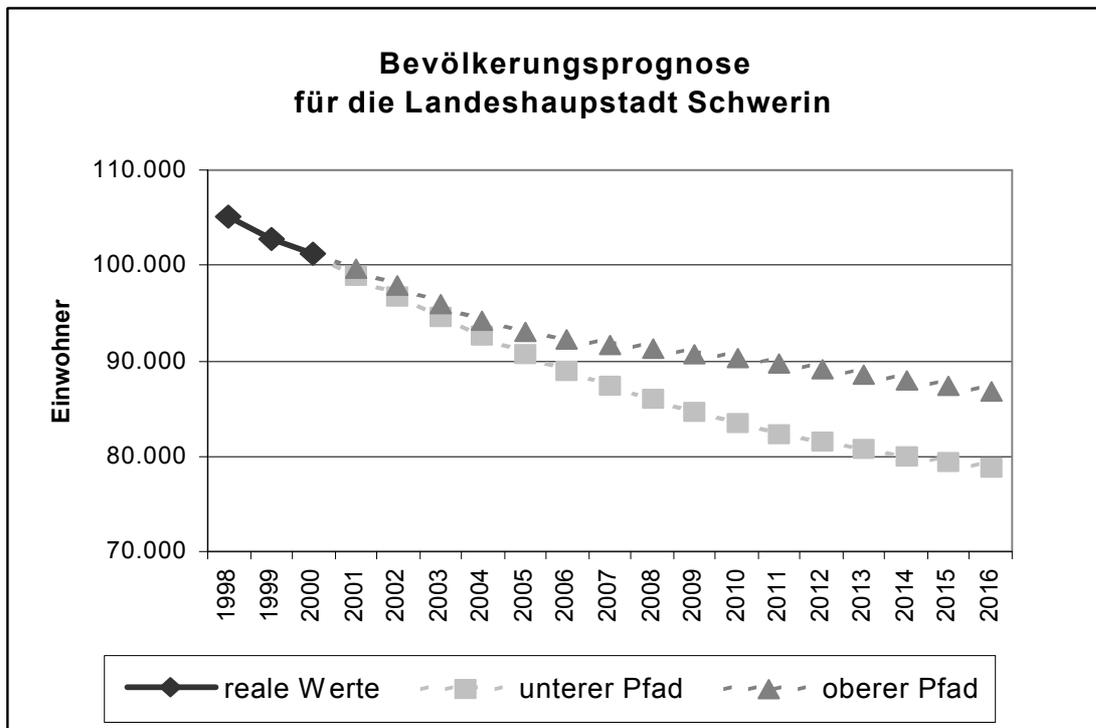


Abb. 2-2 Bevölkerungsprognose für die Landeshauptstadt Schwerin

Diese Bevölkerungsprognose (ebenfalls in **Karte 3** dargestellt) sagt weitere, allerdings abgeschwächte Einwohnerrückgänge in den Großwohnsiedlungen Schwerins voraus. Kleinere Zuwächse wurden für Haselholz (rd. 450 Einwohner), Friedrichsthal (rd. 350 Einwohner), Neumühle (rd. 350 Einwohner) und Wickendorf (rd. 250 Einwohner) ermittelt.

Für die weitere Bevölkerungsentwicklung im Schweriner Umland wurden auf der Basis der bisherigen Entwicklung und von Einschätzungen des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg (AfRL) Annahmen für die Prognoserechnungen festgelegt. Danach würde die Bevölkerung im Ordnungsraum Schwerin von derzeit rd. 40.000 Einwohnern bis 2007 auf rd. 48.500 Einwohner zunehmen. Dies entspricht einem relativen Zuwachs von 21,5 %.

In der Summe wird sich somit das Einwohnerpotential im Ordnungsraum Schwerin nicht verändern. Dennoch wird diese Bevölkerungsverlagerung Auswirkungen auf die Wahl des Verkehrsmittels haben.

### 2.3 Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit

Eine wichtige Entscheidungsvoraussetzung für die Verkehrsmittelwahl ist der Pkw-Besitz. Hierzu wurden Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) ausgewertet. Das KBA hatte für Schwerin zum 01.01.2002 eine Bestandszahl von 43.078 Pkw ausgewiesen. Seit 1995 ist der Pkw-Bestand um rd. 7.000 Fahrzeuge zurückgegangen.

Interessant ist ein Vergleich der Entwicklung des absoluten PKW-Bestandes in den Umlandkreisen auf der Grundlage der KBA-Daten. Der Stand Juli 1995 wurde in der folgenden Graphik auf 100 % normiert.

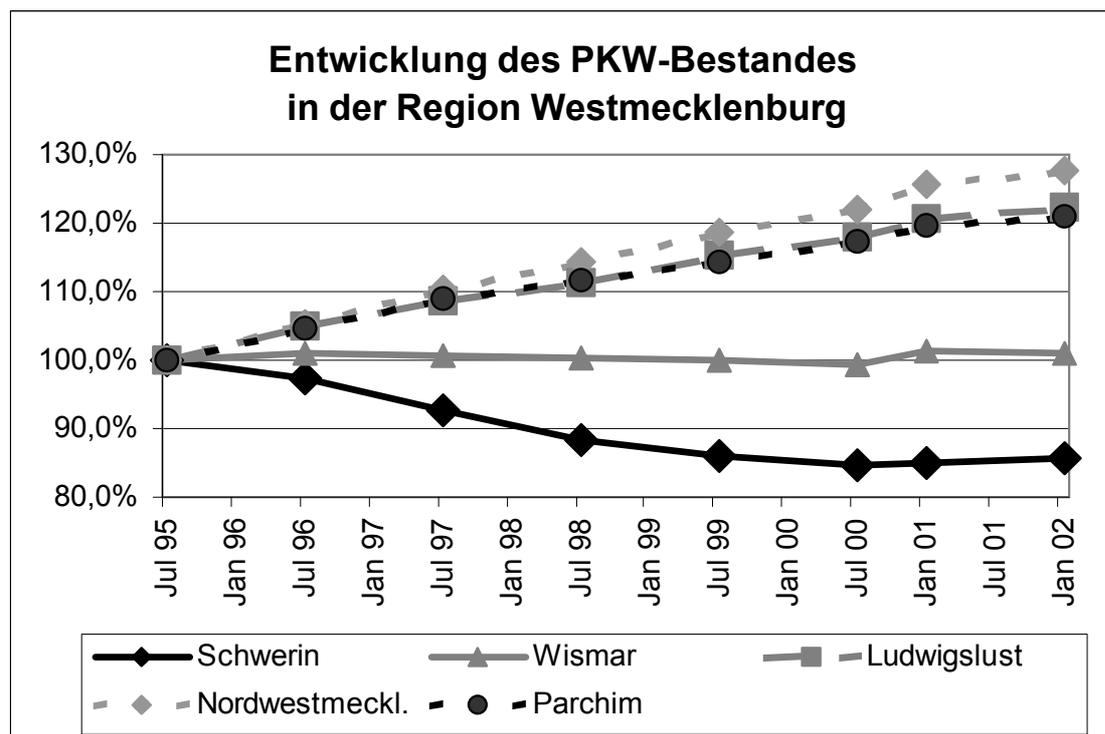


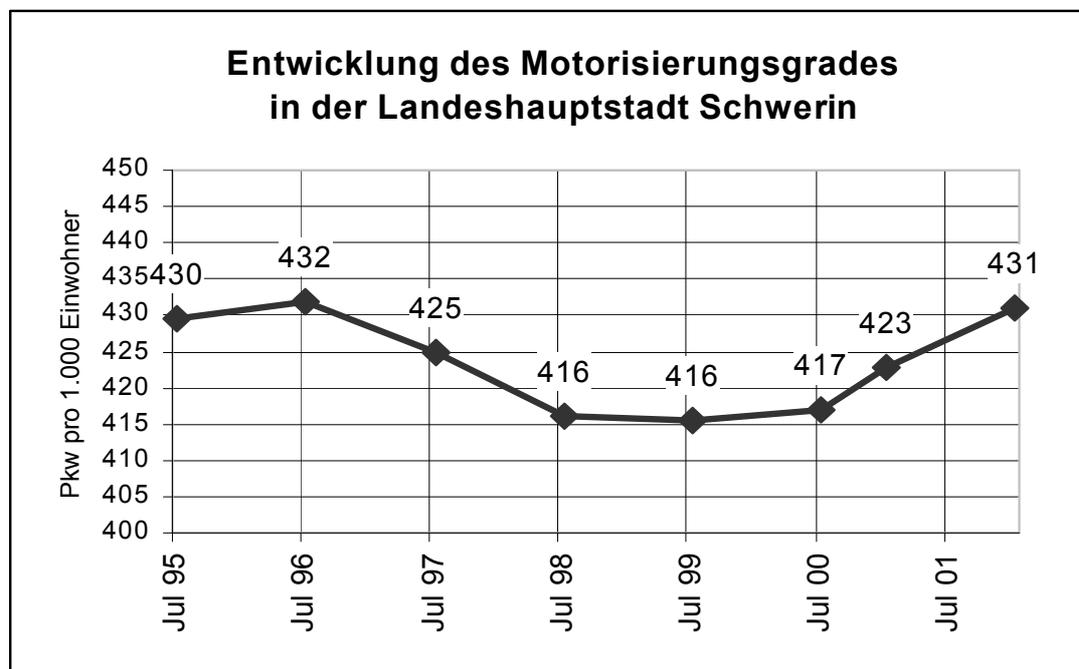
Abb. 2-3 Bisherige Entwicklung des PKW-Bestandes in der Region Westmecklenburg

Dabei ist die absolute PKW-Zahl in Schwerin zwischen Juli 1995 und Januar 2002 um rd. 15 % gesunken. In der Stadt Wismar und in den Umlandkreisen zeigt sich eine abweichende Entwicklung: in Wismar ist der absolute Pkw-Bestand nahezu gleichgeblieben, in den Umlandkreisen Parchim, Ludwigslust und Nordwestmecklenburg ist der absolute Pkw-Bestand sogar um 21 - 27 % angestiegen.

Als Besonderheit ist auf die Gepflogenheit einiger Pkw-Halter hinzuweisen, die den Wagen nicht in der Landeshauptstadt, sondern an ihrem Nebenwohnsitz in einem Umlandkreis anmelden, um in den Genuss der niedrigen Versicherungsprämien zu kommen. Konkrete Zahlen liegen hierzu allerdings nicht vor.

Die Motorisierung der Bevölkerung der Landeshauptstadt Schwerin hatte sich, von einem zwischenzeitlichen Motorisierungsrückgang abgesehen, in den letzten Jahren nur geringfügig verändert. Die durchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit lag 1995 bei

430 Pkw pro 1.000 Einwohner, zum Jahresanfang 2002 wurde wieder ein Wert von 431 Pkw erreicht (Basis: Pkw-Daten KBA und Einwohnerzahlen StaLa MV).



**Abb. 2-4 Bisherige Motorisierungsentwicklung in der Landeshauptstadt Schwerin**

Der Rückgang des Motorisierungsgrades in den Jahren ab 1997 wird teilweise auf die Abwanderung mobiler Bevölkerungsgruppen in das Umland zurückzuführen sein (Suburbanisierung). Unter Umständen hat auch die zwischenzeitliche Erhebung der Zweitwohnungsabgabe mit dem Rückgang der Nebenwohnsitze diesen Rückgang verstärkt.

Die Analyse der kleinräumigen Verteilung der Pkw in den Stadtteilen basiert ebenfalls auf den KBA-Zahlen und den Einwohnerdaten der städtischen Meldestelle, allerdings liegen die Ecksummen der Pkw aufgrund von Zuordnungsproblemen unter den genannten Werten. Die nachfolgend genannten Kennwerte müssten daher nach oben korrigiert werden, interessant ist aber der Vergleich der Rangfolge der Stadtteile untereinander.

Die Absolut-Zahlen allein sind noch nicht besonders aussagefähig. Die räumliche Verteilung des Motorisierungsgrades in den Stadtteilen hingegen (siehe **Karte 5**) erlaubt eine grobe Einschätzung zur Nutzungshäufigkeit des Pkw's bzw. des ÖPNV-Systems.

Dabei kann festgestellt werden, dass Stadtteile mit einer hohen Besiedlungsdichte und einem gutem ÖPNV-Angebot zumeist über einen niedrigen Motorisierungsgrad verfügen. Hierbei spielen meist auch soziale Ursachen eine Rolle. Dies trifft u.a. zu in den Stadtteilen Paulsstadt mit einem extrem niedrigen Wert von 208 (hier herrscht eine Überalterung der Bevölkerung vor), Mueßer Holz (323), Neu Zippendorf (329), Feldstadt (330) und Großer Dreesch (340).

Besonders hohe Motorisierungsgrade hingegen sind in den locker bebauten Stadtrandgebieten anzutreffen, so z.B. in Wickendorf (580), Mueß (535), Wüstmark (531) und Warnitz (510).

Bei einer weiteren Angleichung der Lebensverhältnisse im Vergleich zum übrigen Bundesgebiet ist ebenfalls mit einem Anstieg der Pkw-Verfügbarkeit in der Landeshauptstadt Schwerin zu rechnen. Bezogen auf die Siedlungsdichte in vergleichbaren Städten kann mittelfristig eine Zunahme der mittleren Pkw-Verfügbarkeit auf 450 bis 480 Pkw pro 1.000 Einwohner erwartet werden.

Der Anstieg der Pkw-Verfügbarkeit ist auch mit einem Anstieg der Gesamtfahrleistung im MIV verbunden, wobei bundesweit beobachtet wurde, dass die mittleren Fahrleistungen pro Pkw mit zunehmender Sättigung inzwischen leicht absinken. Dennoch ist diese Entwicklung mit einem Rückgang der Verkehrsleistung im ÖPNV insgesamt verbunden.

## 2.4 Entwicklung von Schulstruktur und Schülerzahlen

Der Schülerverkehr bildet ein wichtiges Verkehrspotential für den ÖPNV. Somit sind seine Struktur und seine weitere Entwicklung wesentliche Elemente der Arbeiten am Nahverkehrsplan. Die wesentliche Planungsgrundlage für die Schulstruktur ist der Schulentwicklungsplan; gegenwärtig liegt die Aktualisierung vom 10.03.2003 der Landeshauptstadt Schwerin vor. Hier sind die einzelnen Schulstandorte, die bisherige Entwicklung der Schülerzahlen und ein Ausblick zur weiteren Entwicklung der Schulstruktur bis zum Planungshorizont 2005/2006 enthalten.

Die folgende Tabelle zeigt die gegenwärtige Struktur der Schulstandorte in der Landeshauptstadt Schwerin sowie die derzeit vorgesehene Standortstruktur für das Schuljahr 2005/2006 gemäß den Vorgaben des Schulentwicklungsplans.

Schulform	Schuljahr 1996/1997	Schuljahr 1999/2000	Schuljahr 2001/2002	Schuljahr 2002/2003	Schuljahr 2005/2006
Grundschulen	15	15	12	10	9
verbundene Haupt-/ Realschulen (Regionale Schulen)	7	7	7	7	5
Gesamtschulen	2	1	1	1	1
Realschulen	6	6	4	3	2
Gymnasien*	8	7	7	6	4
Förderschulen	7	6	6	6	6
<b>Summe</b>	<b>45</b>	<b>42</b>	<b>37</b>	<b>33</b>	<b>27</b>
* inkl. ein Abendgymnasium					

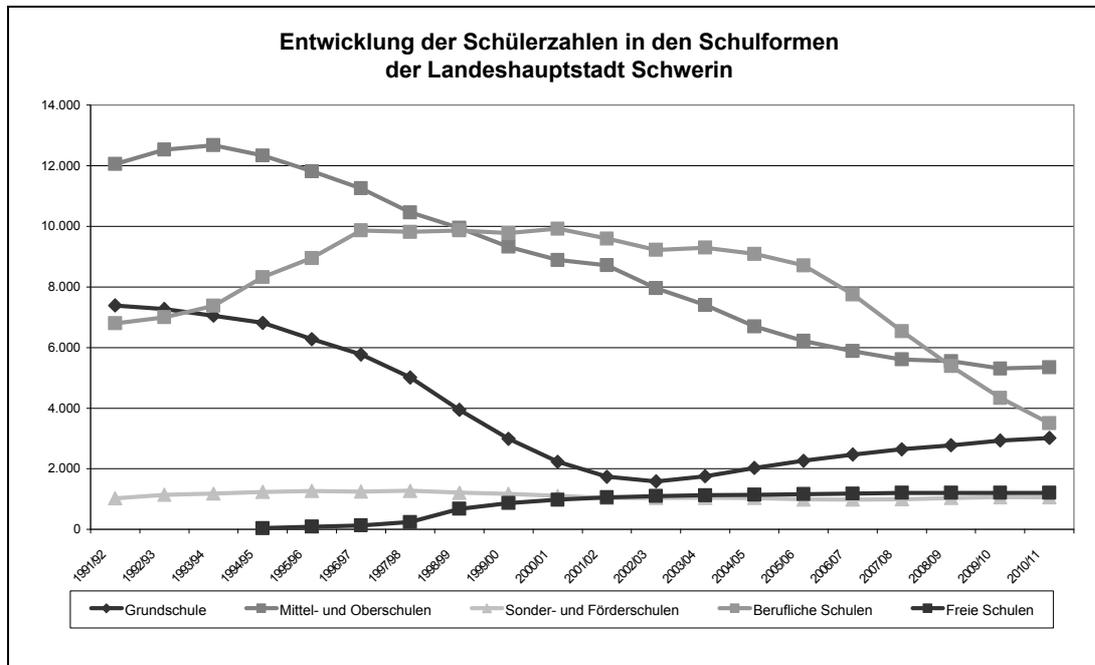
**Tab. 2-3 Entwicklung der Schulstruktur in der Landeshauptstadt Schwerin**

Hinzu kommen fünf Berufsschulen, sechs Freie Schulen und fünf freie berufsbildende Schulen in der Landeshauptstadt Schwerin.

Ausgehend vom Schuljahr 2002/03 werden in den kommenden Jahren eine Grundschule, zwei verbundene Haupt-/ Realschulen, eine Realschule und zwei Gymnasien schließen. Dies ist u.a. eine Folge des drastischen Geburtenrückgangs nach

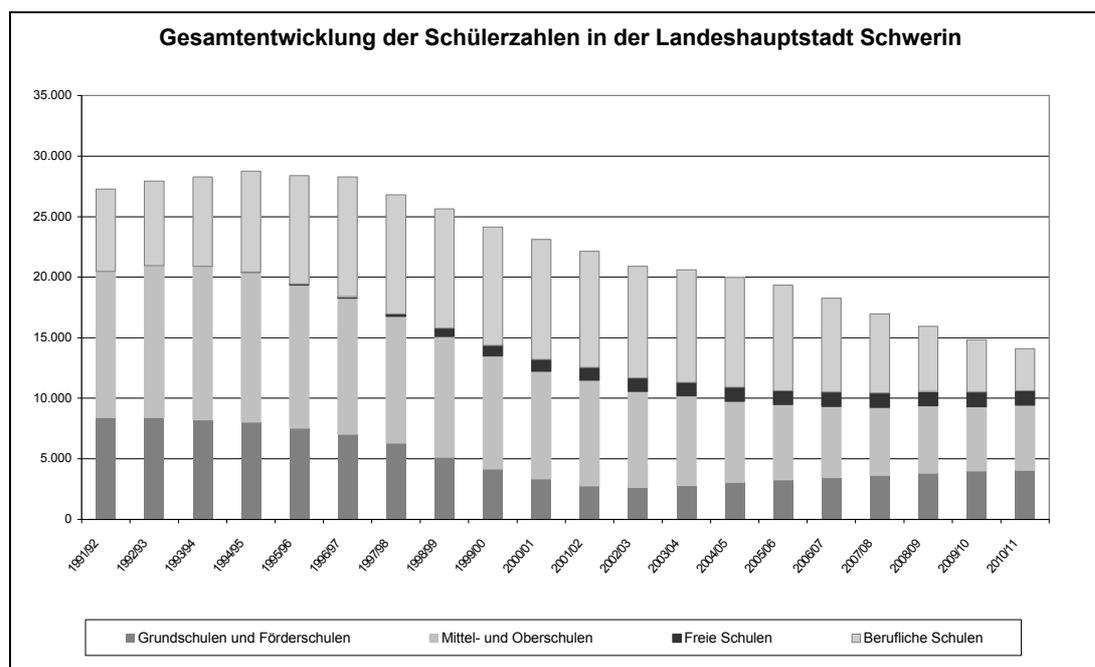
der Wende und der Abwanderung junger Familien in das Umland Schwerins bzw. in andere Regionen.

Die folgende Abbildung zeigt die bisherige Entwicklung der Schülerzahlen getrennt für die einzelnen Schulformen von 1991/92 bis 2005/06 auf der Basis des Schulentwicklungsplans sowie durch vereinfachte Trendfortschreibung bis 2010/11.



**Abb. 2-5 Entwicklung der Schülerzahlen in den einzelnen Schulformen der Landeshauptstadt Schwerin bis 2010/11**

Die Auswirkungen auf die Gesamtzahl der Schüler sind in der Abb. 2-6 dargestellt. Die Schulformen wurden zur besseren Übersicht weiter zusammengefasst. Danach wird die Schülerzahl insgesamt während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans von rd. 21.000 Schülern im Schuljahr 2002/03 auf rd. 17.000 Schüler im Schuljahr 2007/08 zurückgehen - ein Rückgang um rd. 19 %.



**Abb. 2-6 Gesamtentwicklung der Schülerzahlen in der Landeshauptstadt Schwerin bis 2010/11**

Zu den Wohnort-Schulort-Beziehungen der Schüler liegen keine räumlich differenzierten Daten in Schwerin vor. Ausgehend von den Schülerzahlen der Schulformen können folgende Annahmen für den Schülerverkehr getroffen werden:

Schulform	Standorte	Schülerzahl gesamt gerundet	geschätzter Anteil Schüler mit ÖPNV-Bedarf	geschätzte Schülerzahl mit ÖPNV-Bedarf gerundet
Grundschulen	12	2.000	20 %	400
Mittel- und Oberschulen *	19	9.000	40 %	3.600
Förderschulen	6	1.200	50 %	600
Berufsschulen	5	10.000	25 %	2.500
Freie Schulen	6	1.000	70 %	700
<b>Summe</b>	<b>48</b>	<b>23.200</b>		<b>7.800</b>

\*: inkl. ein Abendgymnasium

**Tab. 2-4 Abschätzung der Schüler mit ÖPNV-Bedarf in der Landeshauptstadt Schwerin 2000/2001**

Die Grundschüler werden im Regelfall relativ nah an der Wohnung eine Grundschule besuchen können und nur zu einem geringem Teil auf den ÖPNV angewiesen sein. Bei den Mittel- und Oberschulen steigt aufgrund der differenzierten Schulformen der Anteil der Schüler, die nicht im fußläufigen Einzugsbereich der jeweiligen Schule wohnen. Dieser Trend setzt sich bei den Förderschulen und den Freien Schulen fort. Bei den Berufsschülern ist ebenfalls eine starke fachliche Differenzierung der Standorte zu beachten, hier kommt aber auch der starke Drang der Jugendlichen zu individueller Fortbewegung (Moped, Motorrad, erster Pkw) hinzu.

Zum Vergleich wurden die Nutzerzahlen auf der Grundlage der verkauften Ausbildungszeitkarten der NVS GmbH und den Nutzungshäufigkeiten von Zeitfahrausweisen im Jahr 2001 bestimmt. Die mittlere monatliche Nutzerzahl von Ausbildungszeitkarten der NVS GmbH schwankt in den normalen Monaten zwischen 6.500 und 7.500. In den Sommermonaten geht die Zahl herunter (Fahrradnutzung, Sommerferien). Die vorab abgeschätzte Zahl von rd. 7.800 Schülern mit ÖPNV-Bedarf stimmt relativ gut mit den Nutzerzahlen der NVS GmbH überein, damit wird die angenommene Verteilung der Fahrschüler bestätigt.

## 2.5 Beschäftigte und Berufspendler

Seit 1990 vollzogen sich in allen wirtschaftlichen Bereichen des Landes Mecklenburg-Vorpommern tiefe Einschnitte, die mit starken Veränderungen der Beschäftigtenzahlen verbunden waren. Hiervon war auch Schwerin betroffen. Durch die Funktionszuweisung zur Landeshauptstadt konnten die Auswirkungen jedoch gedämpft werden. Die Entwicklung kann an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nachvollzogen werden. Diese Zahlen enthalten allerdings nicht die Selbstständigen und die Beamten, für die keine regelmäßig verfügbaren Statistiken vorliegen.

Stand	Beschäftigte mit Wohnort in Schwerin (z.T. Auspendler)	Beschäftigte am Arbeitsort in Schwerin (z.T. Einpendler)	Differenz (Einpendler-überschuss)
30.06.1996	44.505	61.921	17.416
30.06.2000	37.418	53.645	16.227

**Tab. 2-5 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte der Landeshauptstadt Schwerin**

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort in Schwerin ist von 1996 bis 2000 um rd. 7.000 Personen gesunken; die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort in Schwerin sogar um rd. 8.300 Personen. Dennoch weist die Landeshauptstadt weiterhin eine Differenz der Ein- und Auspendler von über 16.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf.

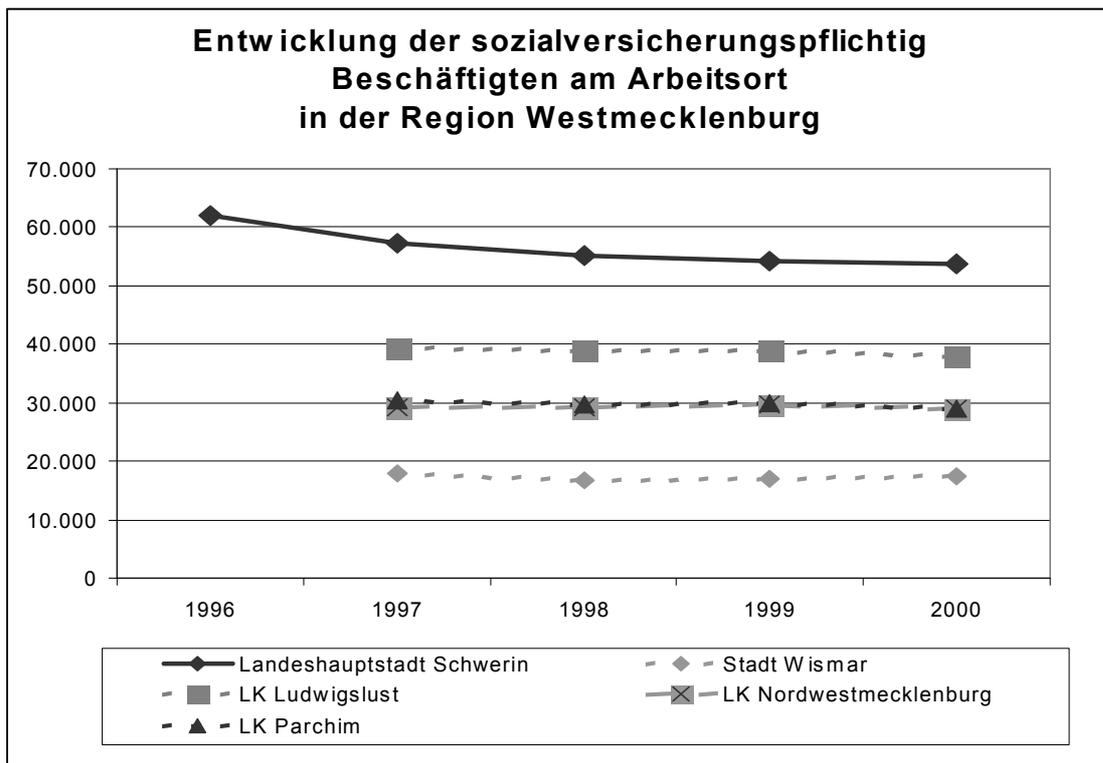


Abb. 2-7 Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsplatz in der Region Westmecklenburg

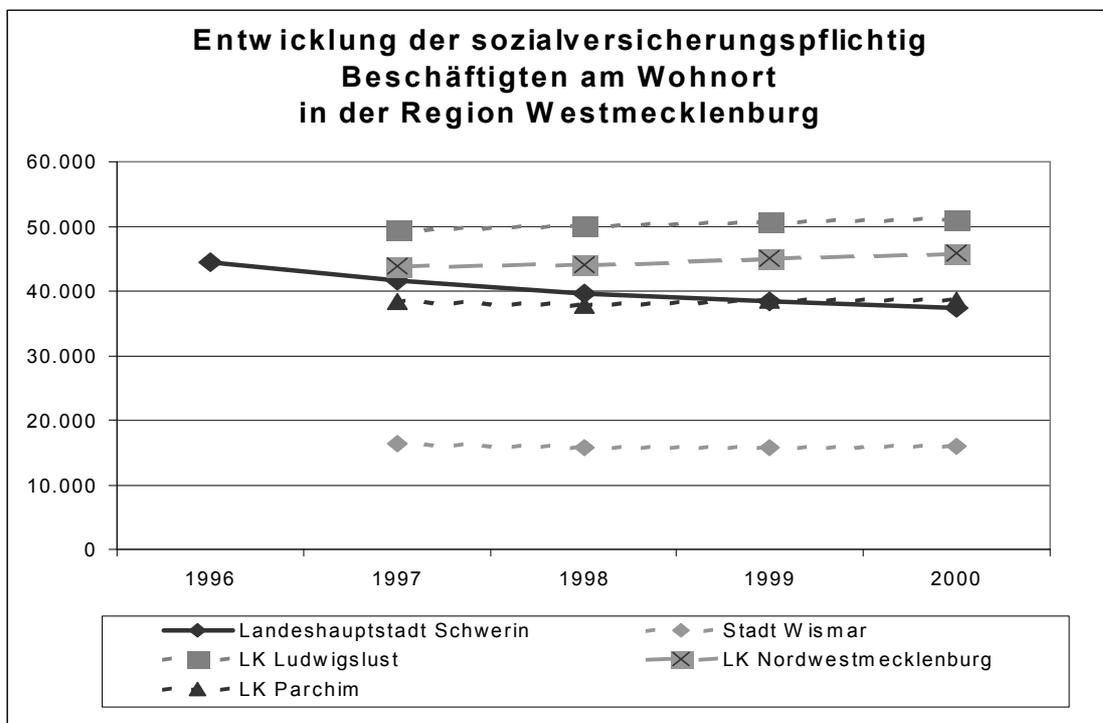


Abb. 2-8 Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort in der Region Westmecklenburg

Der Vergleich mit den Nachbarkommunen in der Region Westmecklenburg in den beiden obigen Graphiken zeigt die Entwicklung der letzten Jahre:

- Bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort besitzt Schwerin weiterhin den Spitzenplatz in der Region mit knapp 54.000 Beschäftigten.
- Bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort hingegen lagen Schwerin und die drei Umlandkreise zunächst auf annähernd gleichem Niveau mit rd. 45 - 50.000 Beschäftigten. Inzwischen besitzen die drei Umlandkreise jeweils mehr Beschäftigte mit Wohnort in der betreffenden Kommune als die Landeshauptstadt. Hier sind wieder die Folgen der Suburbanisierung ablesbar.

<b>Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand 30.06.2000)</b>	<b>Auspendler (zum Arbeitsort)</b>	<b>Einpendler (vom Wohnort)</b>
Landeshauptstadt Schwerin (Binnenverkehr)	27.291	27.291
LK Ludwigslust	1.967	6.351
LK Nordwestmecklenburg	1.454	4.970
LK Parchim	1.541	7.098
Hansestadt Wismar	250	756
<b>Summe Region Westmecklenburg</b>	<b>32.503</b>	<b>46.466</b>
Stadt Güstrow	224	906
Stadt Rostock	471	1.153
LK Bad Doberan	141	520
<b>Summe Land Mecklenburg-Vorpommern</b>	<b>33.590</b>	<b>51.085</b>
Hansestadt Lübeck	181	60
LK Herzogtum Lauenburg	162	96
LK Stormarn	238	36
<b>Summe Land Schleswig-Holstein</b>	<b>912</b>	<b>340</b>
<b>Freie Hansestadt Hamburg</b>	<b>1.190</b>	<b>165</b>
<b>Land Niedersachsen</b>	<b>343</b>	<b>201</b>
<b>Berlin</b>	<b>298</b>	<b>206</b>
LK Prignitz	21	480
<b>Summe Land Brandenburg</b>	<b>254</b>	<b>859</b>
<b>Land Sachsen-Anhalt</b>	<b>124</b>	<b>241</b>
<b>Summe über alles</b>	<b>37.418</b>	<b>53.645</b>
Aus-/Einpendler über die Stadtgrenze Schwerin	10.127	26.354

**Tab. 2-6 Relevante Berufspendlerbeziehungen der Landeshauptstadt Schwerin 2000**

Die kreisbezogenen Pendlerbeziehungen (siehe Tabelle, Stand 30.6.2000) bestätigen die Stadt-Umland-Beziehungen Schwerins. Die stärksten Auspendlerrelationen bestehen in die Landkreise Ludwigslust, Parchim und Nordwestmecklenburg, gefolgt von der Auspendlerrelation zur Freien Hansestadt Hamburg. Bei den Einpendlerrelationen stehen wieder mit Abstand die drei Umlandkreise im Vordergrund, gefolgt von der Stadt Rostock. Insgesamt müssen die meisten der rd. 36.500 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Pendler zweimal pro Tag die Stadtgrenzen Schwerins überqueren (10.127 Auspendler und 26.354 Einpendler).

Kleinräumige Daten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort sind bislang nicht verfügbar, die Daten für den Wohnort zeigt **Karte 6**.

Für den alten Nahverkehrsplan waren 1997 noch keine gemeindeschaffen Pendlerverflechtungen verfügbar. Diese Daten können nun genutzt werden und zeigen die Pendlerbeziehungen zwischen den Gemeinden. Diese Auswertungen wurden für die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort (**Karte 7**) und mit Arbeitsort (**Karte 8**) in der Region Westmecklenburg kartographisch dargestellt. Innerhalb der Region dominieren die Beziehungen der Städte Wismar, Parchim, Ludwigslust, Hagenow und Gadebusch mit der Landeshauptstadt. Bei den überregionalen Auspendlerbeziehungen steht die Freie Hansestadt Hamburg mit Abstand an der Spitze. Bei den überregionalen Einpendlerbeziehungen ist der starke Strom aus der Stadt Rostock erkennbar.

Zusätzlich wurden die gemeindeschaffen Pendlerverflechtungen im Ordnungsraum Schwerin (siehe **Karte 9**) dargestellt. Hier stehen die Pendlerströme von Plate, Wittenförden, Pampow und Leezen nach Schwerin im Vordergrund.

Die Berufspendlerbeziehungen sind nicht nur eine wichtige Planungsgrundlage zur Entwicklung des ÖPNV-Angebots in der Region, sie sind auch eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die weitere Entwicklung der Tarifkooperation zum Verkehrsverbund Westmecklenburg.

Verlässliche Aussagen zur zukünftigen Entwicklung des Arbeitsmarktes und der Beschäftigtenzahlen in der Landeshauptstadt Schwerin liegen bislang nicht vor.

## **2.6 Potentiale des Freizeitverkehrs**

Durch die zunehmende Freizeitorientierung der Bevölkerung gelangen die hiermit verbundenen Fahrten und Wege zunehmend in den Blickwinkel der Verkehrsplanung. Freizeitmobilität stellt den ÖPNV vor neue Herausforderungen. Durch die bisherige Orientierung des ÖPNV auf die Verkehrsspitzenzeiten mit Berufs- und Ausbildungsverkehr gibt es insbesondere in den Schwachlastzeiten nur ein eingeschränktes Angebot, welches durch die schwächere Nachfrage bedingt ist, aber auch nicht zu einer verstärkten ÖPNV-Nutzung führen kann.

Für die Region Schwerin werden im Regionalen Raumordnungsplan Westmecklenburg eine Vielzahl von Vorrang- und Vorsorgegebieten des Landschafts- und Naturschutzes ausgewiesen, diese stellen gleichzeitig attraktive Freizeitziele für die Schweriner Bevölkerung dar.

Darüber hinaus gibt es aber auch eine Reihe von Handlungsmöglichkeiten vor allem im innerstädtischen Bereich. So stellt der Schweriner See mit mehreren Freizeit- und Erholungsstätten ein attraktives Nahziel für die Schweriner Bürger dar. Von besonderer Bedeutung als Ziel für den Freizeitverkehr ist die Sport- und Kongresshalle. Weitere attraktive Freizeitziele sind der Zoologische Garten in Zippendorf und das Freilichtmuseum in Mueß. Diese sind, ebenso wie der Fernsehturm in Neu-Zippendorf, an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen. Andere innerstädtisch relevante Ziele des Freizeitverkehrs sind die Theater, die Museen und die Freilichtbühne in Schwerin sowie regional bekannte Gaststätten und Diskotheken.

### 3 Bisheriges Verkehrsangebot

#### 3.1 Angebote im SPNV und im Fernverkehr

Die Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs im Raum Schwerin werden vom SPNV bedient, damit sind die kreisübergreifenden Verknüpfungen zwischen den Ober- und Mittelzentren der Region sichergestellt. Eine direkte Vernetzung der Angebote von SPNV und straßengebundenem ÖPNV ist aus tariflicher Sicht bislang nur zwischen MEBA und NVS erfolgt, aus Sicht der Anschlussabstimmung bestehen noch Verbesserungsmöglichkeiten. Die Abstimmung der Umsteigeanschlüsse zwischen dem SPNV und dem städtischen Straßenbahn- und Busverkehr ist allerdings aufgrund der unterschiedlichen Geltungszeiträume der Fahrpläne und aufgrund der geringen Spielräume zur Anpassung der Eisenbahn-Fahrpläne sehr aufwändig.

Vom zentralen Bahnknotenpunkt Schwerin Hauptbahnhof ausgehend existieren derzeit die in der folgenden Tabelle genannten SPNV-Angebote.

KBS	Strecke	Betreiber	Linienart Bedienungsdichte
100	Hamburg - Hagenow - Schwerin – Bad Kleinen - Rostock	DB	R 120´
152	Rehna - Gadebusch - Schwerin - Crivitz - Parchim	MEBA	N 60´
170/175	Ludwigslust - Schwerin - Bad Kleinen - Bützow - Pasewalk	OME	N 120´
170	Wismar - Bad Kleinen - Schwerin - Ludwigslust	DB	R 120´
204	Wismar - Bad Kleinen - Schwerin - Ludwigslust - Wittenberge - Berlin ...	DB	R 120´
R	Regionallinie (z.B. RE der DB)		
N	Nahverkehrslinie (z.B. RB der DB)		

**Tab. 3-1 SPNV-Angebote im Raum Schwerin 2001/02**

Die bisherige Dominanz der DB Regio als SPNV-Anbieter wurde durch zwei neue SPNV-Unternehmen, die MecklenburgBahn GmbH (MEBA) und die Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft mbH (OME) relativiert.

Im Eisenbahnfernverkehr wurde der Bahnknotenpunkt Schwerin Hbf bis zum Fahrplanwechsel am 15.12.2002 von der IR-Linie Hamburg - Schwerin - Rostock - (Stralsund - Ostseebad Binz) im Zwei-Stunden-Takt bedient, seitdem wurde diese Verbindung in eine IC-Linie umgewandelt. Die Verbindung in Richtung Berlin wird seit einigen Jahren nicht mehr direkt im Fernverkehr, sondern von einer Regional-Express-Linie hergestellt. In Ludwigslust besteht Anschluss zur ICE-Linie Hamburg - Berlin.

Neben den bisher bereits vorhandenen Bahnhöfen und Zugangsstellen (u.a. Schwerin Hauptbahnhof, Schwerin Görries und Schwerin Süd) konnte der Haltepunkt Schwerin Mitte neu eingerichtet werden, der unweit des Marienplatzes einen attraktiven Zugang zur Schweriner Stadtmitte herstellt. Die Sanierung des Schweriner Hauptbahnhofs wurde im August 2002 begonnen.

### 3.2 Angebote im Stadtverkehr Mai 2002

Derzeit werden von der Nahverkehr Schwerin GmbH (NVS) 4 Straßenbahnlinien (zusätzlich 6 Ein-/Aussetzerlinien von/zum Betriebshof) und 13 Stadtbuslinien (zusätzlich 2 Spätverkehrslinien) betrieben. Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über Linienführung und Bedienungshäufigkeit.

Nr.	Linienführung Straßenbahn	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Takt Nacht	Linientyp
1	Kliniken – Hauptbahnhof – Marienplatz – Stauffenbergstraße - Berliner Platz - Hegelstraße	10'	10'	-	-	Durchmesserlinie
2	Lankow-Siedlung – Kieler Straße – Platz der Freiheit – Marienplatz – Stauffenbergstr. – Berliner Platz – Hegelstraße	10' + V	10'	20'	70'	Durchmesserlinie
3	Hegelstraße – Berliner Platz – Stauffenbergstraße – Waldfriedhof – Wüstmark – Neu Pampow	20'	60'	-	-	Tangentallinie
4	Platz der Freiheit – Marienplatz – Waldfriedhof – Wüstmark – Neu Pampow	20'	20'	60'	-	Radiallinie
V Verstärkerfahrten (z.B. im Berufs- und Schülerverkehr)						

**Tab. 3-2 Straßenbahnlinien in der Landeshauptstadt Schwerin Mai 2002**

Die Straßenbahnlinie 2 ist die wichtigste Linie, sie verbindet die einwohnerstarken Großwohnsiedlungen Mueßer Holz, Neu Zippendorf und Großer Dreesch im Südosten der Stadt mit dem Stadtzentrum am Marienplatz und mit der Großwohnsiedlung Lankow im Nordwesten der Stadt. Die Straßenbahnlinie 1 stellt die Verbindung zwischen den drei genannten Großwohnsiedlungen im Südosten mit dem Hauptbahnhof und den Kliniken im Norden her. Neben den genannten Linien sind die Ein- und Aussetzerfahrten der Straßenbahn zum Betriebshof Haselholz in die Linien 90 - 95 eingeordnet.

Nr.	Linienführung Stadtbus	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Linientyp
5	Hauptbahnhof – Marienplatz – Görries	25'	50'	siehe Linie 51	Radiallinie
51	Kliniken – Hauptbahnhof – Marienplatz – Görries	-	-	60'	Durchmesserlinie Ersatz für Linie 1 in der SVZ
6	Stauffenbergstraße – Mueß – Raben Steinfeld – Pinnow – Petersberg/Godern/Görslow	10' - 30' unreg.	20' - 70' unreg.	E	Anschlusslinie, Radial mit mehreren Streckenästen
7	Hauptbahnhof – Marienplatz – Rosenstraße – Krebsförden Dorf – Grabenstraße – Ellerried – Benno-Voelkner-Str.	10'	20'	siehe Linie 71	Radiallinie
71	Kliniken – Hauptbahnhof – Marienplatz – Rosenstraße – Krebsförden Dorf – Grabenstraße – Benno-Voelkner-Straße	-	-	60'	Durchmesserlinie Ersatz für Linie 1 in der SVZ
8	Hauptbahnhof – Kliniken – Wickendorf – Seehof – Hundorf – Lübstorf – Schloss Wiligrad	30' - 60' unreg.	60' - 90' unreg.	E	Radiallinie
9	Stauffenbergstraße – Am Grünen Tal – Stern Buchholz	30' - 40' unreg.	40' - 90' unreg.	-	Anschlusslinie Radiallinie
10	Schelfwerder – Knaudtstraße – Hauptbahnhof – Platz der Freiheit – Alter Friedhof – Bleicherufer	20'	20'	-	Radiallinie

Nr.	Linienführung Stadtbus	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Linientyp
11	(Schelfwerder) – Hansestraße – W.-Rathenau-Straße – Knaudtstraße – Hauptbahnhof – Platz der Freiheit – Alter Friedhof – Bleicherufer	20'	20'	20'	Radiallinie
12	Platz der Freiheit – Sacktannen – Wittenförden, Ahornallee	30'	45' - 80' unreg.	E	Radiallinie
13	Lankow-Siedlung – Sacktannen – Wittenförden – Grabenstraße – Benno-Voelkner-Straße – Waldfriedhof – Am Grünen Tal – Otto-von-Guericke-Straße	30' - 40' morgens 60' - 80' nachmitt	-	E	Tangentiallinie
14	Lankow-Siedlung – Neumühle – Marienplatz – Sternwarte – Jugendherberge	20'	40'	80'	Durchmesserlinie
16	Otto-von-Guericke-Straße – Am Grünen Tal – Waldfriedhof – Benno-Voelkner-Straße – Grabenstraße – Görries	20'	20' / 40' (abends)	60'	Tangentiallinie
17	Friedrichsthal – Lankow-Siedlung – Kieler Straße	30' + V	60'	E	radiale Anschlusslinie
18	Friedrichsthal – Lankow-Siedlung – Kieler Straße – Margaretenhof – Warnitz – Pingelshagen	30'	60'	E	radiale Anschlusslinie
E      Einzelfahrten V      Verstärkerfahrten (z.B. im Berufs- und Schülerverkehr) unreg.   kein regelmäßiges Angebot					

**Tab. 3-3   Stadtbuslinien in der Landeshauptstadt Schwerin Mai 2002**

Im Stadtbusverkehr ist das Angebot stärker auf die Zubringerfunktion ausgerichtet. Dichtere Angebote bestehen insbesondere in den nördlichen Stadtteilen und im Raum Krebsförden / Görries. In den Randgebieten ist die Fahrtenhäufigkeit entsprechend der geringen Besiedlungsdichte etwas geringer. Die Stadtbuslinien 6, 8, 12, 13 und 18 erbringen auch Leistungen im Schweriner Umland in den Bereichen Raben Steinfeld – Pinnow – Petersberg /Godern /Görslow, Seehof – Hundorf – Lübstorf – Schloss Wiligrad, Wittenförden und Pingelshagen.

Die **Karte 10** enthält das werktägliche ÖPNV-Angebot in der Landeshauptstadt Schwerin im Mai 2002. Deutlich ist die hohe Angebotsdichte auf der Straßenbahnhauptachse Hegelstraße - Stauffenbergstrasse - Marienplatz - Platz der Freiheit mit über 500 Fahrten am Tag erkennbar. Durch die Überlagerung von drei Straßenbahnlinien fahren hier alle 20 Minuten 5-6 Züge pro Richtung.

### 3.3   Angebote im Regionalbusverkehr 2001/2002

Aus den drei umliegenden Landkreisen Nordwestmecklenburg, Parchim und Ludwigslust sowie aus der Hansestadt Wismar fahren sechs Regionalbusbetriebe auf insgesamt 34 Linien nach Schwerin:

- Busbetriebe Wismar GmbH (BBW),
- Grevesmühlener Busbetriebe GmbH (GGB),
- Ludwigsluster Verkehrsgesellschaft mbH (LVG),
- Omnibusbetrieb und Reisebüro Kröger GmbH
- Reisedienst Parchim GmbH (RDP),
- SGS Bus & Reisen GmbH Schwerin

Besondere Bedeutung im Regionalbusverkehr für Schwerin kommt der SGS Bus & Reisen GmbH zu. Sie erbringt mit 26 Linien nach Schwerin den Hauptanteil des Angebotes zwischen den umliegenden Landkreisen (Ludwigslust, Parchim, Nordwestmecklenburg) und der Landeshauptstadt. Gemeinsam mit den Busbetrieben Wismar GmbH wird eine Verbindung zur nördlich gelegenen Hansestadt Wismar angeboten; eine weitere Linie stellt auch eine Verbindung bis nach Ratzeburg (Schleswig-Holstein) her.

Die übrigen Verkehrsunternehmen unterhalten von Schwerin ausgehend Linienanbindungen zu den Kreisstädten Grevesmühlen, Ludwigslust und Parchim sowie zu den Unterzentren Boizenburg, Hagenow und Lübz.

Darüber hinaus fahren auch fünf Stadtbuslinien der NVS GmbH in die der Landeshauptstadt Schwerin benachbarten Gemeinden.

Im Fahrplan 2002/03 wurde Schwerin von 34 Linien des Regionalverkehrs bedient.

Verkehrsunternehmen	Liniennummer	Anzahl Linien
BBW/SGS	123 *	1
GBB	310	1
LVG	545, 555	2
Kröger	605	1
RDP	706, 714, 715	3
SGS	35; 101 – 171 **	26
<b>gesamt</b>		<b>34</b>
* ) Gemeinschaftslinie		
** ) Nicht alle Liniennummern sind belegt oder bezeichnen Linien im Verkehr mit Schwerin		

**Tab. 3-4 Linien im Schweriner Regionalbusverkehr 2002/03**

Die Regionalbusverkehre ergänzen den SPNV und stellen Verbindungen zu schlecht an den SPNV angebundene Gemeinden her. Die Regionalverkehre sind weitgehend auf den Schülerverkehr und den Berufsverkehr ausgerichtet, das Fahrplanangebot besteht überwiegend aus Einzelfahrten. Eine Vertaktung der angebotenen Linien erfolgt aufgrund der geringen Fahrtenanzahl auf den Linien nicht.

Verkehrsunternehmen	Anzahl Abfahrten pro Schultag in Schwerin	Anzahl Ankünfte pro Schultag in Schwerin
BBW	7	8
GBB	2	3
LVG	8	8
Kröger	3	3
RDP	5	5
SGS	110	108
<b>gesamt</b>	<b>135</b>	<b>135</b>

**Tab. 3-5 Fahrplanangebot im Schweriner Regionalbusverkehr 2002/03**

Das richtungsbezogene Maximum/Stunde wird mit 26 Abfahrten in der Zeit von 06:00 bis 07:00 Uhr erreicht. Nach 20:00 Uhr fahren keine Regionalbusse.

Der zentrale Zielpunkt der Regionalbusverkehrslinien ist der Busbahnhof am Schweriner Hauptbahnhof. Hier existieren neben dem unmittelbaren Zugang zur Eisenbahn Übergangsmöglichkeiten zu den städtischen Verkehrsmitteln Straßenbahn und Bus. Die Situation am Busbahnhof war unbefriedigend; die Bauarbeiten zur Umgestaltung haben Ende 2003 begonnen.

Neben dem Hauptbahnhof befinden sich weitere Haltestellen der Regionalbusverkehrslinien innerhalb des Stadtgebietes von Schwerin. Viele von ihnen bieten gleichfalls eine Verknüpfung zu den Stadtverkehrslinien. Zur Verbesserung der Fahrgastinformation wurde eine Anpassung der unterschiedlichen Bezeichnungen von Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs notwendig.

### 3.4 Betriebsleistungsdaten im Stadtverkehr 2001

Die Betriebsleistungsdaten 2001 im Schweriner Stadtverkehr sowie daraus abgeleitete spezifische Angebotskenngrößen sind in den folgenden Tabellen dargestellt. Zum Vergleich sind die Kennwerte des Jahres 1996 gegenübergestellt.

Kenngrößen Straßenbahn	Daten des Jahres 2001	Daten des Jahres 1996	Veränderung 1996 / 2001
Fahrplankilometer (Zug-km) pro Jahr	2.052.000	2.433.000	- 381.000
Nutzwagenkilometer pro Jahr	4.836.000	5.651.000	- 815.000
Wagenbestand für den Linienverkehr	106	117	- 11
mittleres Wagenalter in Jahren	21	17	+ 4
mittlere Laufleistung Nwkm pro Bestandswagen und Jahr	45.600	48.300	- 2.700
Einwohnerzahl im Stadtgebiet	100.000	111.000	- 11.000
mittlere Laufleistung Nwkm pro Einwohner und Jahr	48,4	50,9	- 2,5

Quelle: Meldungen der Nahverkehr Schwerin GmbH, darauf aufbauende eigene Berechnungen der IVU AG

**Tab. 3-6 Betriebsleistungsdaten und Angebotskenngrößen für den Schweriner Straßenbahnverkehr 1996 und 2001**

Bei der Straßenbahn hat sich die Betriebsleistung in den letzten fünf Jahren um 381.000 Fahrplan-km bzw. 815.000 Nutzwagenkilometer reduziert. Dies ist ein Rückgang der Betriebsleistung um rd. 16 % bzw. 14 %.

Zum Jahresende 2001 waren 106 Wagen, davon bereits 7 neu angeschaffte Niederflurgelenk-Straßenbahnen vorhanden. Der Wagenbestand hat sich durch die Ausmusterung einzelner Tatra-Altfahrzeuge etwas reduziert. Hiervon waren noch 78 Triebwagen und 21 Beiwagen vorhanden; damit konnten 39 Tatra-Großzüge bzw. Tatra-Traktionen gebildet werden. In den letzten fünf Jahren nahm daher das mittlere Wagenalter des Gesamtwagenbestandes um nur 4 statt 5 Jahre zu. Bis August 2003 sollen insgesamt 30 neue Niederflurstraßenbahnen beschafft werden und damit die Tatra-Altfahrzeuge weitgehend ablösen.

Bei der Straßenbahn ist die mittlere Wagenlaufleistung in Nwkm pro Bestandswagen und Jahr, bedingt durch den Generationswechsel, um rd. 2.700 Nwkm bzw. rd. 6 % gesunken - der Wert wird sich nach Abschluss und Ausmusterung der Altfahrzeuge wieder steigern. Das spezifische Angebot in Nwkm pro Einwohner und Jahr ist in den letzten Jahren um 8,4 Nwkm oder rd. 5 % zurückgegangen.

<b>Kenngroßen Stadtbus</b>	<b>Daten des Jahres 2001</b>	<b>Daten des Jahres 1996</b>	<b>Veränderung 1996 / 2001</b>
Fahrplankilometer bzw. Nutzwagenkilometer im Linienverkehr pro Jahr	2.197.000	2.063.000	+ 133.000
Wagenbestand für den Linienverkehr	49	49	0
mittleres Wagenalter in Jahren	10	5	+ 5
mittlere Laufleistung Nwkm (Linie) pro Bestandswagen und Jahr	44.800	42.100	+ 2.700
Einwohnerzahl im Stadtgebiet	100.000	111.000	- 11.000
mittlere Laufleistung Nwkm (Linie) pro Einwohner und Jahr	22,0	18,6	+ 3,4
Quelle: Meldungen der Nahverkehr Schwerin GmbH, darauf aufbauende eigene Berechnungen der IVU AG (nur Linienverkehr, ohne freigestellte Schülerverkehre und Gelegenheitsverkehre)			

**Tab. 3-7 Betriebsleistungsdaten und Angebotskenngroßen für den Schweriner Stadtbusverkehr 1996 und 2001**

Beim Schweriner Stadtbussystem hat die Betriebsleistung in Fahrplankilometern bzw. Nutzwagenkilometer im Linienverkehr in den letzten fünf Jahren um rd. 133.000 Fahrplan-km zugenommen. Dies ist eine Zunahme um 6,5 %.

Der Wagenbestand hat sich in den letzten fünf Jahren bis zum Jahresende 2001 nicht verändert. Es werden weiterhin 49 Busse eingesetzt, darunter:

- 12 Niederflur-Gelenkbusse, 6 normale Gelenkbusse,
- 13 Niederflur-Standardbusse, 17 normale Standardbusse und
- 1 Kleinbus MB 100.

Somit sind bereits 25 Wagen und damit die Hälfte der Busse niederflurig gestaltet. Seit 1993 wurden keine neuen Busse angeschafft wurden, daher ist das mittlere Wagenalter zwischen 1996 und 2001 von fünf auf zehn Jahre angestiegen. Die Busflotte hat somit ihre vorgesehene Lebensdauer erreicht und soll ab 2003 erneuert werden. Die neuen Busse werden grundsätzlich niederflurig beschafft. Derzeit wird geprüft, mit welchem Antriebssystem sie ausgestattet werden sollen. Ab dem 01.10.2005 müssen neu anzuschaffende Busse den verschärften Euro IV-Standard erfüllen.

Die mittlere Wagenlaufleistung in Nwkm Linienverkehr pro Bestandswagen und Jahr ist um rd. 2.700 Nwkm bzw. 6,5 % gestiegen. Das spezifische Angebot in Wagenkilometern pro Einwohner und Jahr hat sich beim Bus in den letzten fünf Jahren sogar um rd. 18 % erhöht.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Betriebsleistung im Stadtverkehr zwischen 1996 und 2001 um 5,5 % bezogen auf die Fpkm reduziert wurde; der relative Anteil der Straßenbahn ist zugunsten des Busses zurückgegangen.

## 4 Bisherige Verkehrsnachfrage

### 4.1 Verkehrsleistungsdaten im Stadtverkehr 2001

Von der Nahverkehr Schwerin GmbH wurden die folgenden Informationen aus der Betriebsstatistik 2001 zur Verfügung gestellt (nur Linienverkehr, ohne freigestellte Schülerverkehre und Gelegenheitsverkehre). Hierzu wurden die Vergleichswerte des Jahres 1996 gegenübergestellt und spezifische Kenngrößen ermittelt.

<b>Kenngrößen Stadtverkehr (Straßenbahn und Stadtbus)</b>	<b>Daten des Jahres 2001</b>	<b>Daten des Jahres 1996</b>	<b>Veränderung 1996 / 2001</b>
Beförderungsfälle pro Jahr	20.580.400	22.837.400	- 2.257.000
Personenkilometer pro Jahr	102.901.500	114.186.900	- 11.285.400
Mittlere Reiseweite in km	5,0	5,0	
Einwohnerzahl im Stadtgebiet	100.000	111.000	- 11.000
Beförderungsfälle pro Jahr und Einwohner	205,8	205,7	+ 0,1

Quelle: Meldungen der Nahverkehr Schwerin GmbH, darauf aufbauende eigene Berechnungen der IVU AG (nur Linienverkehr, ohne freigestellte Schülerverkehre und Gelegenheitsverkehre)

**Tab. 4-1 Verkehrsleistungsdaten und Nachfragekenngrößen für den Schweriner Stadtverkehr 1996 und 2001**

Das Fahrgastaufkommen (Zahl der Beförderungsfälle) ist in den letzten fünf Jahren um knapp 10 % zurückgegangen, in der gleichen Größenordnung sank die Verkehrsleistung in Personenkilometern. Der Anteil der Straßenbahn ist in den letzten fünf Jahren zurückgegangen, während der Anteil des Stadtbusses zunahm.

Hervorgehoben werden muss, dass der ÖPNV in der Landeshauptstadt Schwerin sehr gut von der Bevölkerung angenommen wird. Zusammengefasst für den Schweriner Stadtverkehr liegt die Kenngröße Beförderungsfälle pro Jahr bei 205, dieser Wert wird bei Städten vergleichbarer Größe nur in Ausnahmefällen erreicht.

Bei der NVS GmbH wurde ein automatisches Zählsystem eingeführt, dass für die Analysearbeiten zum Nahverkehrsplan verkehrsplanerisch ausgewertet wurde. Hierzu wurden zusätzliche Abfragen und Hochrechnungsfunktionen auf der Datenbank der Zählzeiten aufgesetzt. Aufbauend auf dieser Datenbank konnte auch die streckenbezogene Fahrtenhäufigkeit ermittelt und kartographisch aufbereitet werden. Das Ergebnis wurde bereits im Kapitel 3 beschrieben (siehe hierzu **Karte 10**).

Für die Angebotsplanung ist die werktägliche Streckenbelastung von besonderem Interesse; sie ist in der **Karte 11** (Stand Frühjahr 2002) auf der Basis der Daten des Zählsystems dargestellt. Die Karte zeigt die trotz zwischenzeitlicher Nachfragerückgänge weiterhin vorhandene Dominanz der Straßenbahn, insbesondere auf der Hauptachse Mueßer Holz - Großer Dreesch - Marienplatz - Lankow. Die beiden anderen Straßenbahnäste nach Neu Pampow und zu den Kliniken können deutlich weniger Nachfrage binden. Im Mittelabschnitt des Straßenbahnnetzes beträgt die Querschnittsbelastung rd. 23.000 Fahrgäste pro Tag. Beim Bus sind die Streckenbelastungen deutlich geringer, sie liegen bei maximal 3.300 Fahrgästen pro Tag.

In der **Karte 12** sind die werktäglichen Einsteiger an den Haltestellen dargestellt. Am stärksten nachgefragt ist weiterhin die Haltestelle Marienplatz in der Schweriner

Altstadt mit rd. 11.500 Einsteigern bei der Straßenbahn und mit rd. 2.500 Einsteigern beim Bus. Auch die Straßenbahnhaltestellen in den Großwohnsiedlungen zeigen hohe Zusteigerwerte mit bis zu 4.000 Einsteigern.

Aus dem Fahrplanangebot und der mittleren linienspezifischen Platzkapazität pro Wagen wurde das Platzangebot auf den Streckenabschnitten ermittelt. In Verbindung mit den Streckenbelastungen konnten hiermit die streckenbezogene Platzauslastungen ermittelt werden. Es zeigen sich folgende Ergebnisse:

- Die Straßenbahn ist auf dem Mittelabschnitt gut ausgelastet. Auch die beiden Außenäste in den Großwohnsiedlungen erreichen von den Endpunkten ausgehend schnell akzeptable Auslastungen. Der Streckenast von Neu Pampow erreicht erst ab Krebsförden eine nennenswerte Auslastung. Der nördliche Streckenast zum Hauptbahnhof und zu den Kliniken ist ausreichend ausgelastet.
- Bei den Busstrecken ist die Auslastung ebenfalls sehr unterschiedlich. Im Südraum und im Stadtzentrum sind die Auslastungen akzeptabel. Diskussions- bzw. Handlungsbedarf besteht aber aufgrund einer steigerungsfähigen mittleren Platzauslastung auf folgenden Teilabschnitten (im Uhrzeigersinn geordnet):
  - Linien 10 / 11 nordöstlich Knauttstraße bis Schelfwerder / Hansestraße
  - Linie 14 östlich Sternwarte bis Jugendherberge.
  - Linie 9 südlich Sacharowstraße bis Stern Buchholz,
  - Linie 5 im Bereich Görries Gewerbegebiet
  - Linie 13 nördlich Sacktannen bis Lankow Siedlung
  - Linie 14 nördlich Immensoll bis Lankow Siedlung
  - Linie 17 / 18 westlich Wolfsschlucht bis Friedrichsthal
  - Linie 18 nördlich Margaretenhof

Im Raum Neumühle / Lankow Süd ist das durch die neue Bebauung erwartete Verkehrsaufkommen noch nicht für den ÖPNV aktiviert worden.

#### **4.2 Verkehrsnachfrage im Regionalbusverkehr 2001**

Das Verkehrsaufkommen im Regionalverkehr erreicht nur einen Bruchteil der Gesamtnachfrage im Stadtverkehr. Aus der vorrangigen Bedeutung des Regionalbusverkehrs für Berufspendler und Schüler resultieren starke Nachfrageschwankungen im Tagesverlauf. Der Regionalverkehr weist eine klare Stadtorientierung in der Frühspitze und eine Umlandorientierung im Nachmittagsverkehr auf.

Aus der Betriebsstatistik der Verkehrsunternehmen hat die VWM ermittelt, dass im Jahr 2001 am Schweriner Hauptbahnhof durchschnittlich täglich 1.630 Fahrgäste mit 135 Regionalbussen angekommen und 1.315 Fahrgäste mit 135 Regionalbussen abgefahren sind. Dies entspricht einer mittleren Besetzung von 12,1 Fahrgästen der ankommenden und 9,7 Fahrgästen der abfahrenden Regionalbusse.

## 5 Bestandsaufnahme und Mängelanalyse

### 5.1 Mängelanalyse zur Erschließungsqualität

Eine wichtige Forderung zur Bewertung des derzeitigen ÖPNV-Systems lautet, dass sich die ständig bewohnten Siedlungsgebiete im Einzugsgebiet der Haltestellen befinden. In Anlehnung an gebräuchliche VDV-Empfehlungen sollen dabei folgende fußläufigen Einzugsradien im Regelfall nicht überschritten werden:

- Stadtbusverkehr 350 m
- Straßenbahnverkehr 500 m
- Regionalbusverkehr 600 m
- SPNV-Zugangsstellen 1.000 m

Für die Mängelanalyse wurden die o.g. Radien um die Haltestellenstandorte des Linienverkehrs (Stand Frühjahr 2002) geschlagen. Die bebauten Flächen der Hintergrundkarte, die nicht durch Kreisradien abgedeckt waren, wurden überprüft (siehe folgende Tabelle). Zusätzlich wurden weitere Informationen über Erschließungsmängel analysiert.

Stadtteil	Lage des untersuchten Gebietes	Überwiegende Nutzung	Vorhandene Erschließungslücke?
Altstadt	Schweriner Schloss	Sitz des Landtages MV	Ja, Schlossinsel liegt außerhalb der Einzugsradien, aufgrund der übergeordneten Bedeutung sollte eine bessere Anbindung geprüft werden
Altstadt	östlich der Werderstraße	Kultus- und Sozialministerium	Ja, Halbinsel liegt außerhalb der Einzugsradien, aufgrund der übergeordneten Bedeutung sollte eine bessere Anbindung geprüft werden
Feldstadt			Keine Mängel
Friedrichsthal	im Nordwesten des Stadtteils	Neubaugebiet, Wohnnutzung	Ja, Neubaugebiet im NW nicht ausreichend erschlossen, Anpassung der Buslinie 17 mit Schleife in der Siedlung im B-Plan vorgesehen
Göhrener Tannen	geplanter Gewerbepark Göhrener Tannen westlich der B 106	zur Zeit noch ohne Nutzung	Nein, Gebiet ist zwar nicht erschlossen, aufgrund der fehlenden Nutzung bislang noch kein Bedarf
Görries	nördlich des Bf Görries	Einfamilienhäuser	Nein, Gebiet ist durch den Bf Görries erschlossen, die Einfamilienhäuser liegen knapp außerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs der Bushaltestellen, wegen Bahnanschluss kein Handlungsbedarf
Medewege	Ortslage Groß Medewege	Landwirtschaftliche Nutzung	Nein, nicht angeschlossen, wegen landwirtschaftlicher Nutzung aber kein Bedarf, außerdem existiert eine Haltestelle an der B106
Medewege	Ortslage Klein Medewege	Landwirtschaftliche Nutzung	Nein, da wegen landwirtschaftlicher Nutzung kein Bedarf
Großer Dreesch			Keine Mängel
Haselholz			Keine Mängel

Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Schwerin 2003 - 2007  
Bestandsaufnahme und Mängelanalyse

Stadtteil	Lage des untersuchten Gebietes	Überwiegende Nutzung	Vorhandene Erschließungslücke?
Krebsförden	nördliche Dorflage	teilweise Wohnnutzung und Wochenendhäuser	Ja, Randlage des Wohngebiets liegt knapp außerhalb des Einzugsgebiets
Lankow	im Nordosten an der Bahntrasse nach Gadebusch	Industriegebiet	Nein, Industriegebiet schlecht angeschlossen, kein Mangel, da geringer Bedarf
Lankow	Mühlenberg im Nordwesten der Siedlung	Neubaugebiet mit Einfamilienhäusern	Keine Mängel
Lewenberg			Keine Mängel
Mueß	Ortslage Nedderfeld am Consrader Weg	kleine Wohnsiedlung	Nein, Siedlung nicht bedient, kein Mangel, da Fahrgastpotential gering
Mueßer Holz			Keine Mängel
Neu Zippendorf			Keine Mängel
Ostorf	Krösnitz	wenige Häuser, Kleingärten, Sportplatz	Nein, westliche Gebiete nicht angeschlossen, geringer Bedarf, etwas längerer Fußweg zur Straßenbahn zumutbar
Ostorf	am Franzosenweg	Gärtnerei, Tennisplätze	Nein, nördliches Gebiet nicht angeschlossen, geringer Bedarf, etwas längerer Fußweg zum Bus zumutbar
Paulsstadt			Keine Mängel
Sacktannen	nördliche Randlage	Industriegebiet	Nein, geringer Bedarf, etwas längerer Fußweg zumutbar
Schelfstadt			Keine Mängel
Schelfwerder			Keine Mängel
Warnitz			Keine Mängel
Werdervorstadt	am Stangengraben	Hafenanlagen	Nein, östliche Gebiete nicht angeschlossen, geringer Bedarf, etwas längerer Fußweg zum Bus zumutbar
Weststadt	im Nordwesten an der Bahntrasse nach Gadebusch	Kleingärten	Nein, kein Mangel, da geringer Bedarf
Wickendorf			Keine Mängel
Wüstmark	Ortslage Wiesenhof	neue Eigenheimsiedlung	Keine Mängel, da nur geringe Nachfrage zu erwarten und Bedienung durch Regionallinie möglich.
Zippendorf			Keine Mängel

**Tab. 5-1 Analyse der Erschließungsqualität im Linienverkehr 2001**

Im Ergebnis der Erschließungsanalyse wurde festgestellt, dass vier Gebiete nicht ausreichend durch den Linienverkehr erschlossen sind. Aufgrund der übergeordneten Bedeutung des Landtages sowie des Kultus- und Sozialministeriums sollte geprüft werden, ob dort eine Verbesserung der Erschließung durch veränderte Linienführung erreicht werden kann. Ferner ist in Abhängigkeit der Siedlungsentwicklung im nördlichen Friedrichsthal zu klären, wann dort eine Verbesserung realisierbar ist. Auch der Nordrand der Siedlung Krebsförden könnte besser durch den ÖPNV erschlossen werden. Es ist jeweils zu prüfen, ob ein ausreichendes Fahrgastpotential vorhanden ist.

## **5.2 Zugänglichkeit des ÖPNV-Systems für Mobilitätseingeschränkte**

Im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans wurde der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt Schwerin angehört. Die neuen Niederflurfahrzeuge der Straßenbahn wurden positiv bewertet; bei den älteren Bussen wurde Verbesserungsbedarf hinsichtlich des Einstiegs angemerkt. Weiterhin wurde darum gebeten, die Fahrplanaushänge so anzubringen, dass diese für Kleinwüchsige und Rollstuhlfahrer besser lesbar sind, bzw. generell eine größere Schrift zu verwenden.

Bei der Straßenbahn ist mit der Modernisierung der Haltestellen und der Beschaffung der Niederflurstraßenbahnen die Herstellung barrierefreier Zugangsmöglichkeiten im Gange. Gemäß dem laufenden Beschaffungsprogramm wurden bis zum August 2003 insgesamt 30 Niederflurstraßenbahnwagen angeschafft.

Inzwischen sind fast alle Straßenbahnhaltestellen durch Anhebung der Bahnsteighöhe auf 23 cm über Schienenoberkante modernisiert. Lediglich bei drei Haltestellen in der Wismarschen Straße (Heinrich-Seidel-Straße, Lewenberg und Am Friedensberg), drei Haltestellen auf der Strecke nach Neu-Pampow und bei der Haltestelle vor dem Betriebshof Haselholz fehlen die erhöhten Bahnsteige. Bei den beiden zentralen Haltestellen Marienplatz und Platz der Jugend existieren bislang nur provisorische Bahnsteige. In Verbindung mit den niederflurigen Straßenbahnfahrzeugen (Einstiegshöhe 29 cm über Schienenoberkante) ist somit auf den meisten Haltestellen ein nahezu stufenloser und damit behindertengerechter Einstieg möglich.

Beim Busverkehr ist bislang die Hälfte der Wagen behindertengerecht. Eine Modernisierung des gesamten Busbestandes ist ab 2003 erforderlich. Vorbehaltlich der Finanzierung und Förderung wird angestrebt, die Busflotte bis zum Jahr 2005 vollständig auf Niederflurtechnik umzustellen. An 80 Bushaltestellen fehlen Blindenleitstreifen und Bordsteine mit der Sollhöhe von 18 cm. Weiterhin fehlen an 70 Bushaltestellen mit nennenswertem Einsteigeraufkommen Fahrgastwartehallen mit ausreichendem Wetterschutz.

Bei den SPNV-Zugangsstellen besteht insbesondere am Schweriner Hauptbahnhof noch Handlungsbedarf. Die Einrichtung von Personenaufzügen zu den Bahnsteigen ist aber bereits im Rahmen der Modernisierung des Hauptbahnhofs vorgesehen. Der neu errichtete Haltepunkt Schwerin-Mitte hat durch seine Lage im Einschnitt bereits Personenaufzüge erhalten.

Für die meisten übrigen SPNV-Zugangsstellen bzw. die Zugänge zu den Bahnsteigen stehen Modernisierungen aus. Die Seitenbahnsteige sind aber im Regelfall barrierefrei durch Rampen zugänglich. Nicht behindertengerecht ist der Übergang zwischen Eisenbahn und Straßenbahn am Haltepunkt Schwerin Wüstmark.

### **5.3 Der Schweriner ÖPNV im Städtevergleich**

Zur Einordnung des ÖPNV-Systems der Landeshauptstadt Schwerin wurden Angebotsqualität und Tarifniveau mit anderen Städten ähnlicher Größenordnung (100.000 – 200.000, in Ausnahmefällen bis 500.000 Einwohnern) verglichen.

#### **5.3.1 Städtevergleich zur Angebotsqualität**

Bei der Fahrtenfolge auf den Linien muss zwischen Straßenbahn- und dem Buslinien unterschieden werden.

Die Straßenbahnlinien bilden in den Städten das Hauptangebot auf den nachfragestarken Achsen, sie ergänzen sich teilweise zu dichten Taktfolgen. In Schwerin wird auf der Straßenbahn gegenwärtig ein 10 min-HVZ-Grundtakt auf den beiden wichtigsten Linien angeboten, der während der Schulzeit weiter verstärkt wird. Der leicht merkbare 10 min-HVZ-Grundtakt ist auch in den anderen Städten üblich.

Die Buslinien ergänzen das Angebot der Straßenbahn, die Angebotsdichte ist im Regelfall etwas geringer. In Schwerin beträgt der HVZ-Grundtakt auf den wichtigeren Buslinien derzeit 20 min. Bei den Vergleichsstädten wird zumeist auch der 20 min-HVZ-Grundtakt angeboten, in einigen Fällen sogar ein 10 min-HVZ-Grundtakt.

Die derzeitige Angebotsdichte im Schweriner ÖPNV entspricht somit dem Qualitätsniveau der übrigen Städte.

#### **5.3.2 Städtevergleich zum Tarifniveau**

Ein Vergleich der Fahrpreise muss die zum Teil sehr unterschiedlichen Nutzungsbedingungen und die räumlichen und zeitlichen Geltungsbereiche berücksichtigen. Zusätzlich macht sich hier ein Ost-West-Gefälle deutlich bemerkbar.

Dennoch ist der Grundfahrpreis für einen Schweriner Einzelfahrschein mit 1,00 Euro der niedrigste im Städtevergleich. Lediglich Cottbus bietet den Einzelfahrschein für 1,10 Euro an, die übrigen ostdeutschen Vergleichsstädte liegen bei 1,20 Euro (Rostock, Gera, Jena, Zwickau), bei 1,30 Euro (Erfurt) oder bei 1,40 Euro (Potsdam). In den westdeutschen Vergleichsstädten werden 1,90 Euro verlangt (Bremen, Heidelberg, Ludwigshafen).

Die Jedermann-Monatskarte wird in Schwerin für 25,00 Euro angeboten. In den übrigen ostdeutschen Vergleichsstädten werden Beträge zwischen 28,00 Euro (Rostock, Cottbus), 29,50 Euro (Potsdam), 31,00 Euro (Zwickau) und 35,00 Euro (Jena) gefordert. Das Tarifniveau der westdeutschen Vergleichsstädte liegt wiederum höher; so beträgt der Preis einer Jedermann-Monatskarte in Bremen 37,00 Euro, in den Städten Heidelberg und Ludwigshafen sogar 42,80 Euro.

Das derzeitige Tarifniveau des Schweriner ÖPNV's liegt um rd. 10-25% unter dem der ostdeutschen und um rd. 45 % unter dem der westdeutschen Vergleichsstädte.

#### **5.4 Bewertung des ÖPNV-Systems**

Das ÖPNV-System in der Landeshauptstadt Schwerin weist gegenwärtig einen hohen Standard auf. Auf der Schweriner Straßenbahnhauptachse wird ein dichtes und attraktives Angebot erbracht.

Die Bevölkerung nimmt das ÖPNV-Angebot überdurchschnittlich gut an. Dennoch sind in Teilbereichen des Angebotes Korrekturen vorzunehmen, um unzureichende Auslastungen zu verbessern und die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen. Dabei muss sehr behutsam vorgegangen werden.

Im Städtevergleich entspricht die derzeitige Angebotsdichte im Schweriner ÖPNV dem Qualitätsniveau der übrigen Städte. Das derzeitige Tarifniveau des Schweriner ÖPNV's liegt allerdings deutlich unter dem der ostdeutschen und besonders stark unter dem der westdeutschen Vergleichstädte.

Für die kommenden Jahre mit dem zu erwartenden weiteren Rückgang der Einwohner und insbesondere der Schülerzahlen werden die Fahrgastzahlen und damit auch die Einnahmen (bezogen auf die gegenwärtigen Verkehrstarife) sinken. Wenn die bisherige hohe Qualität des ÖPNV-Systems zukünftig gehalten werden soll, ist die Sicherung der Wirtschaftlichkeit als wichtigstes Ziel unabdingbar. Hierzu werden neben einer weiteren Optimierung des Fahrplanangebotes auch maßvolle Anhebungen der Verkehrstarife nicht zu umgehen sein.

Mit den laufenden und geplanten Fahrzeugneubeschaffungen sowie der Modernisierung der Haltestellen wird das ÖPNV-System barrierefrei zugänglich sein. Dazu ist in den kommenden Jahren der Umbau der Straßenbahnhaltestellen (Bahnsteighöhe 23 cm) und der Bushaltestellen (Bordhöhe 18 cm) weiterzuführen und abzuschließen.

Notwendige Infrastrukturmaßnahmen bei der Straßenbahn wie Gleiserneuerungen, Fahrleitungsarbeiten und Erneuerungen von Gleichrichterwerken sind weiterzuführen, damit auch zukünftig ein sicherer Straßenbahnverkehr gewährleistet werden kann.

Die Fahrgastinformation muss weiter verbessert werden, hierzu sind auch dynamische Fahrgastinformationssysteme an Haltestellen und Außenlautsprecher an den Fahrzeugen einzubeziehen. Die Vernetzung zwischen SPNV und Stadtverkehr bzw. zwischen Regionalbusverkehr und Stadtverkehr sollte verbessert werden. Hierbei können auch Wegweisungssysteme an den Umsteigepunkten, insbesondere am Hauptbahnhof, helfen.

## **6 Prognose der zukünftigen Verkehrsnachfrage 2007**

### **6.1 Methodik der Nachfrageprognose**

Das für die Bestandsanalyse aufgebaute Verkehrsmodell 2001/02, das mit vorliegenden Daten auf Plausibilität geprüft und kalibriert wurde, bildet die modelltechnische Grundlage für die Nachfrageprognose 2007.

Die Nachfrageprognose 2007 für den ÖPNV der Landeshauptstadt Schwerin berücksichtigt die zukünftige Einwohnerentwicklung mit den daraus resultierenden veränderten Verkehrsströmen. Im Verkehrsmodell wurde zunächst in einem ersten Schritt angenommen, dass sich in der bisherigen Qualität des ÖPNV-Angebots 2001/02 bis zum Jahr 2007 keine Veränderungen ergeben (Prognose-Nullfall).

Auf Basis der genannten Grundlagen wurde eine Verkehrsbeziehungsmatrix für das Prognosejahr 2007 erzeugt und im ÖPNV-Netz umgelegt. Die gewonnenen Streckenbelastungen und Eckwerte wurden auf Plausibilität geprüft und ausgewertet.

### **6.2 Eingangsdaten der Nachfrageprognose 2007**

Die Einwohnerentwicklung wurde bereits in der Bestandsanalyse (siehe Kapitel 2.1 und 2.2) dargestellt.

Zur zukünftigen Einwohnerentwicklung in der Landeshauptstadt Schwerin sagt die vorliegende Prognose einen Rückgang der Bevölkerung von rd. 100.000 Einwohnern im Jahr 2001 auf knapp 91.700 Einwohner im Jahr 2007 voraus. Dies entspricht einem Rückgang von rd. 8.300 Einwohnern bzw. 8,3 %.

Im gleichen Zeitraum wird die Bevölkerung im Schweriner Umland (Ordnungsraum Schwerin) von rd. 40.000 Einwohnern auf rd. 48.500 Einwohner zunehmen (relativer Zuwachs von 21,5 %).

Innerhalb des Schweriner Stadtgebiets sind in den Stadtteilen Friedrichsthal, Neumühle und Wickendorf leichte Einwohnerzuwächse zu erwarten. In den meisten anderen Stadtteilen, insbesondere in den Großwohnsiedlungen Mueßer Holz, Neu Zippendorf, Großer Dreesch und Lankow geht die Einwohnerzahl zurück.

Auch bei der Alterstruktur der Bevölkerung ergeben sich gravierende Veränderungen. Als Folge des drastischen Geburteneinbruchs nach der Wende und der Abwanderung junger Familien in das Schweriner Umland gehen die Schülerzahlen in Schwerin zurück. Daher müssen in den kommenden Jahren weitere Schulen geschlossen werden. Dies betrifft in Schwerin drei Grundschulen, zwei verbundene Haupt-/Realschulen und drei Gymnasien.

### 6.3 Ergebnisse der Nachfrageprognose 2007

Die zukünftige Verkehrsnachfrage im ÖPNV ist von zwei wesentlichen Faktoren abhängig:

- Die Veränderungen der Bevölkerungsstruktur (Rückgang der Einwohnerzahl in Schwerin, Veränderungen der Altersstruktur und Abwanderung ins Umland) werden bis von 2001 bis 2007 zu einem Rückgang der Verkehrsnachfrage um rd. 10 % führen.
- Zusätzlich zu diesen demographischen Effekten werden sich auch Änderungen im Verkehrsangebot und in den Beförderungstarifen auf die Nachfrage auswirken. Unter der Annahme der im Kapitel 7 dargestellten Angebotskonzeption und einer schrittweisen Preiserhöhung der Beförderungstarife um rd. 35 % ist von einem zusätzlichem Nachfragerückgang von rd. 14 % auszugehen.

Unter diesen Annahmen wird sich die Gesamtnachfrage im Schweriner Stadtverkehr bis 2007 wie folgt verändern:

Kenngroßen Stadtverkehr (Straßenbahn und Stadtbus)	Prognose Jahr 2007	Daten des Jahres 2001	Veränderung 2001 / 2007
Beförderungsfälle pro Jahr	15.650.000	20.580.000	- 4.930.000
Personenkilometer pro Jahr	78.200.000	102.900.000	- 24.700.000
Einwohnerzahl im Stadtgebiet	91.700	100.000	- 8.300
Beförderungsfälle pro Jahr und Einwohner	170,7	205,8	- 35,1
Quelle: Meldungen der Nahverkehr Schwerin GmbH, darauf aufbauende eigene Berechnungen der IVU AG (nur Linienverkehr, ohne freigestellte Schülerverkehre und Gelegenheitsverkehre)			

**Tab. 6-1 Prognose zu den Verkehrsleistungsdaten und Nachfragekenngroßen für den Schweriner Stadtverkehr 2007**

Nach dieser Prognose wird das jährliche Verkehrsaufkommen um rd. 4,9 Mio. Fahrgäste zurückgehen (-24 %). Auch die jährliche Verkehrsleistung in Personenkilometern geht um rd. 24,7 Mio. Pkm zurück (-24 %).

Die beiden Stadtverkehrssysteme in der Landeshauptstadt Schwerin werden sich unterschiedlich entwickeln. Der Verkehrsanteil der Straßenbahn wird weiter zurück gehen, während der Verkehrsanteil des Stadtbusses leicht steigen wird. Die zukünftige Streckenbelastung ist in der **Karte 14** dargestellt, die Änderung der Streckenbelastungen zeigt die **Karte 15**.

Ein Grund für diese Entwicklung ist der weitere Einwohnerrückgang in den Großwohnsiedlungen, die vorrangig durch die Straßenbahnlinien angebunden werden. Im mittleren Abschnitt der Straßenbahnachse geht die Streckenbelastung von derzeit rd. 23.100 um rd. 4.500 Fahrgäste zurück. Im Teilabschnitt Großer Dreesch - Neu Zippendorf sinkt die Belastung ebenfalls um rd. 4.300 Fahrgäste. Auf den beiden Straßenbahnstreckenästen zu den Kliniken und nach Neu Pampow werden die Veränderungen geringer sein.

Beim Stadtbus sinkt die Fahrgastzahl geringfügig, während die Verkehrsleistung leicht ansteigt. Dies ist auf die leichten Einwohnerzuwächse in den Schweriner Stadtrandgebieten zurückzuführen, die mit dem Stadtbus angebunden sind.

Nachfragerückgänge auf den Busstrecken sind im Raum Mueßer Holz, Krebsförden, Görries, Weststadt und Schelfstadt feststellbar. Nachfragezuwächse können zukünftig auf den Busstrecken Wickendorf - Lewenberg, Raben Steinfeld - Großer Dreesch, Ostorf - Krebsförden, Altstadt - Neumühle - Sacktannen / Wittenförden, Lankow - Friedrichsthal und Warnitz - Pingelshagen erwartet werden.

#### **6.4 Handlungsbedarf bezüglich der Nachfrageentwicklung**

Unmittelbarer Handlungsbedarf ergibt sich aufgrund der bis 2007 prognostizierten Nachfragerückgänge und -veränderungen in folgenden Bereichen:

- Anpassung des Fahrplanangebots der Straßenbahn zur Sicherung einer akzeptablen mittleren Platzauslastung. Hierbei ist auch das veränderte Platzangebot der neuen Straßenbahngelenkwagen zu berücksichtigen.
- Überprüfung und Neustrukturierung des Fahrplanangebots des Stadtbusses zur Anhebung der mittleren Platzauslastung.
- ggf. auch Änderungen der Linienführungen bzw. neue Linien im Busbereich

## 7 Entwicklung des Angebotskonzeptes 2007

Die Landeshauptstadt Schwerin als ÖPNV-Aufgabenträger hat weiterhin das Bestreben, den straßengebundenen ÖPNV mit Straßenbahn und Bus als wichtigen Beitrag der Daseinsvorsorge weiterzuentwickeln. Hierbei müssen aber heute mehr denn je die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und die Rahmenbedingungen der demographischen Entwicklung beachtet werden.

### 7.1 Strategie der Angebotskonzeption

Ausgangspunkt der Angebotskonzeption sind der Bundesverkehrswegeplan, der ÖPNV-Landesplan und die verkehrspolitischen Zielstellungen der Landeshauptstadt Schwerin. Dabei soll die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV's zur Reduzierung der städtischen Zuschüsse und zur Vorbereitung des Verkehrsunternehmens auf den Wettbewerb verbessert werden.

Hierzu ist das ÖPNV-System, aufbauend auf der Angebotskonzeption des 1998 beschlossenen Nahverkehrsplans und unter Einbeziehung der gesammelten Erfahrungen entsprechend den spezifischen Gegebenheiten der Landeshauptstadt Schwerin weiterzuentwickeln. Für diese Zielsetzung eignet sich eine hierarchisch gegliederte Struktur des gesamten Verkehrssystems.

- **Vertakteter Regionalschnellverkehr der Eisenbahn** zur Verbindung der regionalen Zentren untereinander und mit dem Oberzentrum Schwerin.
- **Vertakteter Stadtverkehr mit Straßenbahn und Stadtbus** auf den Hauptstrecken zur innerstädtischen Verbindung, zur Anbindung der städtischen Zentren und zur Herstellung von Anschlüssen an den Regional- und Fernverkehr.
- **Bedarfsorientierter Stadtverkehr mit dem Stadtbus** auf Ergänzungsstrecken zur Anbindung weniger dicht besiedelter Wohngebiete und zur Bedienung der verkehrsschwachen Zeiten und der verkehrsarmen Relationen.

Ein wesentliches Kernstück der Erschließungsstrategie des Öffentlichen Personennahverkehrs im Nahverkehrsraum Schwerin ist die **Integration aller ÖPNV-Einzelkomponenten** in ein abgestimmtes Gesamtsystem. Dabei sind die Einzelsysteme an den **Verknüpfungspunkten** miteinander verbunden, und in den Zugangsstellen (Bahnhöfe, Straßenbahn- und Bushaltestellen) werden auch Verbindungen zu anderen Verkehrssystemen des Personennahverkehrs (MIV, Fußgänger- und Radverkehr) sowie zum Personenfernverkehr hergestellt.

Die Entwicklung eines integrierten Verkehrssystems für den Öffentlichen Personennahverkehr erfordert neben "harten Maßnahmen" in Form von Um-, Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur weitere ordnungspolitische Maßnahmen. Sie sind wichtiger Bestandteil am öffentlichen Verkehrssystem und sind insbesondere den Bereichen Ordnungs- und Preispolitik zuzuordnen. Schwerpunkte dabei sind u.a.:

- einheitliche Tarifgestaltung im Nahverkehrsraum Schwerin,
- Förderung der Kooperativen zwischen Verkehrsträgern,
- Marketing und breite Öffentlichkeitsarbeit.

## 7.2 Festlegung von Bedienungsstandards

Die Bedienungshäufigkeiten der Binnenverkehre der Oberzentren, Mittelzentren und Unterzentren sollen sich an den Empfehlungen des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) zur Verkehrserschließung und zum Verkehrsangebot im ÖPNV orientieren.<sup>1</sup>

Das Arbeitsteam "Bedienungsstandard" im Planungsausschuss des VDV hatte bereits 1996 einen unveröffentlichten Entwurf "Empfehlungen zur Verkehrserschließung und zum Verkehrsangebot im ÖPNV" diskutiert, dessen Ergebnisse im ersten Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Schwerin berücksichtigt wurde. Seit dem Juni 2001 ist nun eine beschlossene Fassung zugänglich. Darin sind die entscheidenden Planungsparameter im wesentlichen unverändert enthalten. Auf der Grundlage der beschriebenen VDV-Empfehlungen wurden für den Stadtverkehr Schwerin unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Situation die nachfolgend beschriebenen Bedienungsstandards abgeleitet.

Aufgrund der derzeitigen Nachfrage bzw. unter Berücksichtigung des derzeitigen Angebots, insbesondere in der SVZ, können nicht alle Konzeptlinien eindeutig einer Kategorie zugeordnet werden. Dies betrifft insbesondere Bereiche mit ausgeprägten Nachfragespitzen oder sehr geringer Nutzungsdichte.

Mit der Einführung der neuen längeren Schweriner Straßenbahngelenkwagen wird sich das Platzangebot im Zugverband verändern. Die folgende Tabelle stellt die planerischen Fahrzeugkapazitäten der unterschiedlichen Züge gegenüber. Diese Kapazitäten berücksichtigen im Unterschied zur technischen Fahrzeugzulassung einen höheren Komfortstandard (Standardbus: 60 Plätze, Gelenkbus: 85 Plätze, Niederflur-Straßenbahnwagen: 150 Plätze). Hierzu wurden die Sitzplätze voll und die Stehplätze nur in einem vertretbarem Umfang berücksichtigt.

Bezeichnung	Plätze pro Zug	Plätze pro Stunde 20´min Takt	Plätze pro Stunde 15´min Takt	Plätze pro Stunde 12´min Takt	Plätze pro Stunde 10´min Takt
Tatra-Solo (1 Triebwagen)	60	180	240	300	360
Tatra-Traktion (2 Triebwagen)	120	360	480	600	720
Niederflurgelenkwagen Solo	150	450	600	750	900
Tatra-Großzug (2 Triebwagen, 1 Beiwagen)	180	540	720	900	1.080
Niederflurgelenkwagen Doppeltraktion	300	900	1.200	1.500	1.800

**Tab. 7-1 Platzkapazitäten der Schweriner Straßenbahnzüge**

Der bislang auf den Linien 1 und 2 im Tagesverkehr eingesetzte Tatra-Großzug hat beim 10 min-Takt eine Kapazität von 1.080 Plätzen pro Stunde und Richtung. Bei

---

<sup>1</sup> Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) [Hrsg.]: Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV. In: VDV Schriften 4 6/2001.

gleichem Takt würde die Kapazität beim Einsatz von einem Niederflurgelenkwagen pro Zug bei 900 Plätzen pro Stunde und Richtung liegen, alternativ hierzu könnten beim Einsatz von Niederflurgelenkwagen in Doppeltraktion im 15 min Takt rd. 1.200 Plätze pro Stunde und Richtung angeboten werden.

Bei der Festlegung der Fahrtenhäufigkeit sind neben der planerischen Fahrzeugkapazität auch die Erwartung des Fahrgastes an eine gute Angebotsqualität (möglichst dichte Taktfolge) zu berücksichtigen.

Stadtverkehr Schwerin	Werktägliche Querschnittsbelastung	Fahrtenfolge in min		
		HVZ	NVZ	SVZ
<b>Straßenbahnzug (150 Plätze)</b>				
- stark belastete Hauptstrecke	6.000 – 16.000	15+V	15	30
- mittelm. belastete Hauptstrecke	3.000 – 8.000	15	15	30
- geringer belastete Hauptstrecke	2.000 – 4.000	30	30	60
<b>Stadtbus (60 bzw. 85 Plätze)</b>				
- stark belastete Hauptstrecke	1.500 – 4.000	15+V	15	30
- mittelm. belastete Hauptstrecke	500 – 2.000	30+V	30	60 / EF
- Ergänzungsstrecke	200 – 1.000	60 / EF	EF	EF
V = Verstärker (z.B. im Berufs- und Schülerverkehr) EF = Einzelfahrten nach Bedarf		HVZ = Hauptverkehrszeit NVZ = Normalverkehrszeit SVZ = Spätverkehrszeit		

**Tab. 7-2 Bedienungsstandards im Stadtverkehr Schwerin 2007**

Entsprechend der Nachfrage und der verkehrlichen Funktion wird das Netz gegliedert in das Grundnetz und das Ergänzungsnetz. Im Grundnetz sollen attraktive, schnelle und dicht verkehrende Angebote die Schweriner Stadtteile miteinander verknüpfen. Mit dem Ergänzungsnetz sollen die übrigen Gebiete in den Stadtteilen erschlossen und an das Grundnetz angebunden werden.

Neben der streckenbezogenen Kategorisierung in Grund- bzw. Ergänzungsnetz ist das Angebot auch zeitlich zu differenzieren. Dabei werden im Tagesverkehr die Linienverkehre entsprechend der zeitlichen und räumlichen Verteilung der Nachfrage auf dem Grundnetz konzentriert. Das Ergänzungsnetz wird bedarfsorientiert betrieben.

	Montag-Freitag	Montag-Freitag Taktkernzeit	Samstag	Sonntag
<b>SPNV (nachrichtlich)</b>				
- RE und RB	5:00 - 23:00	6:00 - 18:00	6:00 - 23:00	6:00 - 23:00
- RB	5:00 - 18:00	6:00 - 18:00	6:00 - 18:00	7:00 - 18:00
<b>straßengebundener ÖPNV</b>				
- Grundnetz	5:00 - 23:00	6:00 - 18:00	6:00 - 23:00	6:00 - 23:00
- Ergänzungsnetz	5:00 - 18:00	6:00 - 16:00	nachfrageorientiert	nachfrageorientiert
Die Taktvorgabe bezieht sich auf die genannte Taktkernzeit. In den übrigen Bedienungszeiten kann der Taktfahrplan nachfragegerecht ausgedünnt oder durch Einzelfahrten bzw. bedarfsorientierte Fahrten ersetzt werden.				

**Tab. 7-3 Orientierungsrahmen für Bedienungszeiträume der ÖPNV-Systeme**

Die Tab. 7-3 zeigt eine Zielvorstellung für die Bedienungszeiträume der ÖPNV-Systeme. Die Zeiträume wurden aus den aktuellen Fahrplänen, den Bedienungskonzepten des SPNV und den Überlegungen zum Integralen Taktfahrplan übernommen und harmonisiert.

In der Gesamtbedienungszeit ist eine Taktkernzeit enthalten, in der die vorgegebenen Taktzeiten angeboten werden sollen. Während der Frühspitze kann von den Taktvorgaben abgewichen werden, um den zusätzlichen Wagenbedarf nicht übermäßig ansteigen zu lassen.

In der Schwachverkehrszeit ist die ÖPNV-Nachfrage in der Regel deutlich geringer. Daher sollten in den Abendstunden und am Wochenende in den Bereichen des Ergänzungsnetzes bedarfsorientierte Bedienungen mit Einzelfahrten vorgesehen werden.

Für die Haltestelleneinzugsbereiche wurden ebenfalls in Abhängigkeit von Verkehrsmittel und Lage der Haltestelle Werte aus den VDV-Empfehlungen abgeleitet. Für die Überprüfung der bisherigen Erschließungsqualität sowie zur Planung der zukünftigen Haltestellenstandorte in der Landeshauptstadt Schwerin wurden folgende Werte verwendet (in Klammern: Schwankungsbereiche bei unterschiedlicher Nutzungsintensität):

- |                       |         |                 |
|-----------------------|---------|-----------------|
| • Stadtbusverkehr     | 350 m   | (300 – 500 m)   |
| • Straßenbahnverkehr  | 500 m   | (400 – 600 m)   |
| • Regionalbusverkehr  | 600 m   | (500 – 800 m)   |
| • SPNV-Zugangsstellen | 1.000 m | (800 - 1.200 m) |

## **7.3 Erarbeitung der Angebotskonzeption**

### **7.3.1 Übernahme der Angebotsvorgaben des SPNV**

Eine wesentliche Vorgabe bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Schwerin sind die SPNV-Bedienungsvorgaben im aktuellen ÖPNV-Landesplan 2002 - 2007. Die offizielle Bekanntmachung des Wirtschaftsministeriums erfolgte am 11.06.2002; die Veröffentlichung im Amtsblatt für Mecklenburg-Vorpommern datiert vom 11.09.2002

#### **• Systemknoten des integralen Taktfahrplans**

Die ITF-Systemknoten geben den Rahmen für die strategische Anschlussgestaltung im ÖPNV-System vor. Der zentrale Systemknoten mit abgestimmten Umsteigeanschlüssen ist der Schweriner Hauptbahnhof, der neben dem SPNV auch vom Fernverkehr bedient wird.

Dabei wird der Schweriner Hauptbahnhof im Zielhorizont 2007 durch die Verschiebung des Nullknotens von Bad Kleinen nach Schwerin weiter aufgewertet. Dies bedeutet, dass sich die Zugankünfte und -abfahrten an der vollen Stunde orientieren sollen und erleichtert auch die Anschlussabstimmung zum straßengebundenen ÖPNV.

#### **• Entwicklung der SPNV-Zugangsstellen**

Der Schweriner Hauptbahnhof wird modernisiert und entsprechend seiner Einordnung in die Kategorie 1 (Bahnhof im Oberzentrum) ausgestattet. Hierzu gehören u.a. die fernverkehrsspezifischen Merkmale sowie Personenaufzüge, um einen barrierefreien Bahnsteigzugang zu gewährleisten.

Der neu eingerichtete Haltepunkt Schwerin-Mitte ist in die Kategorie 4 (Zugangsstelle im Unterzentren) eingestuft, hier sind die Personenaufzüge und damit der barrierefreie Zugang zu den Bahnsteigen bereits ausgeführt. Für die anderen Schweriner SPNV-Zugangsstellen Görries, Lankow, Süd, Warnitz und Wüstmark ist die Ausstattungskategorie 5 vorgesehen.

Als weiteres, zu prüfendes Vorhaben ist im ÖPNV-Landesplan das Neubauvorhaben der SPNV-Zugangsstelle Schwerin Krebsförden zur Direktanbindung des Bereichs "Sieben-Seen-Center" (Einkaufs-/Freizeit-/Berufsverkehr) aufgeführt.

Im Zusammenhang mit der Ortsumgehung Pampow wird eine neue Zuwegung zur Zugangsstelle Schwerin Süd geschaffen.

#### **• Entwicklung der Eisenbahnstrecken-Infrastruktur**

Mit dem Ausbau der Fernverkehrsverbindung Hamburg - Berlin bis 2004 auf eine Zielgeschwindigkeit von 230 km/h kann sich auch die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Schwerin, entsprechende Zugverbindungen bzw. Umsteigeanschlüsse in Ludwigslust vorausgesetzt, verbessern.

Die Strecke zwischen Ludwigslust und Holthusen soll bis 2005 auf eine Zielgeschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut werden. Damit wird die Verbindung zum Fernverkehr in Richtung Berlin beschleunigt.

Die SPNV-Strecke Gadebusch - Schwerin - Parchim soll bis 2007 auf Zielgeschwindigkeiten zwischen 80 und 120 km/h ausgebaut werden. Hierzu sind Investitionsmittel in Höhe von 43 Mio. Euro vorgesehen. In diesem Zusammenhang wird auch die Zusammenlegung, die Verschiebung oder die Neuanlage von Zugangsstellen untersucht.

• **Bedienungskonzept im SPNV**

Für die Landeshauptstadt Schwerin sind im neuen ÖPNV-Landesplan drei R-Linien (unternehmensneutrale Bezeichnung für den schnellen Regionalverkehr) und drei N-Linien (unternehmensneutrale Bezeichnung für den lokalen Nahverkehr) vorgesehen.

Produkt	Strecke	Bedienungsdichte
R1 + Fv	Hamburg - Hagenow - Schwerin – Bad Kleinen - Rostock	R 120´ Fv 120´
R2	Lübeck - Bad Kleinen - Schwerin - Ludwigslust	R 120´
R3	Wismar - Bad Kleinen - Schwerin - Ludwigslust - Wittenberge - Berlin ...	R 120´
N2	Wismar - Bad Kleinen - Schwerin - Hagenow - Boizenburg - (Büchen)	N 120´
N3	Wismar - Bad Kleinen - Schwerin Hbf - Schwerin-Mitte	N 60´
N4	Rehna - Gadebusch - Schwerin - Crivitz - Parchim	N 60´ <sup>2</sup>
Fv	Fernverkehr	
R	Regionallinie (z.B. RE der DB)	
N	Nahverkehrslinie (z.B. RB der DB)	

**Tab. 7-4 SPNV-Angebote im Raum Schwerin Zielhorizont 2007**

Zukünftig sollen auf den Relationen Bad Kleinen - Schwerin - Ludwigslust und Bad Kleinen - Schwerin - Hagenow jeweils stündliche Bedienungen erfolgen. Dazu kommt die neue stündliche Bedienung Wismar - Schwerin Mitte. Somit werden auf der Stammstrecke Bad Kleinen - Schwerin zukünftig drei Zugpaare pro Stunde verkehren.

Die SPNV-Relation Rehna - Schwerin - Parchim bietet bei ihrem Streckenverlauf innerhalb des Stadtgebietes Schwerin z.B. von Warnitz oder Wüstmark günstige Verbindungen zur Innenstadt. Dabei werden die Monats- und Wochenkarten des städtischen Nahverkehrs anerkannt. In Wüstmark bestehen Anschlüsse zur Straßenbahn.

---

<sup>2</sup> Rehna - Gadebusch N 120´

### 7.3.2 Angebotskonzeption Stadtverkehr Schwerin 2007

Das Angebotskonzept für den Stadtverkehr der Landeshauptstadt Schwerin kann sich auf das gut ausgebaute Straßenbahnstreckennetz und das bereits heute von Buslinien befahrene Straßennetz stützen.

Aufgrund der demographischen Entwicklung war eine Überprüfung der Taktichten und der Verstärkerfahrten notwendig. Gleichzeitig ergeben sich mit der Einführung der neuen Straßenbahngelenkzüge und den höheren Platzkapazitäten dieser Wagen neue Möglichkeiten zur Angebotsgestaltung. So wird zukünftig auf der Straßenbahn und auch auf vielen Buslinien der 15 min / 30 min-Grundtakt eingeführt.

#### Angebotsmaßnahmen Straßenbahn bis 2007

Angebotsmaßnahmen Straßenbahn bis 2007							
Nr.	Linienführung	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Takt Nacht	Zug- und Wagenbedarf HVZ	Angebotsveränderung
1	Kliniken – Hauptbahnhof – Marienplatz – Staußenbergstr. - Berliner Platz - Hegelstr.	15'	15'	-	-	4 Züge einfach	Taktänderung von 10' auf 15'
2	Lankow-Siedlung – Kieler Straße – Platz der Freiheit – Marienplatz – Staußenbergstr. – Berliner Platz – Hegelstraße	15' + 15'V	15'	20'	70'	5 Züge Doppeltraktion + 5 Verstärkerzüge Doppeltraktion	Taktänderung von 10' auf 15'
3	Hegelstraße – Berliner Platz – Staußenbergstraße – Waldfriedhof – Wüstmark – Neu Pampow	30'	60'	-	-	2 Züge	Taktänderung von 20' auf 30'
4	Platz der Freiheit – Marienplatz – Waldfriedhof – Wüstmark – Neu Pampow	30'	30'	60'	-	2 Züge	Taktänderung von 20' auf 30'
90 - 95	Ein-/Aussetzfahrten zum Betriebshof	E	E	-	-		
	<b>Summe Wagenbedarf Straßenbahn</b>					<b>13 Züge + 5 Verstärkerzüge bzw. 28 Wagen</b>	

V = Verstärkerfahrten (z.B. im Berufs- und Schülerverkehr)

Tab. 7-5 Angebotskonzeption Straßenbahn Zielhorizont 2007

- Die Straßenbahnlinie 1 wird zukünftig im 15 min-Grundtakt mit den Niederflurwagen bedient. Die Platzkapazität verringert sich im Vergleich zum heutigen Stand, damit kann das Angebot an die tatsächliche Nutzung der Nordstrecke zu den Kliniken angepasst werden.

- Die Straßenbahnlinie 2 wird ebenfalls auf den 15 min-Grundtakt umgestellt. Hinzu kommen die Schülerverkehrsverstärkerzüge, so dass zu den Verkehrspitzen das Angebot auf einen 7,5 min-Takt verdichtet wird. Durch den Einsatz von Doppeltraktionszügen kann eine hohe Platzkapazität bereitgestellt werden.
- Auf der Straßenbahnlinie 3 wird das Angebot entsprechend der zu erwartenden Nachfrage auf den 30 min-Takt in der HVZ und den 60 min-Takt in der NVZ angepasst. Mittelfristig ist zu prüfen, inwieweit die NVZ-Bedienung dieser Tangentialverbindung erforderlich bleibt.
- Die Straßenbahnlinie 4 wird auf den 30 min-Takt (HVZ und NVZ) umgestellt.

Die Attraktivitätseinbußen durch die Taktveränderung bei der Straßenbahn sind relativ gering, da auf den meisten Streckenabschnitten durch die Linienüberlagerung weiterhin attraktive Fahrtenfolgen angeboten werden. So ist die Südoststrecke (Hegelstraße - Stauffenbergstraße) und die Stammstrecke (Gartenstadt - Marienplatz) zukünftig mit 14 Fahrten in der HVZ (mittlerer Fahrtenabstand rd. 4 min) bzw. mit 10 Fahrten in der NVZ (mittlerer Fahrtenabstand rd. 6 min) belegt.

Mit der Taktänderung können aber gleichzeitig erhebliche Kosteneinsparungen für das Verkehrsunternehmen erzielt werden. So müssen gegenwärtig in der HVZ 29 Straßenbahnzüge mit Fahrpersonal besetzt werden, zukünftig kann eine nahezu gleiche Platzkapazität mit 18 Zügen (davon 10 mit Doppeltraktion) erreicht werden.

### Angebotsmaßnahmen Stadtbus bis 2007

Beim Stadtbus bleiben die Linienführungen im wesentlichen unverändert erhalten. Auch hier sind aber Änderungen in der Taktstruktur vorgesehen.

Angebotsmaßnahmen Stadtbus bis 2007							
Nr.	Linienführung	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Takt Nacht	Wagenbedarf HVZ	Angebotsveränderung
5	Hauptbahnhof – Marienplatz – Platz der Jugend – Görries	25'	50'	siehe Linie 51		2 Wagen	
51	Kliniken – Hauptbahnhof – Marienplatz – Platz der Jugend – Görries	-	-	60'		(1 Spätwagen)	
6	Stauffenbergstr. – Mueß – Raben Steinfeld – Pinnow – Petersberg/ Godern/ Görslow	10' - 30' unreg.	20' - 70' unreg.	E		3 Wagen	geringfügige Veränderung
7	Hauptbahnhof – Marienplatz – Platz d. Jugend – Rosenstr. – Krebsförden Dorf – Grabenstr. – Ellerried	15'	30'	siehe Linie 71		4 Wagen	Taktänderung von 10' auf 15'
71	Kliniken – Hauptbahnhof – Marienplatz – Platz d. Jugend – Rosenstraße – Krebsförden Dorf – Benno-Voelkner-Str.	-	-	60'		(1 Spätwagen)	

Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Schwerin 2003 - 2007  
Entwicklung des Angebotskonzeptes 2007

Angebotsmaßnahmen Stadtbus bis 2007							
Nr.	Linienführung	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Takt Nacht	Wagenbedarf HVZ	Angebotsveränderung
8	Hauptbahnhof – Kliniken – Wickendorf – Hundorf – Lübstorf – Schloss Wiligrad	30' - 60' unreg.	60' - 120' unreg.	E		3 Wagen	geringfügige Veränderung
9	Stauffenbergstr. – Am Grünen Tal – Stern Buchholz	30' - 40' unreg.	80' - 90' unreg.	-		1 Wagen	geringfügige Veränderung
10	Schelfwerder – Knaudtstr. – Haupt- bahnhof – Platz der Freiheit – Alter Fried- hof	30'	30'	60'		2 Wagen	Taktänderung von 20' auf 30'
11	(Schelfwerder) – W.- Rathenau-Str. – Knaudtstr. – Haupt- bahnhof – Pl. d. Frei- heit – Alter Friedhof - Bleicherufer	30'	30'	60'		2 Wagen	Taktänderung von 20' auf 30'
12	Platz der Freiheit – Sacktannen – Witten- förden, Ahornallee	30' - 40' unreg.	45' - 80' unreg.	E		2 Wagen	geringfügige Veränderung
13	Lankow-Siedlung – Sacktannen – Witten- förden – Benno- Voelkner-Straße – Waldfriedhof – Am Grünen Tal – Otto- von-Guericke-Straße	E	-	-		2 Wagen	Einzelfahrtbedie- nung reduziert
14	Neumühle – Marien- platz / Platz d Freiheit	40'	-	-		1 Wagen	Kernabschnitt der alten Linie 14
15	Lankow-Siedlung – Neumühle – Marien- platz – Platz der Jugend – Sternwarte – Jugendherberge	40'	40'	80'		2 Wagen	Taktänderung von 20' auf 40', ergänzt durch Linie 14 im Kern- abschnitt
16	Kantstr. – Am Grünen Tal – Waldfriedhof – Benno-Voelkner- Straße – Grabenstra- ße – Görries	20'	30'	60'		4 Wagen	Taktänderung in NVZ von 20' auf 30'
17	Friedrichsthal – Lan- kow-Siedlung – Kieler Straße	30' + V	60'	E		2 Wagen	
18	Friedrichsthal – Lan- kow-Siedlung – Kieler Straße – Margare- tenhof – Warnitz – Pingelshagen	30'	60'	E		3 Wagen	geringfügige Ver- änderung
	Verstärkerwagen im Schülerverkehr					4 HVZ- Wagen	
	<b>Summe Wagenbedarf Bus</b>					<b>37 Wagen</b>	
E = Einzelfahrten      V = Verstärkerfahrten (z.B. im Berufs- und Schülerverkehr) unreg. kein regelmäßiges Angebot							

**Tab. 7-6 Angebotskonzeption Stadtbus Zielhorizont 2007**

Mit den dargestellten Maßnahmen kann das Stadtbusangebot stärker an die Nachfrage angepasst und damit die Wirtschaftlichkeit erhöht werden:

- Die Buslinie 7 wird auf den 15 min-Takt in der HVZ und den 30 min-Takt in der NVZ umgestellt.
- Die Buslinien 10 und 11 werden jeweils auf den 30 min-Grundtakt (HVZ und NVZ) umgestellt und ergänzen sich gegenseitig zum 15 min-Grundtakt auf dem gemeinsamen Abschnitt.
- Die tangential verlaufende Buslinie 13 wird auf ein bis zwei Fahrtenpaare in der HVZ reduziert. Für diese Relation besteht ansonsten die Fahrmöglichkeit über die Innenstadt mit der Straßenbahnlinie 2 und Umstieg auf den Stadtbus.
- Die heutige Buslinie 14 wird auf den Kernabschnitt Neumühle - Marienplatz / Platz der Freiheit reduziert und in der HVZ im 40 min-Takt gefahren. Zusätzlich wird die Buslinie 15 Lankow-Siedlung - Neumühle - Marienplatz - Sternwarte - Jugendherberge eingeführt, die im 40 min-Grundtakt (HVZ und NVZ) sowie im 80 min-Takt in der SVZ bedient wird.

Bislang wurden in der HVZ 41 Wagen benötigt, zukünftig werden in der HVZ 37 Wagen (33 Linienwagen und vier Schülerwagen) erforderlich sein.

Weiterhin ist vorgesehen, den Wochenendverkehr an das Verkehrsaufkommen anzupassen.

### **7.3.3 Regionalverkehr im Umfeld der Landeshauptstadt Schwerin**

Auch für die an die Landeshauptstadt Schwerin angrenzenden Kreise Nordwestmecklenburg, Parchim und Ludwigslust müssen die Nahverkehrspläne fortgeschrieben werden. Entwürfe oder Beschlüsse der Kreistage liegen aber noch nicht vor. Aus diesem Grunde kann derzeit noch kein abgestimmtes Konzept zur Einbindung des Regionalverkehrs vorgelegt werden. Im Zuge der Nahverkehrsplan-Erstellung für die Landkreise Nordwestmecklenburg, Parchim und Ludwigslust sind zwischen dem jeweiligen Aufgabenträger und der Landeshauptstadt Schwerin die erforderlichen Abstimmungen zu führen.

Die Busse des Regionalverkehrs werden aber auch weiterhin zum zentralen Zielpunkt, dem Schweriner Hauptbahnhof, fahren und auf dem Weg dorthin ausgewählte Schwerpunkthaltestellen mit bedienen.

Auf schwach nachgefragten Radialstrecken ist zu prüfen, ob Parallel-Angebote zwischen Stadt- und Regionalverkehrslinien besser abgestimmt werden können. Ausgehend von einer Tarifvereinbarung könnten die nach Schwerin einfahrenden Regionalbuslinien auch im innerstädtischen Verkehr genutzt werden. Hiermit ergibt sich eine Unterstützung der stadtseitig betriebenen Linien durch Linienüberlagerungen, wobei das dichtere Angebot eine Attraktivitätssteigerung für den Fahrgast darstellt. Durch die vornehmlich zu Spitzenzeiten in Lastrichtung eingesetzten Regionalbusse entsteht eine Verstärkungsfunktion.

### 7.3.4 Abschätzung zu verkehrlichen Kenngrößen

Für eine Gegenüberstellung des geplanten Angebots mit der zukünftig zu erwartenden Nachfrage wird davon ausgegangen, dass die Strecken- und Liniennetzmaßnahmen des Angebotskonzeptes bis 2007 umgesetzt und damit wirksam sind. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass die Beförderungstarife bis 2007 um rd. 35 % angehoben werden. Die Wirkung auf die Verkehrsnachfrage wurde auf der Grundlage der voraussichtlichen Bevölkerungsentwicklung bis 2007 und der Netzbelastungen für den Prognosezustand im Verkehrsmodell abgeschätzt.

In der Gegenüberstellung vom Angebot bzw. Nachfrage Stand 2001/02 und den Werten des Angebotskonzeptes 2007 ergeben sich folgende Schätzwerte:

Betriebs- und Verkehrsleistung	Planzustand 2007	Fahrplan 2001/02	absolute Veränderung	relative Veränderung
Fpkm Straßenbahn	1.551.000	2.052.000	- 501.000	- 24 %
Fpkm Stadtbus	1.987.000	2.197.000	- 210.000	- 10 %
Fpkm gesamt	3.538.000	4.249.000	- 711.000	- 17 %
Beförderungsfälle	15.650.000	20.580.000	- 4.930.000	- 24 %
Personen-Kilometer	78.200.000	102.900.000	- 24.700.000	- 24 %

**Tab. 7-7 Zusammenstellung der Kennwerte 2007**

Bei der Entwicklung der Betriebsleistung in Fpkm ist zu beachten, dass die neuen Straßenbahnwagen eine wesentlich höhere Platzkapazität besitzen. In der Summe ändert sich das Platzangebot der Straßenbahn trotz der deutlichen Reduzierung der Fahrplankilometer nur in geringerem Umfang.

Die Nachfrage-Kennwerte für das Jahr 2007 zeigten einen erheblichen Rückgang um rd. 24 % für die zu befördernden Personen und für die Personenkilometer.

In den kommenden Jahren ist jährlich zu prüfen, ob sich die dargestellte Entwicklung der Fahrgastnachfrage tatsächlich einstellt oder relevante Abweichungen zu verzeichnen sind. In diesem Fall ist der Nahverkehrsplan bereits vor dem Ende der Laufzeit fortzuschreiben.

#### **7.4 Verknüpfungspunkte des Straßen- und Schienenpersonennahverkehr**

Die zugrunde liegende Erschließungsstrategie des Nahverkehrsplans geht von einer sinnvollen Verknüpfung der Verkehrssysteme aus. Ein wichtiges Kriterium ist die Sicherung kurzer und barrierefreier Umsteigewege und abgestimmter Umsteigeanschlüsse mit kurzen Übergangszeiten. An den ausgewählten Verknüpfungspunkten sind Übergänge zu schaffen, die durch eine attraktive Gestaltung, sinnvolle Service- und Informationsangebote sowie letztendlich eine gute Fahrplanabstimmung und Anschlusssicherung das Umsteigen erleichtern.

Mit der Einführung des Integralen Taktfahrplans sollen an ausgewählten Verknüpfungspunkten feste Anschlussbeziehungen zwischen den Verkehrssystemen garantiert werden. In Zusammenhang mit dem SPNV ist dafür im Raum Schwerin der Schweriner Hauptbahnhof im ÖPNV-Landesplan genannt.

Bei der Gestaltung der Verknüpfungspunkte sind auch die Belange Behinderter und älterer Menschen zu berücksichtigen. Der barrierefreie Zugang zu den Haltestellen und der möglichst stufenlose Einstieg in die Fahrzeuge sind hierbei wichtige Forderungen. Grundsätzlich sind sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pkw vorzusehen, da beide Verkehrsmittel in den ländlichen Regionen der Nachbargemeinden, aber auch in den Städten Zubringerfunktionen zum ÖPNV erfüllen.

Zur Herstellung von neuen bzw. deutlich verbesserten Umsteigemöglichkeiten zwischen SPNV und Straßenbahn bzw. Bus ist nach dem gegenwärtigen Stand der Umbau des Schweriner Hauptbahnhofs vorgesehen. In dieser Maßnahme sind Personenaufzüge zu den Bahnsteigen und eine verbesserte Fahrgastinformation (Wegweisung zu den verschiedenen Bushaltestellen, zentrale Fahrplaninformation im oder unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude) enthalten.

Innerhalb des städtischen Nahverkehrsnetzes sind die wichtigen Verknüpfungspunkte weiter auszubauen. Dies sind Umsteigepunkte zwischen verschiedenen vertakteten Linienangeboten und den Zubringerlinien. Auch hierbei sind die Umsteigewege kurz und attraktiv zu gestalten, insbesondere gilt dies für die Übergangspunkte zwischen dem Schienenverkehrsmittel Straßenbahn und den straßengebundenen Bussen.

Die Festlegung dieser Punkte erfolgte unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und Fahrzeiten. Auch an diesen Verknüpfungspunkten ist ein entsprechender Ausstattungsstandard (Service-Angebote, Wetterschutz, Fahrgastinformation, Fahrradständer) vorzusehen.

Detailliertere Ausführungen über die betreffenden Verknüpfungspunkte und weitere wichtige Haltestellen enthält Tab. 7-8. Das Angebot der verschiedenen Verkehrsträger im Angebotskonzept ist mit aufgeführt. Die wichtigsten Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfungspunkte sind genannt.

Park- und Ride-Plätze (P+R) bieten sich insbesondere an den Bahnhöfen mit SPNV-Angeboten oder an den Endpunkten der Straßenbahnlinien an; sie können aber auch am Ende einer attraktiven Stadtbuslinie angeordnet werden. In der Landeshauptstadt Schwerin kommen dementsprechend hierfür wichtige Straßenbahnhaltestellen am Stadtrand, die gut von den nach Schwerin hereinführenden Straßen erreichbar sind, in Betracht. An den übrigen Bahnhöfen, insbesondere im Innen-

stadtbereich ist, wenn überhaupt, nur eine kleine Anzahl von Kfz-Stellplätzen sinnvoll. Die Einrichtung von P+R-Plätzen an den ÖPNV-Knoten sollte im Zusammenhang mit der flankierenden Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt erfolgen. Als Ergebnis einer Untersuchung<sup>3</sup> wurden P+R-Anlagen an den Straßenbahnhaltstellen Lankow - Kieler Straße, Kliniken, Ostorf, Gartenstadt und Berliner Platz/Plater Straße vorgeschlagen.

Der Zugang der Fußgänger zum ÖPNV soll durch eine zeitgemäße Ausstattung der Haltestellen erleichtert werden. Wichtige Kriterien sind hierbei Wetterschutz, Sitzbänke, Warteflächen und attraktive Fahrgastinformation.

In der Stadt Schwerin spielt das Fahrrad bislang immer noch keine bedeutende Rolle als Zubringer zum ÖPNV. Der Fahrradanteil in der Stadt Schwerin liegt, trotz der günstigen topographischen Verhältnisse und des mittlerweile umfassenden und mit Wegweisung ausgestatteten Radwegnetzes, im Jahresdurchschnitt weiterhin relativ niedrig (9 % laut SrV 1998). Mit der Bereitstellung von Bike- und Ride-Plätzen (B+R) kann diese Kombination gefördert werden. Die SPNV-Zugangsstellen sollten daher grundsätzlich attraktive B+R-Anlagen erhalten. Hierzu sind diebstahlsichere und wettergeschützte Fahrradabstellplätze in möglichst geringer Entfernung zu den Haltestellen zweckmäßig (z. B. Fahrradmietboxen). Im Angebotskonzept werden B+R-Plätze an allen bedeutenden Verknüpfungspunkten des ÖPNV sowie an weiteren wichtigen Zugangsstellen zum ÖPNV vorgeschlagen.

Die folgende Tabelle enthält als Bestandteil des zukünftigen Angebotskonzeptes eine Übersicht der Verknüpfungspunkte und wichtigen Haltestellen mit den notwendigen Maßnahmen. Der wichtigste Verknüpfungspunkt in der Landeshauptstadt Schwerin ist der Schweriner Hauptbahnhof mit Umsteigemöglichkeiten zwischen dem Eisenbahnfernverkehr, dem SPNV, dem Regionalbusverkehr, der Straßenbahn und dem Stadtbus.

---

<sup>3</sup> Park&Ride-Konzept für die Landeshauptstadt Schwerin, Urbanus GbR Lübeck, März 2001

Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Schwerin 2003 - 2007  
Entwicklung des Angebotskonzeptes 2007

Verknüpfungspunkte/ wichtige Haltestellen	ITF-Knoten	Fernbahn	R	N	Straßenbahn	Stadtbus	Reg-Bus		B+R	P+R	notwendige Maßnahmen, Bemerkungen
Hauptbahnhof, Busbahnhof	Bahn / Bahn, Bahn / Strab, Bahn / Bus, Strab / Bus, Bus / Bus	IC	X	X	X	X	X		X	(X)	Umgestaltung Bahnhofsvorplatz barrierefreier Bahnsteigzugang Fahrgastinformation verbessern
Kliniken	Strab / Bus				X	X	X		X	X	Erweiterung der P+R-Anlage
Lankow-Siedlung	Strab / Bus, Bus / Bus				X	X	X		X		Wegweisung
Kieler Str.	Strab / Bus				X	X	X		X	X	Wegweisung
Platz der Freiheit					X	X	X		X		Wegweisung
Marienplatz					X	X	X		X		Umgestaltung, Herstellung der endgültigen Bahnsteige
Heinrich-Mann-Str.					X	X	X		X		
Platz der Jugend					X	X	X		X		Umgestaltung, Herstellung der endgültigen Bahnsteige
Ostorf					X				X	X	Bau der P+R-Anlage
Gartenstadt					X				X	X	Erweiterung der P+R-Anlage
Am Dwang	Bus / Bus					X			X		Wegweisung
Bhf. Görries	Bahn / Bus, Bus / Bus			X		X			X		Fahrgastinformation verbessern
Berliner Platz / Plater Straße					X	X	X		X	X	Bau der P+R-Anlage
Stauffenbergstraße	Strab / Strab / Strab / Bus				X	X	X		X		Umgestaltung
Wüstmark (Bhf.)				X	X		X		X		Fahrgastinformation verbessern
Abkürzungen: Strab = Straßenbahn R = schneller SPNV N = lokaler SPNV											

**Tab. 7-8 Verknüpfungspunkte und wichtige Haltestellen in Schwerin 2007**

Grundsätzlich ist an allen genannten Punkten die Fahrgastinformation zu verbessern. Hierzu gehören neben übersichtlichen Abfahrtszeitaushängen auch Übersichten zu den Linien und Netzpläne auf topographischer Grundlage. Die Verknüpfungspunkte mit besonderer Netzfunktion und mit höheren Umsteigeaufkommen besitzen hierbei besondere Priorität (dynamische Fahrgastinformation).

### **7.5 Berücksichtigung der Belange von Frauen, Kindern, Behinderten, Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen und älteren Menschen**

Lange Fußwege zur Haltestelle können für Personen mit Mobilitätseinschränkungen bereits zu Mobilitätsverzicht führen. Deshalb ist eine hohe Haltestellendichte in dicht bewohnten Siedlungsgebieten und vor allem in den Stadtzentren - auch entgegen den betrieblichen Anforderungen einer schnellen Umlaufzeit - eine wesentliche Voraussetzung für die Berücksichtigung der Belange von Frauen, Kindern, Behinderten und älteren Menschen.

Für eine behindertenfreundliche Gestaltung der Haltestellen und des Wagenparks der Straßenbahn und des Omnibusses liegen zahlreiche Erfahrungen vor. Soweit dies die technische Ausstattung der vorhandenen Fahrzeuge erlaubt, sollten alle Fahrzeuge kurzfristig, ansonsten im Rahmen der Ersatzbeschaffung mittel- bzw. langfristig, behindertenfreundlich gestaltet werden.

Als künftige Grundausstattung werden folgende Merkmale gefordert:

- Die eingesetzten Fahrzeuge sollen den Niederflurstandard erfüllen. Vorrangig gilt dies dort, wo bei der Erschließung von Wohngebieten die Relevanz für Personengruppen mit Mobilitätsbehinderungen erkennbar ist (z. B. bei Krankenhäusern und größeren Alterseinrichtungen). "Hineingehen statt hineinsteigen" bringt zugleich einen besseren Einstiegskomfort für alle Fahrgäste und verkürzt die Fahrgastwechselzeiten.
- Innerhalb der Wagen bzw. Züge muss ein Angebot für - je nach Bedarf auch mehr als einen - Kinderwagen oder Rollstuhl vorhanden sein. Diese Fläche kann auch als Fahrradstellplatz genutzt werden. Der Fahrer muss unkompliziert zur Hilfe beim Ein- und Aussteigen gerufen werden können und auch für Fahrgäste mit Rollstühlen eine Zugangshilfe anbieten können.
- Im Fahrplan soll auf das behindertenfreundliche Fahrtenangebot hingewiesen werden, um potentiellen Fahrgästen die Sicherheit zu geben, dass sie problemlos mitfahren können.
- Die Haltestellengestaltung erfordert eine Sitzgelegenheit für Altersgebrechliche (die zugleich zum trockenen Abstellen von Taschen genutzt werden kann) sowie bei Bushaltestellen einen Hochbord von mindestens 16 bis 18 cm zur Verringerung der Höhendifferenz beim Ein- und Ausstieg. Außerdem sind sichere Fahrbahnquerungen (ggf. mit Fahrbahnteiler, Signalanlage oder Fußgängerüberweg) für eine gute Erreichbarkeit der Haltestelle notwendig.
- Ein kurzer und stufenfreier Übergang zum SPNV ist zugleich ein Qualitätsmerkmal des (komplementären) ÖPNV-Angebots. Die Vermeidung von langen Umsteigewegen und Treppen, bzw. die Anlage von Rampen oder Aufzügen, kann das ÖPNV-System für weitere Fahrgastgruppen öffnen. Der ÖPNV-Aufgabenträger setzt sich bei der Gestaltung von Bahnhöfen und ihrem Umfeld für den Abbau von Umwegen und baulichen Hindernissen ein.

## **8 Tarif- und Organisationskonzept**

### **8.1 Tarifkonzept**

Hinsichtlich der Beförderungstarife sind in den kommenden Jahren zwei wichtige Ziele zu erreichen:

- Erhöhung der Tarifergiebigkeit durch Anhebung des Tarifniveaus und Optimierung des Fahrausweissortiments
- Einführung eines Gemeinschaftstarifs in der Region Westmecklenburg ab 2005, in dem das Schweriner Stadtgebiet als eine Wabe integriert ist

Der Vergleich des Schweriner Tarifniveaus hat ergeben, dass die Schweriner Tarife derzeit deutlich unter den Tarifen anderer Städten liegen. Zur Sicherung der hohen Qualität des Schweriner ÖPNV-Systems ist es angesichts der zunehmenden Verknappung der öffentlichen Mittel notwendig, die Einnahmen zu erhöhen.

Für die Region Westmecklenburg wird als mittelfristiges Ziel ein Tarifverbund empfohlen. Hierbei ist die gesamte Tarifstruktur neu zu ordnen, um einerseits Ein- und Auspendlern mit langen Wegen unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Rahmenbedingungen ein attraktives und verständliches Angebot machen zu können, andererseits aber die innerstädtischen Fahrgäste nicht zu benachteiligen. Weiterhin soll eine Verlagerung von Teilen Spitzenverkehrs in Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage gefördert werden. Dies führt zu einer deutlichen Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für Auspendler (Berufstätige, Freizeit) aus Schwerin und für Einpendler (Erleichterung des Umstiegs auf den ÖPNV). Die Nutzung der Kapazitäten des Regionalverkehrs im Stadtverkehr führt zu einer Verbesserung der Bedienungs- und Beförderungsqualität auf den innerstädtischen Relationen. Die Integration soll alle Verkehrsunternehmen sowie den SPNV umfassen.

Gegenwärtig wird auf Empfehlung des Wirtschaftsministeriums des Landes Mecklenburg-Vorpommern ein Konzept für einen Gemeinschaftstarif erarbeitet.

### **8.2 Organisationskonzept**

Zur Weiterentwicklung der Organisationsstruktur des ÖPNV in Schwerin wird unter Berücksichtigung regionaler Aspekte ein Konzept erarbeitet. Erste Ergebnisse sind Ende 2003 zu erwarten.

## 9 Investitionsplan bis 2007

Unter Zugrundlegung des Angebotskonzeptes 2007 ergibt sich für die Umsetzung der nachfolgend beschriebene Bedarf an Investitionsmitteln.

Dieser Bedarf unterteilt sich in den Bedarf für die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen, Kosten für die Sanierung der Straßenbahninfrastruktur (wie Haltestellen, Instandhaltungs-, Stromversorgungs- und Fahrleitungsanlagen), Kosten für die Verbesserung der Umsteigebereiche, den ÖPNV-gerechten Ausbau des Straßennetzes sowie weitere Kosten für zu sanierende bzw. für zu verlegende Haltestellen im öffentlichen Verkehrsraum.

Die Investitionsmöglichkeit der folgenden Jahre muss grundsätzlich von Sparsamkeit geprägt sein und wird Neuinvestitionen zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit und die für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit im Schweriner Nahverkehr erforderlichen Ersatzinvestitionen umfassen.

In den Jahren 2003 bis 2007 sind Neu- bzw. Umbauten von fünf Straßenbahnhaltestellen mit niveaugleichem Übergang und der Abschluss der baulichen Voraussetzungen auf den Niederflurstraßenbahneinsatz vorgesehen.

In den Jahren von 2003 bis 2007 sind Ersatzinvestitionen für insgesamt sechs Gleichrichterunterwerke eingeplant, die auf Grund des technischen Zustandes und der Möglichkeit der Stromrückspeisung erneuert werden müssen.

In den Jahren 2003 und 2005 erfolgt die Ersatzinvestition für 40 Omnibusse nach 10- bis 12-jähriger Laufzeit. Vorgesehen sind geräuscharme Niederflurbusse mit Rampe, die für den Einsatz von Biodiesel-Kraftstoff geeignet sind und über modernste Fahrgastinformationsanlagen sowie Videoüberwachung verfügen. Im Jahr 2003 wird der Ersatz der vorhandenen Tatra-Straßenbahnen durch insgesamt 30 Niederflur-Straßenbahnwagen abgeschlossen.

Mit der Planung und Realisierung der Gleisgrunderneuerung Gleisdreieck von-Stauffenberg-Straße bis Gleisdreieck Betriebshof und die Gleisgrunderneuerung mit Deckenschluss in der Goethestraße in den Jahren 2003 bis 2005 sind dringend erforderliche Sanierungen der Verkehrsinfrastruktur vorgesehen. Weiterhin soll der Gleisbereich von der Haltestelle Friesensportplatz bis zum Obotritenring als Rasengleis hergestellt werden.

In den Jahren 2004 bis 2006 werden weitere Grunderneuerungen an Fahrleitungsanlagen im innerstädtischen Bereich durchgeführt.

Die sonstigen Investitionsmaßnahmen sehen die Ausstattung bestimmter Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen und die Verbesserung der Kommunikationstechnik der Fahrzeuge vor.

Anzahl der zu beschaffenden Fahrzeuge	2003	2004	2005
Standardgelenkbusse	1	16	-
Standardlinienbusse	-	16	7
Straßenbahnwagen	9	-	-

**Tab. 9-1 Fahrzeugersatzbeschaffungsbedarf 2003 bis 2005**

Die nachfolgend dargestellten Daten stellen einen Ausschnitt aus dem Entwurf zum Langfristkonzept der Nahverkehr Schwerin GmbH über geplante Investitionen dar.

<b>Investitionsmaßnahmen (Angaben in Mio. EUR)</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Umbau und Ausrüstung Schienenfahrzeugwerkstatt	0,3	0,2	0,2	0,1	0,2
Gleis- und Fahrleitungserneuerung	1,7	1,0	0,6	0,5	0,6
Um- und Neubau von Haltestellen	0,5	0,6	0,5	0,5	0,6
Um- und Neubau von Gleichrichterunterwerken	0,7	0,7	0,9	0,6	1,4
Ersatz Straßenbahnwagen	9,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Ersatz Omnibusse	1,8	7,1	1,5	0,0	0,0
sonstige Maßnahmen	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3
<b>Gesamtkosten</b>	<b>14,5</b>	<b>9,9</b>	<b>3,9</b>	<b>2,0</b>	<b>3,1</b>
• davon mögliche Förderung	7,3	5,4	2,0	1,1	1,8
• davon Eigenmittel	7,2	4,5	1,9	0,9	1,3

**Tab. 9-2 Investitionsbedarf des Verkehrsunternehmens 2003 bis 2007**

Im Rahmen der Umgestaltung von Straßen und Plätzen ergeben sich zur Sicherung eines leistungsfähigen ÖPNV für den Vermögenshaushalt der Stadt Schwerin Kosten für die Gestaltung von behindertengerechten Haltestellen am Bahnhofsvorplatz (Zentraler Omnibusbahnhof), auf dem Marienplatz sowie auf dem Platz der Jugend. Des Weiteren entstehen Kosten für den Neu- und Umbau von Haltestellen im öffentlichen Straßenraum, für die Nachrüstung von Fahrgastunterständen und die weitere Durchsetzung der ÖPNV-Beschleunigung.

<b>Maßnahmen im Vermögenshaushalt (Angaben in Mio. EUR)</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Umgestaltung Straßen und Plätze (Kosten für Gesamtmaßnahme)	1,0	1,2	1,0	1,0	0,5
Neu- und Umbau von Haltestellen im öffentlichen Verkehrsraum *)					
Nachrüstung von Fahrgastunterständen *)					
ÖPNV-Beschleunigung *)		0,07			

\*) Die stark angespannte Haushaltsslage der Landeshauptstadt Schwerin lässt eine weitere terminliche Einordnung dieser Investitionsmaßnahmen gegenwärtig nicht zu.

**Tab. 9-3 Investitionsbedarf Stadt von 2003 bis 2007**

## 10 Finanzierungsplan bis 2007

Grundlage des nachfolgend dargestellten Finanzierungsplans ist der Beschluss der Stadtvertretung vom 23.06.2003 zum Haushalt 2003/2004 und zum Haushaltssicherungskonzept 2003 der Landeshauptstadt Schwerin. Dieser Beschluss beinhaltet eine schrittweise Reduzierung des städtischen Zuschusses zum ÖPNV. Weiterhin wurde der Wirtschaftsplan 2004 vom 01.07.2003 der Nahverkehr Schwerin GmbH zugrunde gelegt.

Begleitend zur Erstellung des Nahverkehrsplans wurden mehrere Varianten untersucht, um bei Reduzierung der Betriebskosten und Anhebung der Verkehrstarife zu einem möglichst geringen städtischen Zuschussbedarfs zu kommen. Dabei war zu beachten, dass sowohl die Reduzierung der Fahrleistungen als auch die Anhebung der Verkehrstarife zu erheblichen Fahrgastverlusten und damit auch zu Einnahmeverlusten führen können. Die Eingriffe waren daher so zu bemessen, dass bei Beibehaltung einer möglichst hohen Angebotsqualität ein möglichst günstiges Wirtschaftsergebnis erreicht wird. Das Ergebnis dieser Überlegungen ist das Angebotskonzept 2007, das im Kap. 7.3 dargestellt ist.

Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Reduzierung der Fahrplankilometerleistung der Straßenbahn ab Februar 2004 um rd. 20 % (gegenüber 2003), bei weitgehender Beibehaltung der Beförderungskapazitäten aufgrund der höheren Platzangebote der neuen Wagen und teilweiser Doppeltraktion
- Reduzierung der Fahrplankilometerleistung beim Bus in mehreren Stufen um rd. 16 % (gegenüber 2003) bis 2007
- Wechsel des Arbeitgeberverbandes zur Verringerung der jährlichen Personalkostensteigerungen im Verkehrsunternehmen
- Reduzierung des Personalbestandes des Verkehrsunternehmens
- Anhebung der Verkehrstarife auf das in den Neuen Ländern übliche Niveau um rd. 35 % bis 2007

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Fahrleistungen. Deutlich erkennbar ist der einmalige Rückgang der Fahrplankilometer bei der Straßenbahn zum geplanten Fahrplanwechsel im Februar 2004, der durch die Umstellung des Angebotes auf die Niederflurwagen mit ihrer höheren Platzkapazität hervorgerufen wird. Beim Bus erfolgt die Anpassung der Fahrleistungen in mehreren jährlichen Schritten.

Entwicklung der Fahrleistungen (Angaben in Tsd. Fpkm/Jahr)	2003	2004	2005	2006	2007
Straßenbahn	1.956	1.580	1.551	1.551	1.551
Bus	2.361	2.119	2.080	2.005	1.987
<b>Summe</b>	<b>4.317</b>	<b>3.699</b>	<b>3.631</b>	<b>3.556</b>	<b>3.538</b>

Tab. 10-1 Entwicklung der Fahrleistungen 2003 - 2007

Durch die Angebotsreduzierungen sinkt auch der Personalbedarf, besonders im Fahrdienst. Zusätzlich ist es erforderlich, die Lohnstruktur an das Niveau anderer großer Verkehrsunternehmen anzupassen. Dies soll durch eine Verringerung der jährlichen Personalkostensteigerungen erreicht werden. Hierzu ist der Wechsel des Arbeitgeberverbandes notwendig. Ein Verzicht auf diesen Wechsel hätte zusätzliche Personalanpassungen oder weitere Leistungseinschränkungen zur Folge.

<b>Entwicklung Kosten und Einnahmen (Angaben in Tsd. Euro/Jahr)</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Betriebskosten gesamt	25.491	24.301	23.344	23.385	22.698
Einnahmen gesamt	16.969	13.801	16.042	15.918	15.795
davon Einnahmen Linienverkehr inkl. Ausgleichszahlungen gem. §45a PBefG und §148 SGB IX	10.636	9.998	12.197	12.075	11.955
davon übrige Umsatzerlöse und Aus- gleichszahlungen Landkreise	707	703	745	743	740
davon sonstige betriebliche Erträge inkl. Zins- und Beteiligungserträge	2.626	3.100	3.100	3.100	3.100
davon Infrastrukturzuschuss	3.000	0	0	0	0
<b>Differenz Kosten ./ Einnahmen</b>	<b>8.522</b>	<b>10.500</b>	<b>7.302</b>	<b>7.467</b>	<b>6.903</b>

**Tab. 10-2 Entwicklung der Kosten und Einnahmen 2003 - 2007**

Die dargestellte Entwicklung der Kosten und Einnahmen beruht auf Angaben der Nahverkehr Schwerin GmbH. Folgende Annahmen wurden berücksichtigt:

- Die Kosten für den Fahrbetrieb im Straßenbahn- und Omnibusverkehr ergeben sich aus den Jahreskilometerleistungen und spezifischen Kostensätzen.
- Bei der Entwicklung der Einnahmen aus dem Linienverkehr wurden einerseits Erhöhungen der Beförderungstarife um insgesamt rd. 35 % berücksichtigt, andererseits sind aber auch Fahrgastverluste aufgrund der demographischen Entwicklung (ca. 10 %) und Abkaufverluste infolge der Tarifierhöhung und der Angebotsreduzierung (ca. 14 %) einzurechnen.
- Das Land gewährt Finanzhilfen nach dem GVFG und Regionalisierungsgesetz.
- Die Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr gehen aufgrund der rückläufigen Schülerzahlen zurück.

Unter Berücksichtigung von Zuschüssen der Landeshauptstadt Schwerin in Höhe von 8,5 Mio. Euro (Jahr 2003), 8,075 Mio. Euro (Jahr 2004), 7,65 Mio. Euro (Jahr 2005), 7,225 Mio. Euro (Jahr 2006) und 6,8 Mio. Euro (Jahr 2007) sowie einem Gewinnvortrag aus dem Jahr 2002 bei der Nahverkehr Schwerin GmbH wird bei Realisierung der aufgezeigten Einsparmaßnahmen und der Erhöhung der Beförderungstarife ein ausgeglichenes Betriebsergebnis für die Nahverkehr Schwerin GmbH erreicht.

## 11 Kartenverzeichnis

- Karte 1 Bevölkerungverteilung in der Landeshauptstadt Schwerin 2001
- Karte 2 Einwohnerdichte in der Landeshauptstadt Schwerin 2001
- Karte 3 Entwicklung der Einwohner 1996 - 2001 und Prognose 2007 in der Landeshauptstadt Schwerin
- Karte 4 Entwicklung der Einwohner 1996 - 2000 im Ordnungsraum Schwerin
- Karte 5 Motorisierungsgrad in der Landeshauptstadt Schwerin 2000
- Karte 6 Verteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort in der Landeshauptstadt Schwerin 2000
- Karte 7 Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort in der Region Westmecklenburg 2000
- Karte 8 Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort in der Region Westmecklenburg 2000
- Karte 9 Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohn- und Arbeitsort innerhalb des Ordnungsraums Schwerin 2000
- Karte 10 ÖPNV-Fahrplanangebot pro Werktag in der Landeshauptstadt Schwerin Frühjahr 2002
- Karte 11 ÖPNV-Streckenbelastung pro Werktag in der Landeshauptstadt Schwerin Frühjahr 2002
- Karte 12 ÖPNV-Einsteiger an den Haltestellen pro Werktag in der Landeshauptstadt Schwerin Frühjahr 2002
- Karte 13 Erschließungsqualität in der Landeshauptstadt Schwerin Frühjahr 2002
- Karte 14 Prognose der ÖPNV-Streckenbelastung pro Werktag in der Landeshauptstadt Schwerin für das Jahr 2007
- Karte 15 Änderung der ÖPNV-Streckenbelastung pro Werktag in der Landeshauptstadt Schwerin 2002 bis 2007
- Karte 16 Angebotskonzept für den ÖPNV der Landeshauptstadt Schwerin 2007