

Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg

Teil D: Landeshauptstadt Schwerin ab 2017

Mai 2017

Impressum:

Herausgeberin Landeshauptstadt Schwerin –
Die Oberbürgermeisterin
Dezernat III - Wirtschaft, Bauen und Ordnung

Gesamtleitung **Amt für Verkehrsmanagement**
Dr. Bernd-Rolf Smerdka
Geert Böcker

Bearbeitung **urbanus GbR, Lübeck**
Stefan Luft
Joachim Sprenger
Christoph Lüth
in Abstimmung mit dem Beirat RNVP

Fotos NVS Nahverkehr Schwerin GmbH
urbanus GbR, Lübeck

soweit nicht anders angegeben

VORBEMERKUNG

Der „Regionale Nahverkehrsplan Westmecklenburg“ bildet die Grundlage für die weitere Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Region Westmecklenburg. Der „Regionale Nahverkehrsplan Westmecklenburg“ gliedert sich in folgende Teile ¹:

- Teil A: Regionaler Teil
- Teil B: Landkreis Ludwigslust-Parchim
- Teil C: Landkreis Nordwestmecklenburg
- Teil D: Landeshauptstadt Schwerin

Die Verbandsversammlung des Regionalen Planungsverbandes Westmecklenburg hat auf ihrer 48. Sitzung am 16.04.2014 den Teil A des Regionalen Nahverkehrsplans Westmecklenburg mit Beschluss VV-3/14 angenommen und für die weitere Umsetzung freigegeben.

Der hier vorliegende regionale Teil D für die Landeshauptstadt Schwerin setzt den Rahmen für die ÖPNV-Entwicklung in der Landeshauptstadt ab 2016. Aufgrund der zwischenzeitlich eingetretenen Veränderungen der Rahmenbedingungen wurden alle für die Landeshauptstadt Schwerin relevanten Aussagen von Teil A mit in den Teil D eingearbeitet und dabei an die aktuellen Entwicklungen und Rahmenbedingungen angepasst.

¹ Die Teile B, C und D wurden entsprechend der alphabetischen Reihenfolge des Namens der Gebietskörperschaft vorgenommen und stellen keine Wichtung bzw. Wertigkeit dar.

INHALTVERZEICHNIS

VORBEMERKUNG	3
1. GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN	7
1.1 ALLGEMEINE GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN	7
1.2 NEUE ENTWICKLUNGEN FÜR DEN STADT-UMLAND-VERKEHR	10
1.3 VERKEHRSRAUM WESTMECKLENBURG	11
1.4 VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE UND MITTEL	13
2. BESTANDSAUFNAHME	14
2.1 STRUKTURELLE RAHMENBEDINGUNGEN	14
2.2 NETZ- UND ANGEBOTSSTRUKTUR	28
2.3 MARKTPosition DES SCHWERINER STADTVERKEHRS	40
2.4 ORGANISATIONS- UND FINANZIERUNGSSTRUKTUR	43
3. NACHFRAGEPROGNOSE	45
4. INTEGRIERTER BEDIENUNGSSTANDARD	48
4.1 ANSATZ FÜR DIE DEFINITION	48
4.2 DEFINITION DER ELEMENTE	49
4.3 MINDESTBEDIENUNGSSTANDARDS	51
4.4 LOCALE ZUORDNUNG DER RAUMSTRUKTURELLEN ELEMENTE	59
4.5 BEWERTUNG DER ÖPNV-QUALITÄT UND HANDLUNGSBEDARFE	61
5.NETZ- UND ANGEBOTSKONZEPTION	87
5.1 PLANERISCHES LEITBILD	87
5.2 STRATEGISCHES AUSRICHTUNG DES ÖPNV-ANGEBOTES IN SCHWERIN	88
5.3 ANGEBOTSANPASSUNG IM STADTVERKEHR	91
5.4 ÖPNV-BESCHLEUNIGUNG	93
5.5 EINSATZ ALTERNATIVER BEDIENUNGSFORMEN	94
5.6 VERNETZUNG DER ÖPNV-ANGEBOTE	97
6.ERGÄNZENDE QUALITÄTSSTANDARDS UND AKTIVITÄTEN.....	98
6.1 GRUNDSÄTZE FÜR EINEN BARRIEREFREIEN ÖPNV	98
6.2 FAHRZEUGE - UMWELTFREUNDLICH UND BARRIEREFREI	99
6.3 HALTESTELLEN – KOMFORTABEL UND BARRIEREFREI	100
6.4 PERSONAL	103
6.5 TARIF UND VERTRIEB	104
6.6 INFORMATION UND MARKETING (INKL. BARRIEREFREIHEIT)	105
6.7 QUALITÄTSMONITORING	107
6.8 LEISTUNGSGARANTIEEN	109
7.ORGANISATION UND FINANZIERUNG DES ÖPNV	110
7.1ORGANISATIONSSTRUKTUR	110
7.2VERGABE DER ÖPNV-LEISTUNGEN UND NETZINTEGRATION	111
7.3FINANZIERUNGSRAHMEN	113
7.4MAßNAHMEN- UND FINANZIERUNGSPLAN	114
AUSBLICK	117

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Übersicht der Planungsregion Westmecklenburg	12
Abbildung 2: Räumliche Gliederung der Planungsregion Westmecklenburg	16
Abbildung 3: Lage der Stadtteile in der Landeshauptstadt Schwerin	18
Abbildung 4: Flächennutzungen im Schweriner Stadtgebiet	20
Abbildung 5: Entwicklung der in Schwerin zugelassenen Pkws	23
Abbildung 6: Regionale Pendlerströme in der Planungsregion	25
Abbildung 7: Überregionale Pendlerströme in Westmecklenburg	26
Abbildung 8: SPNV-Erschließung des Schwerin Stadtgebietes	30
Abbildung 9: Liniennetzplan der Nahverkehr Schwerin GmbH	34
Abbildung 10: Verbindungen im Stadt-Umland-Verkehr und im Regionalverkehr	38
Abbildung 11: Auswertungen zur Verkehrsmittelwahl in Schwerin	42
Abbildung 12: Entwicklung der Schweriner Einwohnerzahlen mit Prognose	45
Abbildung 13: Entwicklung der Altersstruktur in Schwerin mit Prognose 2030	46
Abbildung 14: Stadt-Umland-Raum Schwerin nach RREP Westmecklenburg	54
Abbildung 15: Beispiele für Straßenbahn-Haltestellen	63
Abbildung 16: Beispiele für Stadtbus-Haltestellen	63
Abbildung 17: Dynamische Haltestelle „Lewenberg“	64
Abbildung 18: ÖPNV-Erschließung des Schweriner Stadtgebietes	67
Abbildung 19: Anschlussqualitäten Bus <> Bahn am Hauptbahnhof	78
Abbildung 20: Technische Ausstattung der NVS-Fahrzeugflotte	82
Abbildung 21: Moderne Fahrzeugflotte der NVS (Straßenbahn und Bus)	82
Abbildung 22: ÖPNV-Marketing durch die NVS	85
Abbildung 23: Strategische Netzkonzeption für das Schweriner ÖPNV-System	90
Abbildung 24: Prüfgebiete für die ÖPNV-Optimierung in Randzeiten	96
Abbildung 25: Bauliche Vorgaben für die Haltestellengestaltung in Schwerin	102
Abbildung 26: Komponenten für ein Qualitätsmonitoring im Schweriner ÖPNV	108
Abbildung 27: Finanzierungsstruktur für den Schweriner Stadtverkehr	113

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Entwicklung der Bevölkerung 2004 – 2012	14
Tabelle 2: Strukturdaten auf Stadtteilebene	22
Tabelle 3: Vergleich der Pendlerströme in Mecklenburg-Vorpommern	24
Tabelle 4: SPNV-Verbindungen über Schwerin	29
Tabelle 5: Fahrgäste der Straßenbahn- und Buslinien der NVS (Stand 2014)	31
Tabelle 6: Linien und Verkehrsangebot (Mo-Fr) der NVS (Fahrplan 2014/15)	35
Tabelle 7: Linien und Verkehrsangebot der NVS Sa und So (Fahrplan 2014/15)	36
Tabelle 8: Linien und Verkehrsangebot im Stadt-Umland- und Regionalverkehr	39
Tabelle 9: Spezifische Fahrtenhäufigkeit im Städtevergleich(Quelle VDV 2013)	40
Tabelle 10: Bevölkerungsentwicklung und Prognose bezogen auf die Altkreise	45
Tabelle 11: Lokale Zuordnung der auf Schwerin bezogenen Hauptachsen	59
Tabelle 12: Lokale Zuordnung der auf Schwerin bezogenen Nebenachsen	60
Tabelle 13: Erschließung touristische Räume auf Nebenachsen	60
Tabelle 14: Fahrtenangebot im Stadt-Umland- und Regionalverkehr an Schultagen	71
Tabelle 15: Umsteigenotwendigkeit auf ausgewählten Relationen (Fahrplan 2015)	73
Tabelle 16: ÖPNV-Fahrzeiten auf ausgewählten Relationen (Fahrplan 2014/15)	74
Tabelle 17: Fahrzeitverhältnis ÖPNV/MIV nach Stadtteilen (Fahrplan 2014/15)	76
Tabelle 18: Fahrzeitverhältnis ÖPNV/MIV im Stadt-Umland-Raum	77
Tabelle 19: Fahrkartensortiment der NVS ab 1. Dezember 2014	83
Tabelle 20: Übersicht der Handlungsbedarfe im Schweriner ÖPNV	86
Tabelle 21: Mittelfristige Finanzplanung der NVS GmbH	115
Tabelle 22: Ergänzender Maßnahmenplan für den Schweriner ÖPNV	116

1. GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

1.1 Allgemeine Grundlagen und Rahmenbedingungen

Die damaligen Landkreise Ludwigslust, Nordwestmecklenburg und Parchim, die Landeshauptstadt Schwerin und die ehemalige kreisfreie Hansestadt Wismar vertreten durch den Regionalen Planungsverband Westmecklenburg haben im Jahre 2009 den Prozess der gemeinsamen Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) gemäß § 7 des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V)² eröffnet. Mit dem Inkrafttreten der Kreisgebietsreform zum 04. September 2011 bilden der Landkreis Ludwigslust-Parchim, der Landkreis Nordwestmecklenburg und die Landeshauptstadt Schwerin, jeder für sich, die Aufgabenträger für den Bus- und Straßenbahnverkehr in der Region Westmecklenburg.

Der Regionale Nahverkehrsplan soll sowohl die regionalen Verflechtungen und Beziehungen als auch die gebietskörperschaftsspezifischen Besonderheiten abbilden. Entsprechend § 5 ÖPNVG M-V wurde die Region Westmecklenburg mit Schreiben vom 11.07.2011 als kreisübergreifender Nahverkehrsraum durch das Ministerium für Bau, Verkehr und Landesentwicklung festgesetzt. Damit sind die formalen Voraussetzungen für die Erstellung eines RNVP gegeben.

Im ÖPNVG M-V sind darüber hinaus folgende wesentliche rechtliche Grundlagen für die Erstellung des Nahverkehrsplans fixiert:

- „Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im sonstigen ÖPNV im Sinne von § 1 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes und im Sinne von § 8 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes ..., ist Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte im eigenen Wirkungskreis.“ (§ 3 Abs. 3 ÖPNVG M-V)
Damit sind die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für die Bus- und Straßenbahnverkehre auf ihrem jeweiligen Gebiet.
- „Die Planung des ÖPNV liegt in der Verantwortung des jeweiligen Aufgabenträgers. Er entscheidet über Art und Umfang eines bedarfsgerechten ÖPNV.“ (§ 4 Abs. 1 ÖPNVG M-V)
- „Die Aufgabenträger nach § 3 Abs. 3 ÖPNVG M-V haben einen Nahverkehrsplan im Sinne von § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes aufzustellen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die regionale Entwicklung des ÖPNV.“ (§ 7 Abs. 1 ÖPNVG M-V)
- „Bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen haben sich die benachbarten Aufgabenträger ... abzustimmen. Dabei ist Benehmen mit den betroffenen Regionalen Planungsverbänden herzustellen.“ (§ 7 Abs. 4 ÖPNVG M-V)

Mit Teil A wird der übergeordnete ÖPNV-Entwicklungsrahmen für den Raum des gesamten Planungsverbandes gesetzt. Die ergänzenden lokalen Teile B, C und D sind für den jeweils zuständigen Aufgabenträger verbindlich.

Aus den genannten Bestimmungen ergibt sich, dass der Nahverkehrsplan

- dem Ziel der Sicherstellung der ausreichenden Bedienung der Bevölkerung dient,
- grundlegende Entscheidungen über Art und Umfang eines bedarfsgerechten ÖPNV im jeweiligen Wirkungskreis trifft und
- den Rahmen für die regionale ÖPNV-Entwicklung darstellt.

² Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) vom 15. 11. 1995, zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. 11. 2008 (GVBl. M-V S. 438)

Aufgrund der Bedeutung des Schülerverkehrs für den gesamten ÖPNV in der Region Westmecklenburg ist das Schulgesetz Mecklenburg-Vorpommern³ ebenfalls zu berücksichtigen:

- „Die Schule gestaltet den Unterricht und seine Organisation selbstständig und eigenverantwortlich.“ (§ 4 Abs. 7 SchulG M-V)
- „Ein Anspruch auf Aufnahme in eine Schule des Primarbereiches sowie in eine berufliche Schule besteht nur an der örtlich zuständigen Schule.“ (§ 45 Abs. 1 SchulG M-V)
- „Die Landkreise sind Träger der Schülerbeförderung in ihrem Gebiet. Die Schülerbeförderung zählt zu ihrem eigenen Wirkungskreis.“ (§ 113 Abs. 1 SchulG M-V)
- „Die Landkreise haben für die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler vom Beginn der Schulpflicht bis zum Ende
 1. der Jahrgangsstufe 12 der allgemein bildenden Schulen sowie der Jahrgangsstufe 13 des Fachgymnasiums,
 2. des Berufsgrundbildungs- und des Berufsvorbereitungsjahres und
 3. der ersten Klassenstufe der Berufsfachschule, die nicht die Mittlere Reife oder einen gleichwertigen Abschluss voraussetzt,
 eine öffentliche Beförderung für Schülerinnen und Schüler der örtlich zuständigen Schulen durchzuführen oder für den Fall, dass eine solche nicht durchgeführt wird, die notwendigen Aufwendungen dieser Schülerinnen und Schüler oder ihrer Erziehungsberechtigten für den Schulweg zur örtlich zuständigen Schule zu tragen.“ (§ 113 Abs. 2 SchulG M-V)
- „Die aus der Neuregelung der Beförderungspflicht gegebenenfalls entstehenden Mehrkosten für die Kommunen werden durch das Land im Zusammenwirken mit den kommunalen Landesverbänden spätestens ein Jahr nach dem Inkrafttreten des Gesetzes ermittelt und ausgeglichen.“ (§ 113 Abs. 5 SchulG M-V)

In Zusammenhang mit den § 7 Abs. 4 ÖPNVG M-V (s.o.) ergibt sich allein aus diesen genannten Rahmenbedingungen die Notwendigkeit einer noch stärkeren regionalen Zusammenarbeit im ÖPNV insgesamt und damit auch eines gemeinsamen grundlegenden Regelwerks (Regionaler Nahverkehrsplan) im Speziellen.

Weiterhin sind folgende rechtliche Veränderungen zu beachten:

- Mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wurden die Regelungen zur Vergabe und Finanzierung von Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr auf europäischer Ebene neu justiert.
- Mit Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages vom 12.10.2012 und Zustimmung des Bundesrates vom 02.11.2012 wurde das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) novelliert und trat am 01.01.2013 in Kraft. Wesentliche Inhalte der Novelle sind die Anpassung des PBefG an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie die Liberalisierung des innerdeutschen Fernbuslinienverkehrs. Die im Gesetz vorgesehenen Verfahrensmechanismen zielen auf ein effektives Zusammenspiel zwischen gemein- und eigenwirtschaftlichen Verkehren. Im Einzelnen gibt es folgende für den ÖPNV wesentliche Änderungen:
 - Die Gültigkeitsdauer der Liniengenehmigungen im Busverkehr verlängert sich von bisher acht auf zehn Jahre. Bei Vorliegen von Konkurrenzträgen entscheidet das bessere Verkehrsangebot.
 - Den Aufgabenträgern für den ÖPNV wird die Entscheidungshoheit über die Gestaltung der Verkehre zugeordnet, falls sie eine Vergabe von Verkehrsleistungen ankündigen.

³ Schulgesetz für das Land Mecklenburg-Vorpommern (Schulgesetz – SchulG M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. September 2010 (GVBl. M-V 17/2010 S. 462)

- Nach Veröffentlichung einer Direktvergabeabsicht für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag haben Unternehmen innerhalb von sechs Monaten Zeit, zu beantragen, dass ihnen der Aufgabenträger die Gründe für die geplante Direktvergabe mitteilt. Direktvergaben unterliegen der Nachprüfung durch die Vergabekammern.
- Mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag können die Aufgabenträger erstmals ausschließliche Rechte an die Betreiber der Verkehrsdienste gewähren. Die zuständige Behörde bestimmt hierbei den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich.
- Den Genehmigungsbehörden wird künftig das Recht eingeräumt, Unternehmen die Herausnahme ertragreicher Linien oder Linienbündel zu versagen.
- Für die Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV-Betrieb wird in den Nahverkehrsplänen als Frist das Jahr 2022 bestimmt. Ausnahmen müssen im Nahverkehrsplan konkret benannt und begründet werden.
- Für alternative Bedienformen wurde die bestehende Rechtsgrundlage weiter geöffnet.
- Für die Jahre 2008 bis 2011 galt eine Festschreibung der Ausgleichszahlungen entsprechend der „Verordnung über Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr des Landes Mecklenburg-Vorpommern“. Für die Jahre 2012 bis 2016 wurde diese Verordnung fortgeschrieben. Dabei erfolgt jährlich eine Abschmelzung des zur Verfügung stehenden Finanzbetrages um ca. 2%.
- Das „Gesetz zur Neugestaltung des Finanzausgleichsgesetzes und zur Änderung weiterer Gesetze (FAG)“ in seiner jeweils gültigen Fassung stellt ein wichtiges Mittel zur Finanzierung des ÖPNV dar. Dabei bildet die Einwohnerzahl einen wesentlichen Schlüssel für die Zuweisung von Finanzmitteln seitens des Landes Mecklenburg-Vorpommern an die Landkreise und kreisfreien Städte.
- Am 07. Juli 2010 hat der Landtag Mecklenburg-Vorpommern das „Gesetz zur Schaffung zukunftsfähiger Strukturen der Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Kreisstrukturgesetz)“ beschlossen. Nach Artikel 1, Teil 1, Kapitel 1, § 3 soll ein neuer Landkreis Nordwestmecklenburg aus dem bisherigen Landkreis Nordwestmecklenburg und der kreisfreien Stadt Wismar gebildet werden. Der Name des neuen Landkreises wurde durch Bürgerentscheid am 04. September 2011 bestätigt. Nach Artikel 1, Kapitel 1, § 8 soll ein neuer Landkreis Südwestmecklenburg aus den bisherigen Landkreisen Ludwigslust und Parchim gebildet werden. Mit Bürgerentscheid vom 04. September 2011 trägt dieser Landkreis den Namen Landkreis Ludwigslust-Parchim. Die Landeshauptstadt Schwerin bleibt kreisfrei. Die neuen Strukturen sind zum 04. September 2011 in Kraft getreten.
- Das Regionale Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg als Rechtsverordnung des Landes Mecklenburg-Vorpommern ist gleichfalls maßgeblich zu beachten. „Der Schienenpersonennahverkehr und der straßengebundene öffentliche Personennahverkehr sollen zu einem integrierten Verkehrsangebot mit abgestimmten Tarifen und Fahrplänen entwickelt werden.“ Dieser Programmansatz ist mit einer mittel- bis langfristigen Perspektive schrittweise umzusetzen.

Außerdem sind für die Erstellung des Nahverkehrsplans folgende wesentliche Eckpunkte zu berücksichtigen:

- Der „ÖPNV-Landesplan 2002-2007“ ist entsprechend des ÖPNVG M-V bis zu einer Fortschreibung weiterhin gültig und damit Grundlage für die Nahverkehrspläne der Gebietskörperschaften.
- Die bisherigen Nahverkehrspläne der Landkreise sind aus den 1990er Jahren und stellen die erste Generation der Nahverkehrspläne dar. Die Pläne der kreisfreien Städte Schwerin und Wismar wurden bereits in den 2000er Jahren fortgeschrieben.
- Alle Nahverkehrspläne sind auch nach Verabschiedung des regionalen Nahverkehrsplanes Einzelpläne der Gebietskörperschaften, wobei der Teil A des Regionalen Nahverkehrsplans Westmecklenburg einen abgestimmten Rahmen zur Erarbeitung der Teile B, C und D bildet.
- Zur Thematik Schülerverkehr wird auch die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur vom 21. Juli 2000 "Hinweise zur Schulorganisation für allgemein bildende Schulen" berücksichtigt. Sie enthält u.a. die Regelung zum Unterrichtsbeginn der Schulen im Zusammenhang mit der Organisation des öffentlichen Personenverkehrs. Im Punkt 2 der Verordnung heißt es dazu: "Der Unterricht beginnt regelmäßig im Zeitraum zwischen 7.30 Uhr und 8.30 Uhr. Einen früheren Unterrichtsbeginn kann das zuständige Schulamt aus wichtigem Grund in Ausnahmefällen und im Einvernehmen mit den Schulträgern und dem Träger der Schülerbeförderung genehmigen."

Der Regionale Nahverkehrsplan soll für einen Planungszeitraum von 5 Jahren gültig sein.

1.2 Neue Entwicklungen für den Stadt-Umland-Verkehr

Nach der Verabschiedung der RNVPs bei den Landkreisen Nordwestmecklenburg und Ludwigslust-Parchim haben diese im Juli 2015 mitgeteilt, dass die Bedienung des Stadt-Umland-Verkehrs auf den Territorien der Landkreise künftig ausschließlich durch die jeweils eigenen Verkehrsbetriebe erfolgt. Nach intensiven Verhandlungen konnte erreicht werden, dass sowohl nach Wittenförden und Pingelshagen auch nach Seehof/Lübstorf weiterhin die Nahverkehr Schwerin GmbH die Verkehrsleistung erbringt. Nach Raben Steinfeld, Pinnow, Godern und Görslow fährt ab 1. Januar 2016 die VLP. Grundsätzlich wird seitens der Landeshauptstadt Schwerin angestrebt, zukünftig aus dem bestehenden Stadtnetz sowohl nach Raben Steinfeld/Pinnow als auch in weitere stadtnahe Gemeinden im unmittelbaren Umland der Stadt öffentliche Personenverkehrsleistungen aus dem Stadtnetz heraus anzubieten.

Mit dieser Vorgehensweise erfährt der Ansatz eines Integrierten ÖPNV-Systems im Stadt-Umland-Verkehr des Oberzentrums als eine tragende Säule des gemeinsamen RNVPs eine erhebliche inhaltliche Veränderung.

1.3 Verkehrsraum Westmecklenburg

Die Region und der Verkehrsraum Westmecklenburg wird durch den westlichen Teil des Landes Mecklenburg-Vorpommern (M-V) gebildet (vgl. Abbildung 1). Er ist identisch mit der Planungsregion Westmecklenburg und setzt sich aus den Landkreisen Ludwigslust-Parchim (LK LUP), Nordwestmecklenburg (LK NWM) und der Landeshauptstadt Schwerin (SN) zusammen. Im Rahmen der Bestandsaufnahme wird da, wo es erforderlich scheint, noch auf die alten kommunalen Strukturen Bezug genommen. Dies betrifft auch die ehemaligen Landkreise Ludwigslust (LWL) und Parchim (PCH).

Der Verkehrsraum grenzt im Osten an die Landkreise Rostock (Planungsregion Mittleres Mecklenburg/Rostock) und Mecklenburgische Seenplatte (Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte), im Südosten an den Landkreis Prignitz (Land Brandenburg), im Süden an den Landkreis Lüneburg (Land Niedersachsen), im Südwesten an den Landkreis Lüchow-Dannenberg (Land Niedersachsen) und im Westen an den Kreis Herzogtum Lauenburg und die kreisfreie Hansestadt Lübeck (beide Land Schleswig-Holstein). Im Norden wird der Verkehrsraum natürlich durch die Ostsee begrenzt.

Die für den Personenverkehr relevante Verkehrsinfrastruktur wird neben einer Vielzahl von Schienenstrecken (s. Kap. 2.2.1) bestimmt durch die Bundesautobahnen

- A14: Dreieck Nossen – Leipzig – Halle – Magdeburg - Kreuz Schwerin – Schwerin – Kreuz Wismar
- A20: Bad Segeberg – Lübeck – Landesgrenze Schleswig-Holstein/Mecklenburg-Vorpommern – Grevesmühlen – Wismar – Rostock – Greifswald – Neubrandenburg – Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg – Kreuz Uckermark („Ostseeautobahn“)
- A24: Hamburg – Landesgrenze Schleswig-Holstein/Mecklenburg-Vorpommern – Wittenburg – Kreuz Schwerin – Parchim – Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg – Berliner Ring

Die A20 und A24 verlaufen innerhalb des Verkehrsraumes in West-Ost-Richtung und werden durch die in Süd-Nord-Richtung verlaufende A14 miteinander verbunden. Die beiden West-Ost-Autobahnen binden den Verkehrsraum sowohl an die Metropolregion Hamburg als auch an den Raum Lübeck an. Ergänzt wird die Straßeninfrastruktur durch ein feinmaschiges Netz von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen.



Region Westmecklenburg

460.193 (Stand: 31.12.2014)
7.001 km², 65,7 EW/km²

1 kreisfreie Stadt, 2 Landkreise
236 Gemeinden, davon 26 Städte
24 Ämter und 8 amtsfreie Gemeinden

1 Oberzentrum, 5 Mittelzentren, 22 Grundzentren

Landkreis
 Nordwestmecklenburg
 155.424 EW
 2.117 km²
 73 EW/km²

Landkreis
 Ludwigslust-Parchim
 212.631 EW
 4.752 km²
 45 EW/km²

Landeshauptstadt
 Schwerin
 92.138 EW
 130 km²
 709 EW/km²

Abbildung 1: Übersicht der Planungsregion Westmecklenburg

1.4 Verkehrspolitische Ziele und Mittel

Die verkehrspolitischen Ziele bilden den grundlegenden Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV im Verkehrsraum Westmecklenburg. Als Ziele werden definiert:

- Der ÖPNV ist weiterhin ein wesentlicher Bestandteil der Daseinsvorsorge.
- Die Mobilität der Bevölkerung und Erreichbarkeit der Region muss durch den ÖPNV in bedarfsgerechter Weise gewährleistet sein. Zur Mobilitätssicherung gehört auch die kundengerechte Verknüpfung der Verkehrssysteme untereinander.
- Die Belange der Menschen mit Behinderung, Kinder, Jugendlicher und Senioren sind ausgewogen zu berücksichtigen, da diese in ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen sind und sich daher als wichtige Nutzergruppen erweisen.
- Zukünftig sind die Belange der Menschen mit geringem Einkommen stärker einzubeziehen. Mit Hilfe des ÖPNV besteht die Chance, besser am öffentlichen Leben teilhaben zu können.
- Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), Landesbehindertengleichstellungsgesetz (LBGG M-V) und die Standards der Barrierefreiheit für den ÖPNV vom Deutschen Behindertenrat sind als Grundlage in die Planungen des ÖPNV einzubeziehen.
- Aufgrund der allgemeinen finanziellen Situation und der demografischen Entwicklung sind regional- und funktionspezifische Bedienungsstandards zu entwickeln, die eine hohe Effizienz des ÖPNV sichern.
- Die Finanzierbarkeit des ÖPNV-Angebotes ist zu sichern.

Hierfür sollen folgende Mittel dienen:

- Die Angebotsbemessung und –strukturierung ist bedarfsorientiert vorzunehmen. Ausnahmen gelten nur für Hauptverbindungsrelationen und touristischen Verkehre.
- Im Rahmen der Angebotsgestaltung liegen die Hauptorientierungen auf den Elementen Kategorisierung, Verknüpfungskonzept und Bedienungsstandard.
- Das ÖPNV-Netz richtet sich am Zentrale-Orte-System aus.
- Alternative Bedienformen (z.B. Anruf-Sammel-Taxen, Rufbusse) sind unter Umständen als Angebotsergänzung für konventionelle Linienverkehre ein gleichwertiges Angebotselement des ÖPNV.
- Parallelbefahrungen und –bedienungen sind zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für Strecken des Straßenbahn- und Schienenverkehrs. Zu diesem Zweck werden im Stadtbereich von Schwerin für den regionalen Busverkehr direkt anzufahrende Verknüpfungspunkte festgelegt. An diesen erfolgt das Umsteigen auf den städtischen Nahverkehr bzw. zum überregionalen Schienenverkehr. Diese Verknüpfungspunkten sind
 - Stauffenbergstraße,
 - Kieler Straße und
 - Hauptbahnhof.

Aufgrund der verkehrs-städtebaulichen Rahmenbedingungen, der Anforderungen zur Verkehrssicherheit und der starken Belegung der gesamten Kommunaltrasse zwischen Platz der Jugend und Hauptbahnhof durch den Stadtverkehr ist dort das Befahren mit Regional-, Reise- und Fernbussen zu minimieren. Ausnahmen sind unter den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen der Region Westmecklenburg abzustimmen und bedürfen einer Zustimmung durch die Stadt Schwerin.

2. BESTANDSAUFNAHME

2.1 Strukturelle Rahmenbedingungen

2.2.1 Raumstruktur der Planungsregion Westmecklenburg

Die Planungsregion Westmecklenburg ist mit einer Fläche von ca. 7.000 km² eine der größten Planungsregionen Deutschlands. In diesem Planungsraum leben rund 460.000 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand 31.12.2014⁴). Die Bevölkerungsdichte liegt mit 66 EW/km² im Durchschnitt des Landes Mecklenburg-Vorpommern (69 EW/km²), beträgt aber weniger als ein Drittel der durchschnittlichen Bevölkerungsdichte Deutschlands (225 EW/km²). Für die neuen Landkreise der Planungsregion ergeben sich Bevölkerungsdichten von 45 EW/km² bzw. 74 EW/km², was im deutschlandweiten Vergleich als extrem dünn besiedelt bezeichnet werden muss. Der große Unterschied der Bevölkerungsdichte zwischen den beiden (z.T. ehemals) kreisfreien Städten resultiert aus den großen (unbewohnten) Seenflächen, die zur Landeshauptstadt Schwerin gehören.

Gebiet	Einwohnerinnen und Einwohner [Personen]			Veränderung [%]
	2004	2010	2014	2004 - 2014
Landeshauptstadt Schwerin	97.110	95.220	92.138	- 5,1
Kreisfreie Hansestadt Wismar	45.442	44.397	Zu NWM	---
Landkreis Nordwestmecklenburg	120.643	116.026	155.424	- 6,4
Landkreis Ludwigslust	129.421	122.564	Zu LUP	---
Landkreis Parchim	103.977	95.798	Zu LUP	---
Landkreis Ludwigslust-Parchim	-----	-----	212.631	- 8,9
<i>Region Westmecklenburg</i>	<i>496.593</i>	<i>474.005</i>	<i>460.193</i>	<i>- 7,3</i>
<i>Mecklenburg-Vorpommern</i>	<i>1.719.653</i>	<i>1.642.327</i>	<i>1.599.138</i>	<i>- 7,0</i>

[Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, jeweils zu 31.12.]

Tabelle 1: Entwicklung der Bevölkerung 2004 – 2012

Der deutliche Rückgang der Einwohnerzahlen innerhalb von 2 Jahren (2010 zu 2012) ergibt sich aus den Ergebnissen der Volkszählung 2011 („Zensus“). Danach sind nicht nur die Einwohnerzahlen in der Fläche sondern auch in den Städten zum Teil deutlich zurückgegangen.

Die Planungsregion besteht 2014 aus insgesamt 236 Gemeinden in 24 Ämtern, 8 amtsfreien Gemeinden und der kreisfreien Stadt Schwerin.

⁴ Einwohnerzahlen in Fortschreibung des Zensus 2011: „Bevölkerungsentwicklung der Kreise und Gemeinden in Mecklenburg-Vorpommern 2014“ (Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, 2015)

Für die zentralörtliche Gliederung wurden im RREP Westmecklenburg folgende Festlegungen getroffen:

- 1 Oberzentrum: Landeshauptstadt Schwerin
- 1 Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen:
Hansestadt Wismar (LK NWM)
- 4 Mittelzentren: Grevesmühlen (LK NWM)
Hagenow, Ludwigslust, Parchim (alle LK LUP)
- 22 Grundzentren: Bad Kleinen, Dassow, Gadebusch, Klütz, Lüdersdorf,
Neukloster, Rehna, Schönberg, Warin (alle LK NWM)
Boizenburg, Brüel, Crivitz, Dömitz, Goldberg, Grabow,
Lübtheen, Lübz, Neustadt-Glewe, Plau am See,
Sternberg, Wittenburg, Zarrentin am Schaalsee
(alle LK LUP)

Neben den o.g. Zentren werden die folgenden Gemeinden als Siedlungsschwerpunkte definiert:

- 13 Siedlungsschwerpunkte: Boltenhagen, Kirchdorf (Ostseebad Insel Poel), Lützow,
Neuburg (alle LK NWM)
Dabel, Dobbartin, Eldena, Marnitz, Mestlin, Neu Kaliß,
Rastow, Spornitz, Vellahn (alle LK LUP)

Darüber hinaus befinden sich in der Planungsregion Westmecklenburg die Stadt-Umland-Räume Schwerin, Wismar (jeweils komplett) und Lübeck (teilweise).

Die wesentlichen raumstrukturellen und geografischen Besonderheiten sind der nachfolgenden Abbildung 2 zu entnehmen.

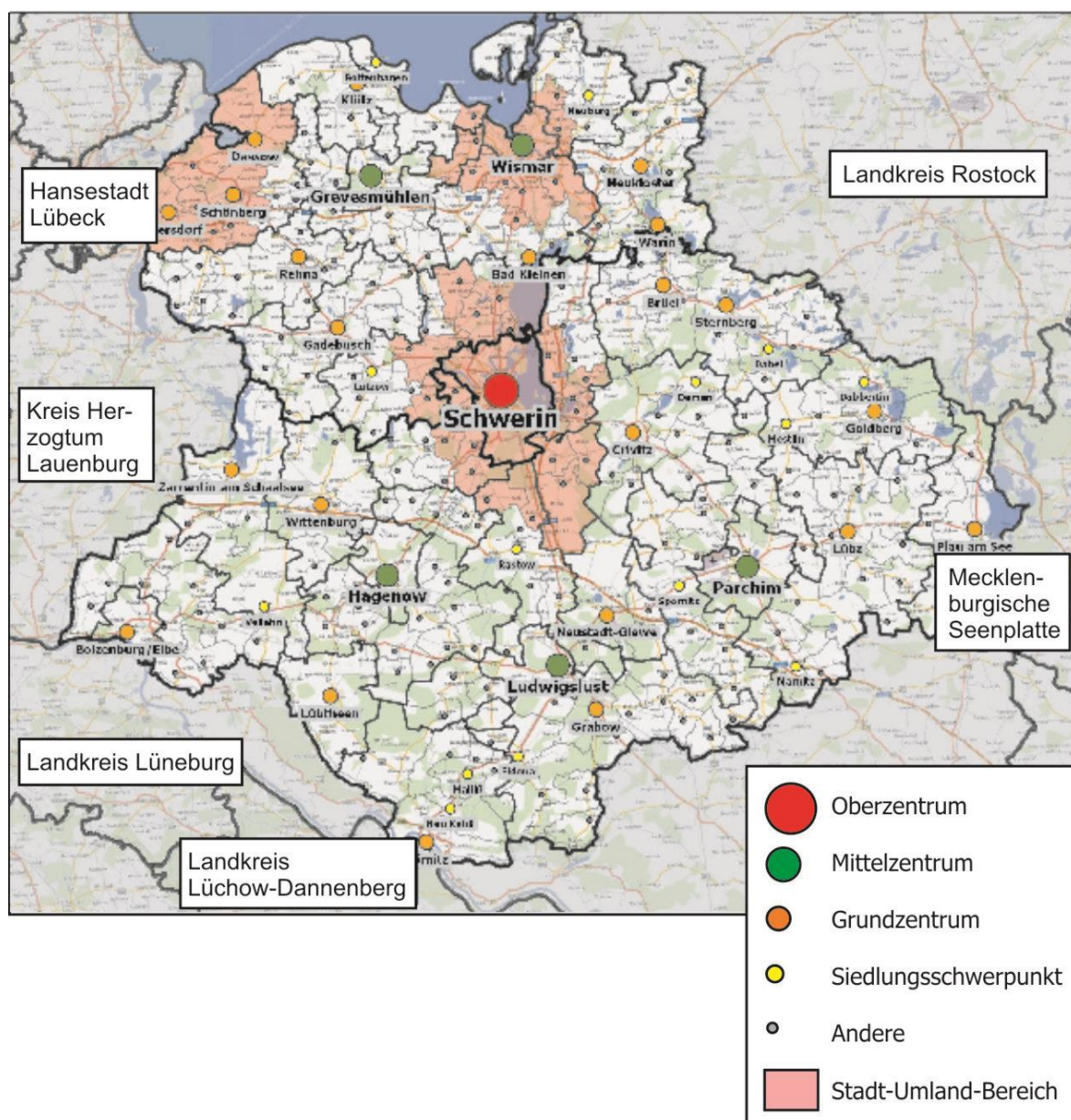


Abbildung 2: Räumliche Gliederung der Planungsregion Westmecklenburg

2.1.2 Raumstruktur der Landeshauptstadt Schwerin

Administrative Gliederung

Im RREP Westmecklenburg ist die Landeshauptstadt Schwerin als einziges Oberzentrum für die Region Westmecklenburg festgelegt. Das Stadtgebiet ist in 17 Ortsteile untergliedert, in denen es jeweils einen Ortsbeirat gibt. Folgende Ortsbeiräte sind in der Landeshauptstadt Schwerin gebildet:

1. Schelfstadt, Werdervorstadt, Schelfwerder
2. Altstadt, Feldstadt, Paulsstadt, Lewenberg
3. Großer Dreesch
4. Neu Zippendorf
5. Mueßer Holz
6. Ostorf, Gartenstadt
7. Lankow
8. Weststadt
9. Krebsförden
10. Wüstmark, Göhrener Tannen
11. Görries
12. Friedrichsthal
13. Neumühle, Sacktannen
14. Warnitz
15. Wickendorf, Medewege
16. Zippendorf
17. Mueß

Die Ortsbeiräte vertreten die Interessen der Einwohnerinnen und Einwohner des Ortsteils gegenüber der Stadtvertretung. Sie fördern die Beziehung der Einwohnerinnen und Einwohner des Ortsteils zur Stadtvertretung und zur Oberbürgermeisterin und pflegen den Kontakt zu allen im Ortsteil ansässigen Vereinigungen. Die Ortsteile bestehen wiederum aus einem oder mehreren Stadtteilen. Die räumliche Zuordnung der insgesamt 26 Stadtteile ist in Abbildung 3 dargestellt.

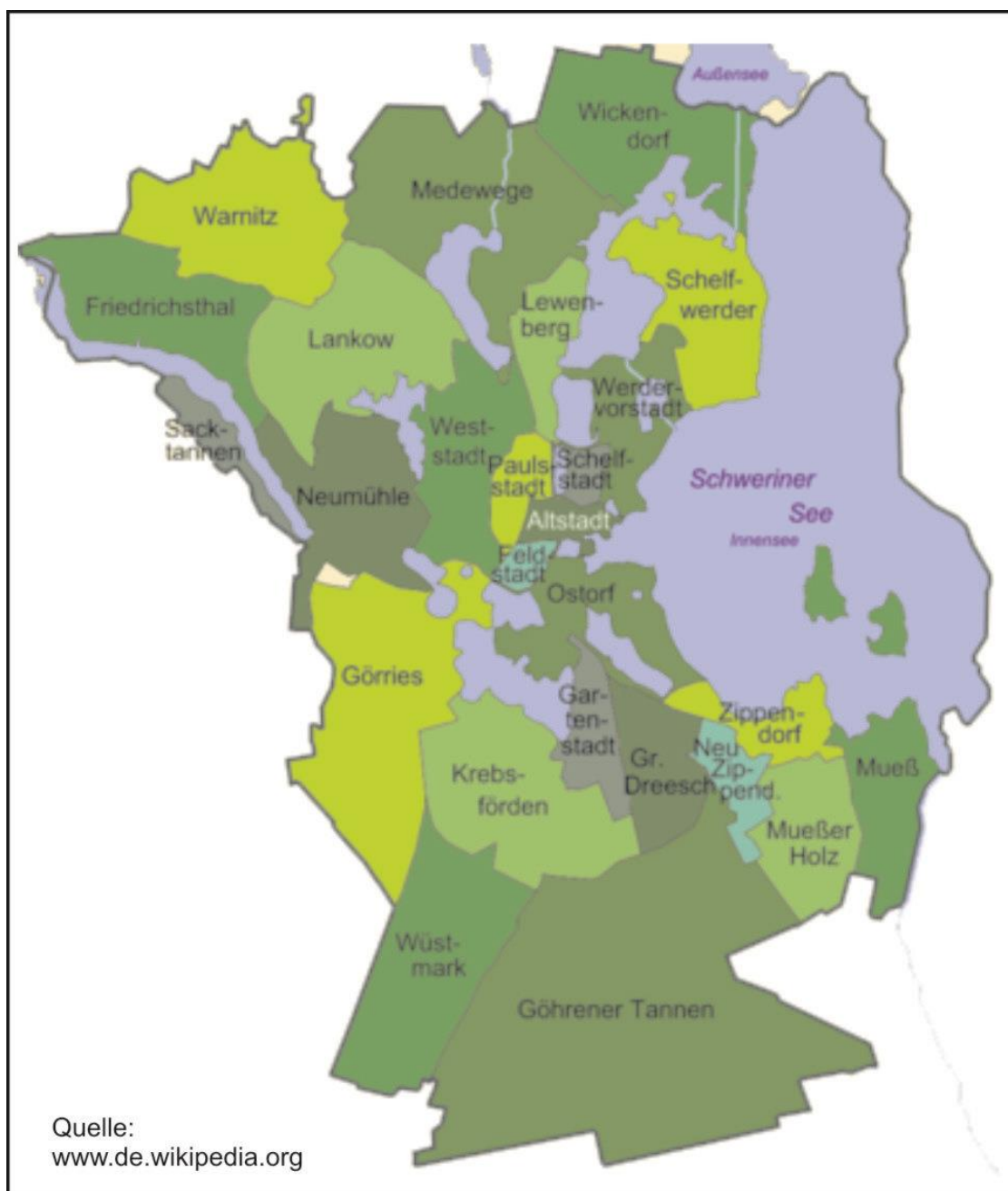


Abbildung 3: Lage der Stadtteile in der Landeshauptstadt Schwerin

Stadtstruktur und Stadtentwicklung

Ausgehend von dem historischen Stadtkern, dem heutigen Stadtteil Altstadt, entwickelte sich Schwerin zunächst um den Binnensee und die Altstadt herum. Nach dem zweiten Weltkrieg bis in die 80er Jahre entstanden dann die bis heute stadtbildprägenden Plattenbausiedlungen mit hoher Einwohnerdichte am Großen Dreesch, in Neu-Zippendorf, Mueßer Holz sowie in Lankow und der Weststadt, einhergehend mit einem Anstieg der Einwohnerzahl bis 130.000 (1988). Zudem verfügt die Stadt über zwei große Gewerbegebiete in Schwerin Süd und Görries, die neben dem Stadtzentrum die Arbeitsplatzschwerpunkte bilden.

Die Landeshauptstadt Schwerin hat bereits in dieser Zeit der Stadterweiterung eine vorausschauende Stadtentwicklungsplanung betrieben, in dem sie die Hauptwohngebiete an die Straßenbahn angeschlossen und Verdichtungen im Einzugsbereich der Straßenbahnhaltestellen vorgenommen hat. Aufgrund dieser Weichenstellungen konnte die Straßenbahn bis heute erhalten und wirtschaftlich betrieben werden.

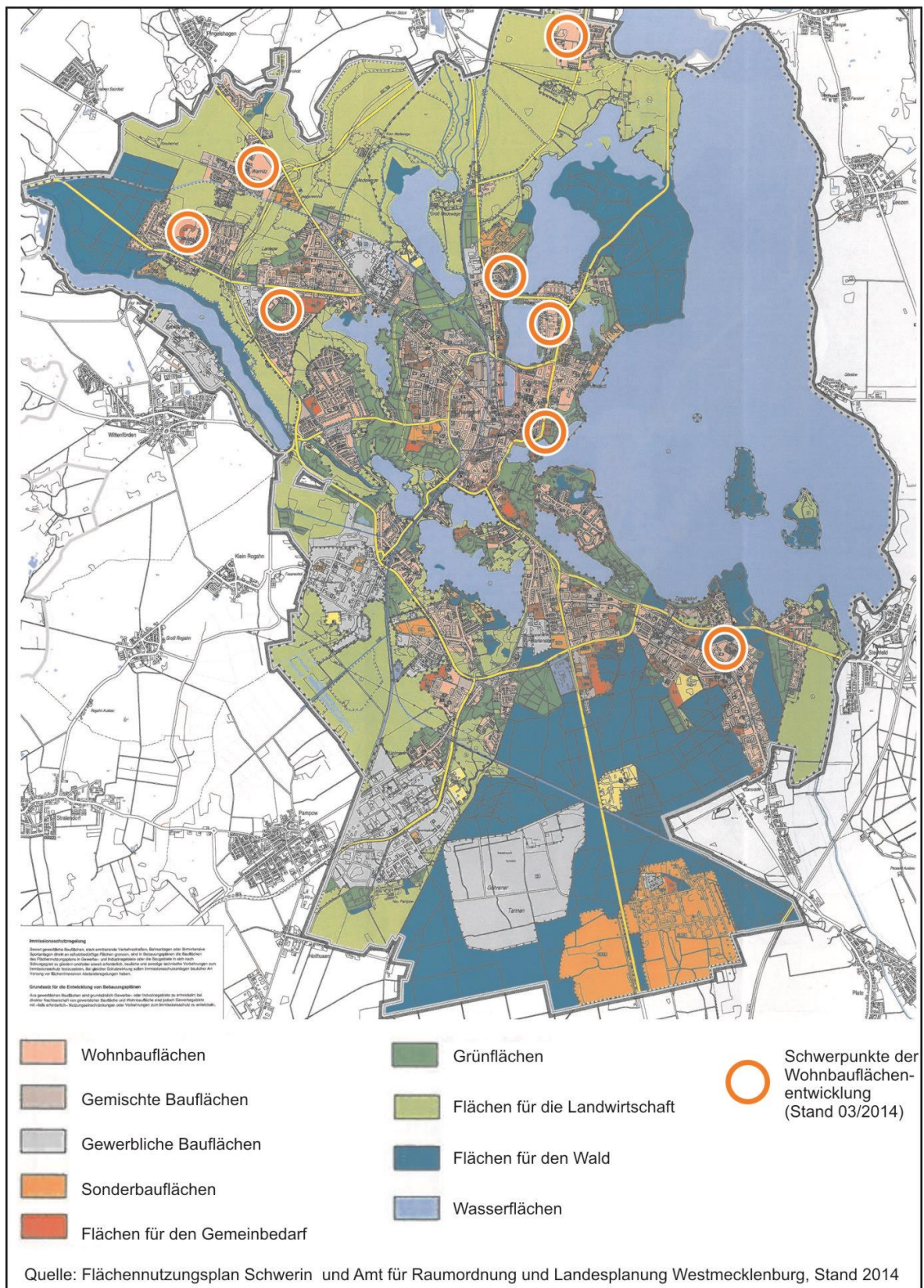
Ab 1991 wurden die historischen Bereiche der Altstadt, der Schelfstadt, der Feldstadt und seit 2004 der Paulsstadt im Rahmen der Städtebauförderung saniert, so dass bis heute ein hoher Anteil an Wohnnutzung in der Innenstadt erhalten bzw. wiedergewonnen werden konnte. Im Zuge des Programms Stadtumbau Ost wurden auch Maßnahmen zur Erhaltung und Attraktivitätssteigerung der Plattenbauquartiere durchgeführt. Dennoch gab es in diesen Stadtteilen einen erheblichen Bevölkerungsrückgang, der sich inzwischen aber deutlich abgeschwächt hat.

Um der massiven Stadtflucht ab den 90er Jahren zu begegnen, wurden vor allem in Krebsförden, in Friedrichsthal und zuletzt in Neumühle neue Wohngebiete mit geringer Verdichtung und einem hohen Anteil von Ein- und Zweifamilienhäusern entwickelt. Diese werden aber nicht mehr durch die Straßenbahn erschlossen, so dass sich hier in Verbindung mit der Siedlungs- und Einwohnerstruktur ein relativ geringer ÖPNV-Anteil eingestellt hat (vgl. Kapitel 2.1.3).

Grundlage der künftigen Schweriner Stadtentwicklungspolitik ist das Leitbild einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Dazu zählen die Stärkung des Zentrums, eine Erneuerung und Entwicklung von Stadtstruktur und Stadtbild sowie die Attraktivitätssteigerung der Großwohnsiedlungen. 2003 beschloss die Stadt Schwerin das Integrierte Stadtentwicklungskonzept „Wohnen in Schwerin“, das 2008 fortgeschrieben wurde. Es hat zum Ziel, durch Umbauprozesse die drei Stadtteile Mueßer Holz, Neu Zippendorf und Großer Dreesch zu stärken, den Bevölkerungsverlust zu stoppen und das Wohnungsangebot sukzessive an die künftige Nachfrage anzupassen.

Durch Umbau und Nachnutzung sollen verschiedene moderne Wohnungsangebote geschaffen, Grünanlagen angelegt sowie Sport- und Freizeitflächen aufgewertet werden. Außerdem sollen Leerstände insbesondere in den Plattenbausiedlungen durch behutsamen Rückbau und Aufwerten der Wohn- und Wohnumfeldqualität reduziert werden. Im übrigen Stadtgebiet wird verstärkt auf die Innenentwicklung sowie eine behutsame Nachverdichtung und Umnutzung im bestehenden Siedlungsgefüge gesetzt. Damit wird auch die Marktposition und die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV gestärkt, insbesondere indem vorhandene Straßenbahn- und Buslinien besser ausgelastet werden. Die städtebauliche Entwicklung ist im zuletzt 2014 aktualisierten Flächennutzungsplan zusammengefasst (vgl. Abbildung 3).

Anders als viele andere Städte in Ostdeutschland konnte Schwerin den Bevölkerungsverlust und die Suburbanisierung ab Anfang der 90er Jahre nicht durch Eingemeindungen kompensieren bzw. beeinflussen. Demzufolge spielt heute der an das Stadtgebiet angrenzende Stadt-Umland-Bereich speziell für die Verkehrsentwicklung eine besonders wichtige Rolle. Vor allem mit den größeren Gemeinden ist künftig eine verstärkt koordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklungsplanung gefordert, zu der auch ein attraktiver ÖPNV gehört.


Abbildung 4: Flächennutzungen im Schweriner Stadtgebiet

2.1.3 Strukturdaten (Bevölkerung und Motorisierung)

Nach dem starken Einwohnerrückgang beginnend in den 90er Jahren hat sich die Einwohnerzahl Schwerins seit 2010 bei etwa 93.000 (Hauptwohnsitz Schwerin) weitgehend stabilisiert. Die amtliche Einwohnerzahl auf Basis des Zensus 2011 (Statistik des Landes MV) liegt derzeit bei etwa 91.000. Wahrscheinlich zeigen sich jetzt erste Erfolge der umfangreichen Stadterneuerungs- und Stadtumbaumaßnahmen sowie der zahlreichen Gebäudesanierungen. Besonders positiv ist, dass sich der Abgang aus den Plattenbausiedlungen abgeschwächt hat. Nach der Etablierung der neuen Wohngebiete sind auch hier die Einwohnerzahlen nahezu konstant (vgl. Tabelle 2).

Die grundsätzliche Verteilung der Bevölkerungsschwerpunkte hat sich durch die Einwohnerentwicklung nur unwesentlich verändert. In Bezug auf die Wohnstandorte besteht weiterhin eine klare Schwerpunktbildung:

- Innenstadtbereich (Altstadt und angrenzende Stadtteile) mit rund 26.000 Einwohnerinnen und Einwohnern,
- Siedlungsband Schwerin Südost (Großer Dreesch, Neu Zippendorf, Mueßer Holz) mit insgesamt rund 23.000 Einwohnerinnen und Einwohnern,
- Weststadt mit rund 12.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und
- Lankow mit rund 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

Bei der Altersstruktur ragen die Plattenbausiedlungen mit einem signifikant hohen Anteil an älteren Menschen heraus. Zum Teil sind hier deutlich mehr als 25% der Bevölkerung über 65 Jahre. Dagegen liegt der Anteil der Senioren im inneren Stadtbereich und auch in den Neubausiedlungen deutlich unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt. Im innerstädtischen Bereich haben die Sanierungsmaßnahmen und die Neubebauungen insbesondere am Wasser in Verbindung mit einem attraktiven Wohnumfeld und kurzen Wegen in der Versorgung offenbar zu einem verstärkten Zulauf jüngerer Menschen geführt.

Durch den in den letzten Jahren zu beobachtenden Trend der Reurbanisierung, dürften speziell die Wohnquartiere im inneren Stadtbereich auch künftig verstärkt nachgefragt werden, während sich für die Plattenbausiedlungen die Frage stellt, ob ein Generationenwechsel gelingt. Die Entwicklungen sprechen insgesamt für eine weitere Stärkung der Nahmobilität, aber auch für noch zu erschließende ÖPNV-Potenziale.

Das ÖPNV-Kundenpotenzial wird auch beeinflusst durch die Motorisierung bzw. die Anzahl der zur Verfügung stehenden Pkw. Die in Abbildung 5 dargestellte Entwicklung der Motorisierung zeigt einen über Jahre kontinuierlichen Anstieg des Pkw-Besatzes, der mit rückläufigen ÖPNV-Nutzerzahlen korrespondiert. Es zeichnet sich jedoch aktuell eine Stabilisierung und sogar eine rückläufige Pkw-Verkehrsleistung ab. Auch dies spricht für perspektivisch wachsende Potenziale für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV).

Bemerkenswert ist die räumliche Differenzierung der Motorisierung. Hier zeigt sich eine deutlich überdurchschnittliche Motorisierung in den Neubaugebieten bzw. den gering verdichteten Wohnquartieren mit einem hohen Anteil von Ein- und Zweifamilienhäusern, die zudem nur an das Busliniennetz angebunden sind. Spitzenwerte nehmen hier die Stadtteile Göhrener Tannen, Mueß und Friedrichsthal ein. Dagegen weist das innere Stadtgebiet auffällig niedrige Motorisierungsgrade auf. Die Stadtteile Schelfstadt, Paulsstadt und Feldstadt liegen nur bei rund 350 Pkw/1.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Hier dürfte besonders der Fuß- und Radverkehr hohe Verkehrsmittelanteile aufweisen, da der ÖPNV aufgrund der meist kurzen Wegestrecken gegenüber dem Fuß- und Radverkehr in vielen Fällen nicht konkurrenzfähig ist.

In der Gesamtschau von Stadt- und Strukturdatenentwicklung ergibt sich eine verhalten positive Perspektive für den Umweltverbund und letztlich auch den ÖPNV, sofern dessen Qualitäten erhalten und zielgerichtet angepasst bzw. optimiert werden.

Stadtteil	Einwohner mit Hauptwohnsitz			Altergruppe > 65 J.		Priv. Pkw / 1000 EW
	12/2014	12/2013	Veränd.	Anzahl	%	
Altstadt	3.302	3.219	3%	568	17%	362
Feldstadt	4.202	4.198	0%	688	16%	348
Paulsstadt	8.421	8.447	0%	945	11%	350
Schelfstadt	4.408	4.401	0%	565	13%	346
Werdervorstadt	4.825	4.592	5%	1.107	23%	415
Lewenberg	1.705	1.665	2%	410	24%	313
Medewege	220	220	0%	44	20%	498
Wickendorf	664	676	-2%	101	15%	573
Schelfwerder	./.	./.	./.	./.	./.	./.
Weststadt	11.413	11.485	-1%	4.280	38%	397
Lankow	9.738	9.837	-1%	3.116	32%	353
Neumühle	2.959	2.855	4%	572	19%	526
Friedrichsthal	3.485	3.510	-1%	925	27%	582
Warnitz	1.502	1.479	2%	278	19%	574
Sacktannen	./.	./.	./.	./.	./.	./.
Ostorf	2.397	2.376	1%	593	25%	447
Großer Dreesch	7.779	7.740	1%	2.294	29%	304
Gartenstadt	2.537	2.496	2%	714	28%	489
Krebsförden	5.585	5.626	-1%	1.183	21%	491
Görries	950	961	-1%	245	26%	553
Wüstmark	629	604	4%	122	19%	565
Göhrener Tannen	151	153	-1%	17	11%	628
Zippendorf	1.060	1.052	1%	626	59%	357
Neu Zippendorf	5.075	5.182	-2%	1.786	35%	287
Mueßer Holz	9.766	9.635	1%	1.666	17%	240
Mueß	912	936	-3%	260	29%	629
Gesamtstadt	93.685	93.345	0%	23.105	25%	381

Datenquelle: Stadt Schwerin, Fachdienst Grundsatzangelegenheiten, Controlling, Statistik 2015

Die amtliche Einwohnerzahl der Landeshauptstadt Schwerin auf Basis Zensus 2011 betrug zum 31.12.2014 insgesamt 92.138 Personen (Quelle: Statistisches Amt MV 2015)

Tabelle 2: Strukturdaten auf Stadtteilebene (Hauptwohnsitz Schwerin)

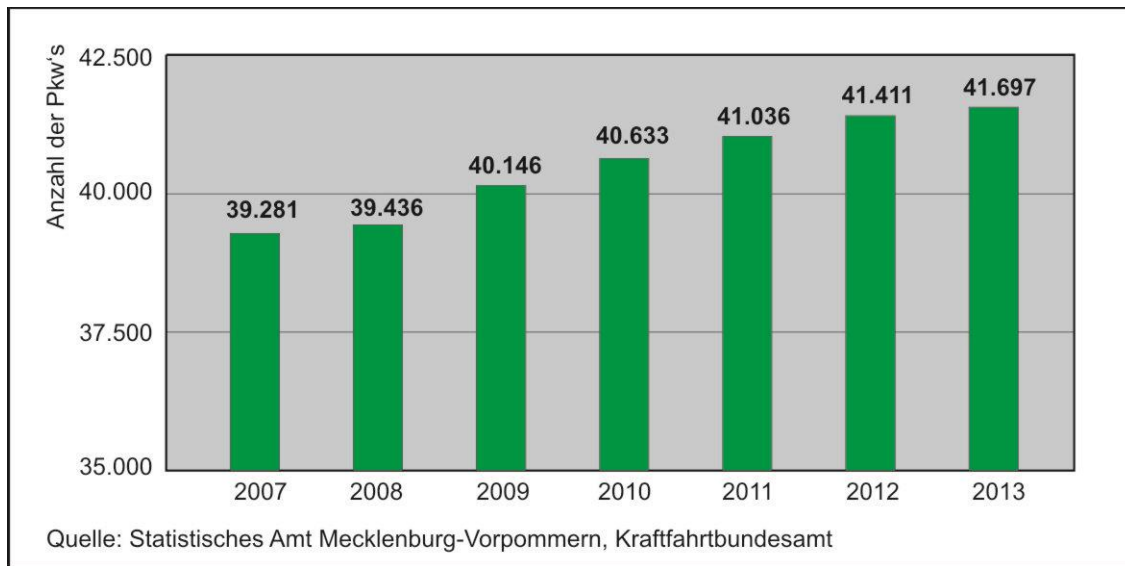


Abbildung 5: Entwicklung der in Schwerin zugelassenen Pkws von 2007 – 2013

Pendlerverflechtungen

Ein wesentlicher Aspekt bei der Analyse des Verkehrsaufkommens sowie zur Planung von Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsangeboten sind die Pendlerverflechtungen. Die folgenden Angaben basieren auf Daten der Bundesanstalt für Arbeit für das Jahr 2012 bzw. den Angaben des Statistischen Amtes des Landes Mecklenburg-Vorpommern⁵. Die Tabelle 3 und die Abbildungen 6.1 und 6.2 geben einen Überblick zu den Pendlerverflechtungen im regionalen Kontext.

Aus der Analyse der Pendlerverflechtungen wird die Bedeutung Schwerins innerhalb der Planungsregion sowie insbesondere der Oberzentren Hamburg und Lübeck außerhalb der Planungsregion für die Erwerbstätigen der Planungsregion Westmecklenburg deutlich. Schwerin ist die Stadt mit dem größten positiven Pendlersaldo in Mecklenburg-Vorpommern (noch vor Rostock), d.h. es gibt erheblich mehr Ein- als Aus-Pendlerinnen und -Pendler (vgl. Tab. 3).

Gebietskörperschaft	Beschäftigte am		Aus-pendler	Ein-pendler	Pendler-saldo
	Arbeitsort	Wohnort			
Hansestadt Rostock	81869	71858	20666	30677	10011
Landeshauptstadt Schwerin	47245	32983	9939	24201	14262
Landkreis Mecklenburgische Seenplatte	89624	94280	16496	11840	-4656
Landkreis Rostock	62665	78377	34475	18763	-15712
Landkreis Vorpommern-Rügen	70821	79577	16388	7632	-8756
Landkreis Nordwestmecklenburg	43793	59509	24770	9054	-15716
Landkreis Vorpommern-Greifswald	75895	80812	15292	10375	-4917
Landkreis Ludwigslust-Parchim	61262	84191	34792	11863	-22929
Summe Mecklenburg-Vorpommern	533174	581587	172818	124405	-48413

Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, SIS Online 2014

Tabelle 3: Vergleich der Pendlerströme in Mecklenburg-Vorpommern

Von besonderer Bedeutung sind die Pendlerbeziehungen in Bezug auf die Zentralen Orte. Die Abbildung 6.1 zeigt die Ein- und Aus-Pendlerinnen und -Pendler des Oberzentrums Schwerin und der Mittelzentren Hansestadt Wismar, Grevesmühlen, Hagenow, Ludwigslust und Parchim sowie die der Landkreise Nordwestmecklenburg und Ludwigslust-Parchim.

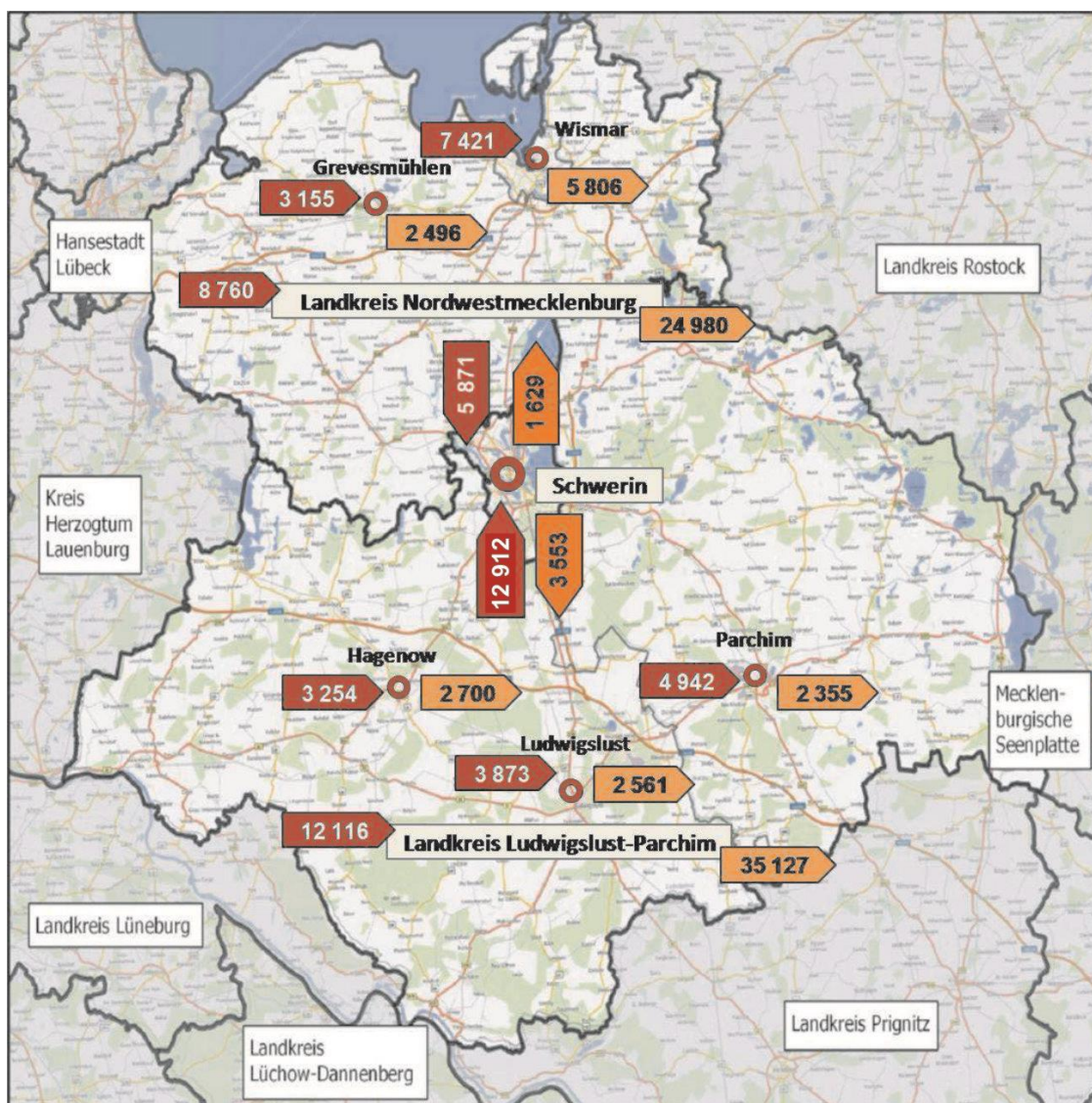
Innerhalb der Region zieht die Landeshauptstadt knapp 19.000 Berufspendlerinnen und -pendler aus den Landkreisen Nordwestmecklenburg (5.871) und Ludwigslust-Parchim (12.912) an, während aus Schwerin in die Landkreise nur 1.629 (NWM) bzw. 3.553 (LUP) sozialversicherungspflichtig beschäftigte Personen pendeln. Insgesamt ergeben sich für Schwerin etwa 34.000 Ein- und Auspendlerinnen und -pendler. Dies entspricht fast 70.000 die Stadtgrenzen überschreitende Fahrten pro Werktag.

⁶ © Statistik der Bundesagentur für Arbeit, 30.06.2012/StatA M-v 30.06.2012

Aus den übrigen Planungsregionen bzw. Landkreisen in Mecklenburg-Vorpommern pendeln in die Region Westmecklenburg insgesamt rund 7.800 Personen, wobei der Landkreis Rostock mit etwa 3.000 Pendlerinnen und Pendlern den größten Anteil ausmacht. In die anderen Landkreise von Mecklenburg-Vorpommern pendeln knapp 5.900 Menschen.

Den höchsten Anteil der Arbeitspendlerinnen und -pendler stellen die Auspendlerinnen und -pendler andere Bundesländer (Abb. 6.2). In die westlichen Bundesländer pendeln fast 33.000 Personen. Wie erwartet liegen die Ziele vor allem in Schleswig-Holstein (ca. 18.000) einschließlich Lübeck, in Hamburg (ca. 8.100) und Niedersachsen (ca. 3.700). Die Einpendlerströme aus den westlichen Bundesländern betragen ca. 6.600 Personen mit dem Hauptbezugspunkt Schleswig-Holstein (ca. 3.200).

Deutlich geringer fällt der Anteil der Berufspendlerinnen und -pendler in bzw. aus den östlichen Bundesländern und Berlin aus. Das Verhältnis von etwa 4.100 Auspendlern zu 3.800 Einpendlern ist relativ ausgewogen.



Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2012

Abbildung 6: Regionale Pendlerströme in der Planungsregion Westmecklenburg

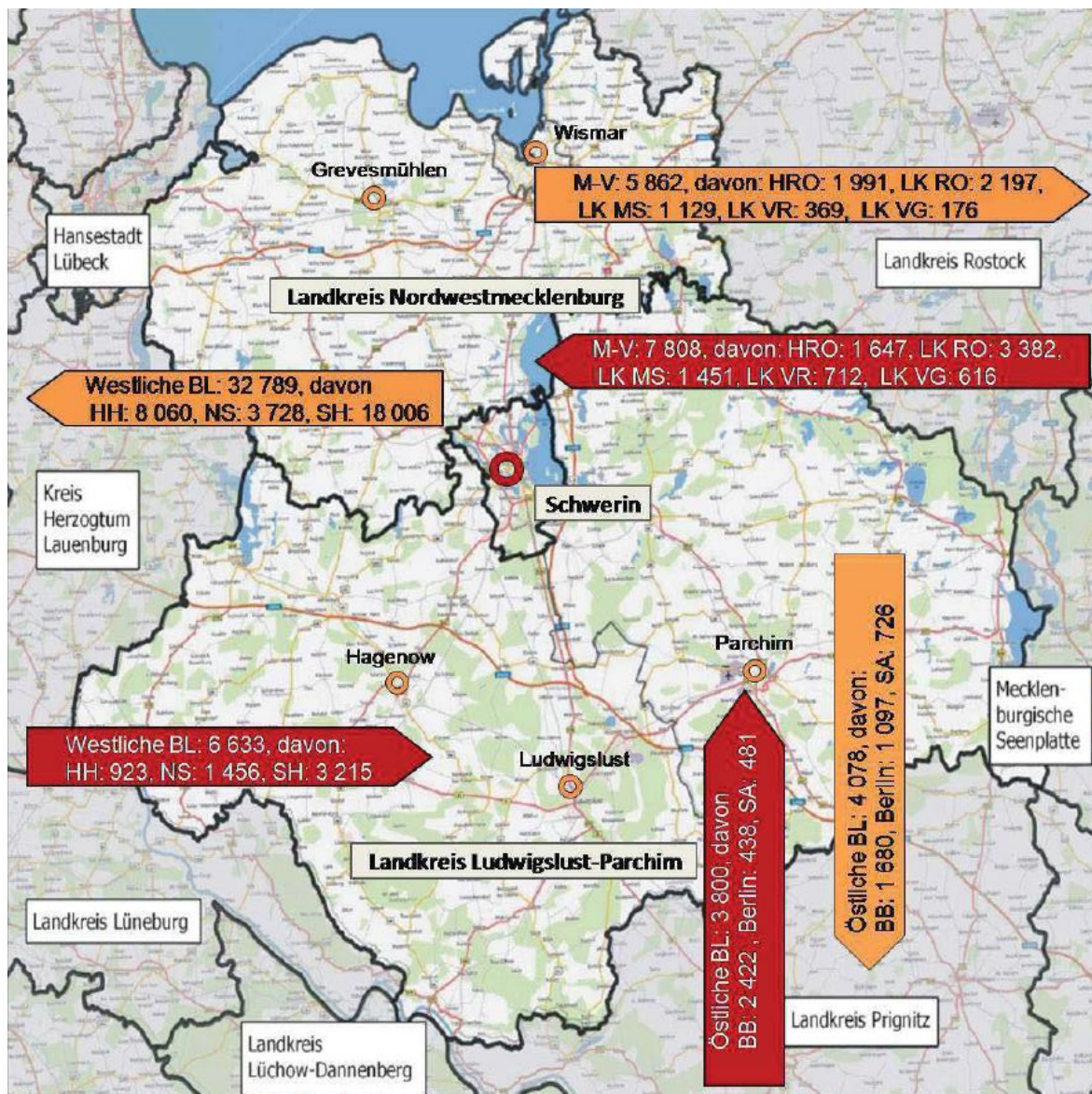


Abbildung 7: Überregionale Pendlerströme in Westmecklenburg

Auch wenn es zur Verkehrsmittelwahl der Pendlerinnen und Pendler keine auf den betrachteten Verkehrsraum bezogene Statistik gibt, deuten Auswertungen von Daten der Agentur für Arbeit und Auswertungen des Landes Baden-Württemberg zu einem Ländervergleich (vgl. statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 04/2010) darauf hin, dass der derzeitige Anteil des ÖPNV für die hier dargestellten Pendlerströme marginal bzw. planerisch vernachlässigbar ist.

2.1.4 Potenziale im Freizeit- und Tourismussektor

Die Region Westmecklenburg verfügt neben der Landeshauptstadt Schwerin mit der umgebenden Seenlandschaft sowie der Hansestadt Wismar mit der Ostseeküste über herausragende touristische Destinationen.

Als wichtige Zielorte der Region sind das Ostseebad Boltenhagen und die Insel Poel zu sehen. Darüber hinaus ist die gesamte Ostseeküste von der Insel Poel über Wismar, Wohlenberger Wieck, Ostseebad Boltenhagen, Dassow bis an die schleswig-holsteinische Landesgrenze ein Gebiet mit zum Teil erheblichem touristischem Entwicklungspotenzial.

Im Landesinnern sind insbesondere die Seen in und um Schwerin, das Biosphärenreservat Schaalsee, der Naturpark Mecklenburgisches Elbetal als Teil des Biosphärenreservats Flusslandschaft Elbe sowie der Plauer See wichtige touristische Ziele.

Darüber hinaus besteht mit dem Alpin-Center in Wittenburg eine weitere touristische Zieldestination von überregionaler Bedeutung.

Als wesentliche touristische Ziele innerhalb des Schweriner Stadtgebietes sind hervorzuheben:

- Die Altstadt mit Schloss, Mecklenburgischem Staatstheater und Staatsmuseum,
- das Areal der BUGA 2009,
- die Seen im Stadtgebiet,
- die Sport- und Kongresshalle,
- der Zoo und
- das Freilichtmuseum Mueß.

2.1.5 Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes

Die Planungsregion Westmecklenburg ist geprägt durch eine große Ausdehnung mit dünner Besiedlung. Damit sind ökologisch sinnvolle Bündelungseffekte von Verkehrsströmen, die eine Systemstärke des ÖPNV sind, äußerst schwer zu realisieren. Durch den Rückgang der Einwohnerzahlen verschlechtern sich objektiv hierfür die Voraussetzungen. Eine Verbesserung der verkehrlichen Situation in den ländlichen Räumen im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Zentren, auch unter den Bedingungen des Klimawandels können als Chance genutzt werden. Steigende Energiepreise und ein generelles Umdenken im Zeitalter des Klimawandels können zu Bewusstseinsveränderungen hinsichtlich Mobilität und Verkehr führen.

Folgende Anforderungen müssen daher generell an den ÖPNV zur Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes gestellt werden:

- Steigerung der Energieeffizienz im regionalen Nahverkehr durch die Optimierung von Angebot, Transportwegen und Transportmitteln und zur Senkung der regionalen Treibhausgasemissionen
- Steigerung der Attraktivität des ÖPNV
- Berücksichtigung von Klimaanpassung im Regionalen Nahverkehr

Die sich hieraus abzuleitenden konkreten Standards werden im Kap. 6.1 definiert.

2.2 Netz- und Angebotsstruktur

2.2.1 Gesamtsituation

Der Öffentliche Personennahverkehr in der Landeshauptstadt Schwerin ist geprägt durch

- das innerstädtische Liniennetz von Straßenbahn und Stadtbus der Nahverkehr Schwerin GmbH (NVS),
- den SPNV der DB Regio AG und der Ostdeutschen Eisenbahngesellschaft mbH (ODEG),
- die Buslinien im Stadt-Umland-Verkehr der NVS, der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH und der NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH sowie
- die nach Schwerin aus den umliegenden Landkreisen einfahrenden Regionalbuslinien verschiedener Verkehrsunternehmen.

Außerdem verkehrt saisonal die eher touristisch relevante Fähre über den Schweriner Pfaffenteich.

Die Angebotsstruktur des Schweriner ÖPNV ist an die differenzierte Nachfragesituation im städtischen Verkehr und des Stadt-Umland-Verkehrs angepasst. Beim Angebot des Stadtverkehrs, insbesondere bei der Straßenbahn, überwiegen angebotsorientiert gestaltete und vertaktete Fahrpläne.

Im Stadtbusverkehr und vor allem im Stadt-Umland-Verkehr gibt es derzeit stärker nachfrageorientierte Fahrplanangebote. Die relativ einfache Netzstruktur ermöglicht bei der Angebotsanpassung getakteter Leistungen an Nachfrageschwankungen einen Verzicht auf tageszeitliche Taktwechsel über mehrere Taktstufen, was zu einem weitgehend kundenfreundlichen und gut strukturierten Liniennetz und Fahrplan führt. Demgegenüber bieten die nachfrageorientierten, aber ungetakteten Busangebote deutlich weniger Qualität und Kundenfreundlichkeit.

Nachfolgend ist die bestehenden Netz- und Angebotsstruktur (Stand Fahrplan 2014/2015) des SPNV und ÖPNV dargestellt. Eine Bewertung der ÖPNV-Qualität erfolgt im Abgleich zu den für die Planungsregion einheitlich definierten Bedienungsstandards (vgl. Kapitel 4.3 und 4.5).

2.2.2 Schienenpersonennahverkehr

Das Schienennetz im Verkehrsraum Westmecklenburg weist eine im Wesentlichen sternförmig auf das Oberzentrum Schwerin zulaufende Struktur auf, verbindet die wichtigsten zentralen Orte in der Region miteinander und sichert die Verknüpfung zu den Nachbarregionen. Für die Landeshauptstadt Schwerin sind dabei folgende Achsen bzw. Strecken relevant:

- Eine Nord-Süd-Achse verbindet Wismar, Schwerin sowie Ludwigslust und bindet die Planungsregion an den Großraum Berlin/Brandenburg an.
- Eine Nordost-Südwest-Achse verbindet Rostock, Bützow, Schwerin, Hagenow sowie Boizenburg und bindet die Planungsregion an den Großraum Hamburg an.
- Eine West-Ost-Achse zwischen Rehna, Gadebusch, Schwerin, Crivitz und Parchim besitzt regionale Bedeutung für die Anbindung von Schwerin an sein Umland.

Auf diesem Schienennetz ist folgendes Angebot mit den Produkten RegionalExpress (RE) und RegionalBahn (RB) von den Eisenbahnverkehrsunternehmen realisiert:

Linie	Relation	Angebot
RE 1	Hamburg – Boizenburg – Hagenow Land – Schwerin – Bad Kleinen – Bützow – Rostock	120-min-Grundtakt mit abschnittswisen Verdichtungen und Taktverschiebungen, zeitweise Verdichtung auf 60-min.-Takt durch Überlagerung mit Fernverkehr
RE 2	Cottbus - Berlin – Wittenberge – Grabow – Ludwigslust – Schwerin – Bad Kleinen – Wismar	120-min-Grundtakt, Verdichtung auf 60-min.-Takt zwischen Ludwigslust und Wismar durch Überlagerung mit RE 7
RE 17	Ludwigslust – Schwerin – Bad Kleinen – Wismar	120-min-Grundtakt Verdichtung auf 60-min.-Takt zwischen Ludwigslust und Wismar durch Überlagerung mit RE 2
RB 13	Rehna – Gadebusch – Schwerin – Crivitz – Parchim	60-min Grundtakt zwischen Gadebusch und Parchim, 120-min-Grundtakt zwischen Rehna und Gadebusch mit zeitweiser Verdichtung, 120-min-Takt auf der Gesamtstrecke am Sonntag vormittags
RB 18	Bad Kleinen - Schwerin	120-min-Grundtakt

Tabelle 4: SPNV-Verbindungen über Schwerin

Das Angebot auf der RE1 wird ergänzt durch einen ebenfalls im 120-min-Takt verkehrenden IC Hamburg - Stralsund, der in Schwerin Hbf. hält und vor allem für den touristischen Verkehr hohe Bedeutung hat.

Die SPNV-Verbindungen sichern die Anbindung der Planungsregion an die Landeshauptstadt Schwerin und verbinden Schwerin selbst mit den Wirtschaftszentren der Metropolregion Hamburg, der Metropolregion Berlin und der Hansestadt Rostock.

Durch die teilweise Überlagerung der SPNV-Linien wird auf den meisten SPNV-Verbindungen tagsüber mindestens eine stündliche Bedienung angeboten.

Im Schweriner Stadtgebiet liegen insgesamt 8 Bahnstationen, so dass der SPNV auch eine innerstädtische Erschließungs- und Verbindungsfunktion wahrnimmt. Die folgende Abbildung zeigt die Bahnstrecken im Stadtgebiet und die Einzugsbereiche der Bahnstationen. Neben dem Hauptbahnhof als wichtigstem ÖPNV-Knoten in der gesamten Planungsregion ist vor allem die Station Schwerin-Mitte hervorzuheben, die ebenfalls von allen SPNV-Linien bedient wird und eine wichtige Funktion für die Anbindung des Schweriner Stadtzentrums einnimmt.

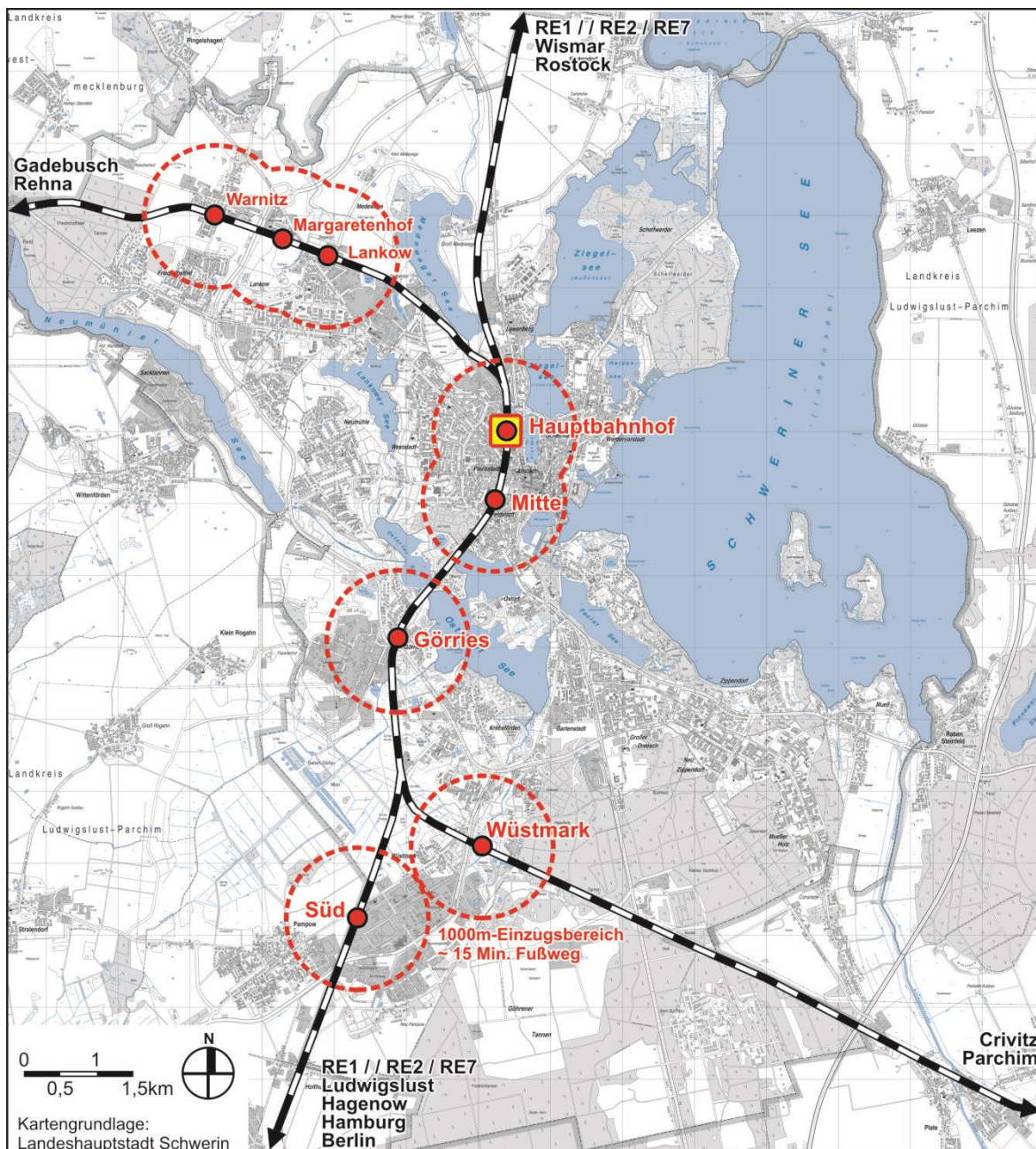


Abbildung 8: SPNV-Erschließung des Schwerin Stadtgebietes

2.2.3 Stadtverkehr Schwerin

Wichtigster Verkehrsträger im städtischen ÖPNV ist die Straßenbahn mit ca. 11,8 Mio. Fahrgästen pro Jahr gefolgt von den Stadtbuslinien mit ca. 4,4 Mio. Fahrgästen pro Jahr(2014).

Die Erschließung erfolgt über 57 Haltestellen im Straßenbahnnetz und 309 Haltestellen im Stadtbusverkehr, 18 Haltestellen werden gemeinsam von Bus und Straßenbahn bedient. Eine Übersicht über die aktuell bedienten Linien und die Fahrgastzahlen gibt folgende Tabelle.

Linie		Fahrgäste
1	Kliniken – Hauptbahnhof – Marienplatz – Hegelstraße	3.630.000
2	Lankow-Siedlung - Pl. d. Freiheit - Marienplatz - Stauffenbergstr. - Berliner Pl. - Hegelstraße	7.155.000
3	Hegelstraße - Stauffenbergstraße - Haselholz -Waldfriedhof - Krebsförden - Neu Pampow	245.000
4	Platz der Freiheit - Marienplatz - Waldfriedhof - Krebsförden - Neu Pampow	757.000
Straßenbahn		11.787.000
1	Kliniken – Hauptbahnhof – Marienplatz – Platz der Jugend	51.000
5	Hauptbahnhof P+R - Marienplatz - Görries	160.000
6	Stauffenbergstraße - Mueß - Raben Steinfeld - Pinnow / Godern / Görslow	116.000
7	Hauptbahnhof P+R - Marienplatz - Gartenstadt - Krebsförden Dorf - Grabenstraße - Krebsförden	760.000
8	Hauptbahnhof - Kliniken - Wickendorf - Seehof - Hundorf - Lübstorf	105.000
9	Stauffenbergstraße - Am Grünen Tal - Stern Buchholz	12.000
10	Buchenweg - Knaudtstraße - Schloss - Marienplatz - Hbf - PdF - Alter Friedhof - Bleicherufer	781.000
11	(Buchenweg) - Walther-Rathenau-Str. - Schelfmarkt - Hbf - PdF - Alter Friedhof - (Bleicherufer)	480.000
12	Marienplatz -Platz der Freiheit - Neumühle - Sacktannen - Wittenförden, Ahornallee	141.000
13	Lankow-Siedlung - Sacktannen - (Wittenförden) - Krebsförden - Otto-von-Guericke-Str.	47.000
14	Lankow-Siedlung - Neumühle -Platz der Freiheit - Marienplatz - Sternwarte - Jugendherberge	661.000
16	Kantstraße - Am Grünen Tal - Waldfriedhof - Krebsförden - Grabenstraße - Görries	667.000
17	Friedrichsthal - Lankow-Siedlung - Kieler Straße	58.000
18	Friedrichsthal - Lankow-Siedlung - Kieler Straße - Margaretenhof - Warnitz - Pingelshagen	348.000
19	Hauptbahnhof P+R - Marienplatz- Betriebshof NVS	25.000
Stadtbus		4.412.000
Gesamt		16.200.000

Alle Werte auf 1000er gerundet

Anmerkung: Da für den neuen Fahrplan ab 2016 noch keine Nachfrageerhebungen vorliegen, beziehen sich die Angaben auf den letzten Erhebungstand zum Fahrplan 2014/2015

Tabelle 5: Fahrgäste der Straßenbahn- und Buslinien der NVS

Straßenbahn

Das Rückgrat des ÖPNV in Schwerin bildet ein der stadtstrukturellen Schwerpunktachse auf der Landbrücke zwischen Lankower See, Ostorfer See sowie Schweriner See folgendes Straßenbahnnetz, welches in Nord-Süd-Richtung periphere Wohnungs- und Gewerbestandorte mit dem Stadtzentrum verbindet. Zwei im Norden (Kliniken) bzw. Nordwesten (Lankow-Siedlung) beginnende Achsen bündeln sich im Stadtzentrum und verzweigen erneut in zwei Achsen nach Süden (Schwerin-Süd) bzw. Südosten (Mueßer Holz).

An dieses Straßenbahnnetz angebunden sind die in den 1970er und 1980er Jahren entstandenen Großwohnsiedlungen Lankow, Großer Dreesch, Neu Zippendorf und Mueßer Holz sowie die Gewerbestandorte Wüstmark, Schwerin-Süd und Neu Pampow.

Das Straßenbahnnetz umfasst eine Linienlänge von ca. 41 Kilometern. Im Linienbetrieb werden ausschließlich Niederflur-Gelenktriebwagen (Typ SN2001, Hersteller Bombardier) eingesetzt. Die 30 Fahrzeuge wurden in den Jahren 2001 bis 2003 beschafft.

Im Einzelnen verkehren folgende Linien:

- **Linie 1:** Kliniken – Hegelstraße (je nach Betriebszeit alle 15, 20 bzw. 30 Minuten) von 04:00 Uhr bis 20:00 Uhr mit NF-Gelenktriebwagen, im Abendverkehr von 20:00 Uhr bis 23:30 Uhr mit Omnibussen nur zwischen Kliniken und Platz der Jugend
- **Linie 2:** Lankow Siedlung – Hegelstraße (je nach Betriebszeit alle 15, 20 bzw. 30 Minuten) ganztägig von 0:00 Uhr bis 24:00 Uhr, tagsüber in Doppeltraktion mit 2 NF-Gelenktriebwagen, im Abend- und Nachtverkehr mit einem NF-Gelenktriebwagen
- **Linie 3:** Hegelstraße – Neu Pampow (Verstärker in der Hauptverkehrszeit Mo-Fr früh von 06:00 Uhr bis 08.30 Uhr und nachmittags von 13:00 Uhr bis 18:00 Uhr alle 30 Minuten) mit einem NF-Gelenktriebwagen
- **Linie 4:** Platz der Freiheit – Neu Pampow (je nach Betriebszeit alle 30 bzw. 60 Minuten) von 05:00 Uhr bis 23:00 Uhr mit einem NF-Gelenktriebwagen

Netz- und Angebotsstruktur der 4 Straßenbahnlinien sind den unterschiedlichen Erschließungs- und Verbindungsfunktionen der einzelnen Streckenabschnitte angepasst. Die Linien 1 und 2 binden die Siedlungsschwerpunkte an das Stadtzentrum an und werden jeweils in einem 15-min-Grundtakt gefahren, welcher sich zwischen Stadtzentrum (Marienplatz) und den Großwohnsiedlungen im Südosten (Hegelstraße) zum 7,5-min-Takt überlagert. An Sonntagen erfolgt eine Ausdünnung auf einen 20-min-Grundtakt, im Abendverkehr eine abschnittsweise Substitution durch Busverkehre. Die Linie 4 verbindet das Stadtzentrum mit den wichtigsten Gewerbestandorten Wüstmark, Schwerin-Süd und Neu Pampow im Süden der Stadt im 30-min-Grundtakt mit Ausdünnung sonntags auf 60 min. In Spitzenzeiten wird der südliche Ast zum 15-min-Gesamttakt durch die Linie 3 verstärkt, welche tangential von den Gewerbegebieten zu den südöstlichen Wohngebieten Großer Dreesch, Neu-Zippendorf und Mueßer Holz geführt wird.

Stadtbus

Das Straßenbahnnetz wird durch ein umfangreiches, in der Linienführung gut strukturiertes Stadtbusnetz ergänzt. Dieses Busliniennetz erfüllt im Wesentlichen die folgenden Aufgaben:

- Erschließung der straßenbahnfernen Bereiche der Kernstadt,
- radiale Anbindung von Siedlungsgebieten an das Stadtzentrum,
- Anbindung von peripheren Siedlungsgebieten im Norden und Süden der Stadt an das Straßenbahnnetz,
- tangentielle Verbindung und radiale Anbindung von räumlich durch Lankower See, Ostorfer See von der Kernstadt getrennte Siedlungs- und Gewerbegebiete im Westen der Stadt,
- tangentielle Verbindungen und Erschließungen zwischen Wohn- und Gewerbestandorten im Süden der Stadt.

Das Stadtbusliniennetz umfasst zum 1. Januar 2016 eine Linienlänge von ca. 145 Kilometern. Insgesamt bedienen 40 Busse, davon 17 Gelenkbusse folgende Stadtbuslinien

- Linie 5: Hauptbahnhof P+R – Görries
- Linie 6: Großer Dreesch (Stauffenbergstraße) – Mueß
- Linie 7: Hauptbahnhof P+R – Krebsförden
- Linie 8: Hauptbahnhof – Kliniken – Wickendorf - Lübstorf
- Linie 9: Großer Dreesch (Stauffenbergstraße) – Stern Buchholz

- Linie 10: Schelfwerder (Buchenweg) – Schloss – Weststadt - Bleicherufer
- Linie 11: Walther-Rathenau-Straße – Friedrichstraße – Weststadt - Bleicherufer
- Linie 12: Hauptbahnhof – Neumühle – Sacktannen
(weiter als Stadt-Umland-Linie nach Wittenförden)
- Linie 13: Lankow Siedlung –Mueßer Holz (Otto-von-Guericke-Straße)
- Linie 14: Lankow Siedlung – Marienplatz – Ostorf (Jugendherberge)
- Linie 16: Mueßer Holz (Otto-von-Guericke-Straße) – Görries
- Linie 17: Friedrichsthal – Lankow (Kieler Straße)
- Linie 18: Friedrichsthal – Lankow – Warnitz
(und als Stadt-Umland-Linie nach Pingelshagen)
- Linie 19: Hauptbahnhof P+R – Gartenstadt – Betriebshof NVS
- Linie 20: Großer Dreesch (Stauffenbergstraße) – Göhrener Tannen

Die Angebotsstruktur der 15 Stadtbuslinien ist funktions- und nachfrageorientiert gestaltet. Dabei kann grob folgende Angebotsstruktur differenziert werden:

- Linien im 30-min-Grundtakt mit zeitweisen Verdichtungen und Ausdünnungen insbesondere auf einen 60-min-Grundtakt an Wochenenden (Linien 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12 und 16)
- Linien ohne starren Taktfahrplan mit einem Fahrtenangebot annähernd alle 60 min im Tagesverkehr montags-freitags und entsprechenden Ausdünnungen abends und an Wochenenden (Linien 14, 17 und 18),
- Verstärkungs- und Berufsverkehrslinien mit überwiegendem Fahrtenangebot in Spitzenzeiten sowie Einzelfahrten abends und an Wochenenden (Linien 9, 13 und 20) sowie
- Linien mit ungetakteten Einzelfahrten (Linie 19).

Die teilweise Aufgabe der Stadt-Umland-Bedienung (vgl. Kapitel 1.2) wurde von der NVS für eine Verlagerung der Kapazitäten hin zu einer Weiterentwicklung des Stadtverkehrs genutzt.



Linien-Nr.	Unterlinie	Linienverlauf	Betriebsbeginn	Betriebschluss	Fahrtenangebot (Fahrplankakt)				
					Mo - Fr				
					HVZ 1	NVZ	HVZ 2	HVZ 3	SVZ
			Mo - Fr	Mo - Fr	6 - 9 Uhr	9 - 12 Uhr	12 - 15 Uhr	15 - 20 Uhr	20 - 24 Uhr
1	1	Kliniken - Marienplatz - Stauffenbergstr. - Hegelstr.	04:26	19:57	15"	15"	15"	15"/20"	
	2	Hegelstr. - Stauffenbergstr. - Marienplatz - Kliniken	04:05	19:55	15"	15"	15"	15"/20"	
	3	Kliniken - Hbf - Marienplatz - Platz der Jugend	20:07	23:27					20"
	4	Platz der Jugend - Marienplatz - Hbf - Kliniken	20:14	23:14					20"
2	1	Lankow - Marienplatz - Stauffenbergstr. - Hegelstr.	00:00	23:51	15"	15"	15"	15"/20"	20"
	2	Hegelstr. - Stauffenbergstr. - Marienplatz - Lankow	00:26	23:51	15"	15"	15"	15"/20"	20"
3	1	Hegelstr. - Stauffenbergstr. - Neu Pampow	05:56	17:39	30"/-		- / 30"	30"/-	
	2	Neu Pampow - Stauffenbergstr. - Hegelstr.	06:00	17:30	30"/-		- / 30"	30"/-	
4	1	Kliniken - Hbf - Marienplatz - Neu Pampow	05:09	23:03	30"	30"	30"	30"/60"	60"
	2	Neu Pampow - Marienplatz - Hbf - Kliniken	04:45	23:15	30"	30"	30"	30"/60"	60"
5	1	Hauptbahnhof P+R - Marienplatz - Görries	05:12	22:07	30"	60"	60"/30"	30"/60"	60"/-
	2	Görries - Marienplatz - Hauptbahnhof P+R	05:26	22:19	30"	60"	60"/30"	30"/60"	60"/-
6	1	Stauffenbergstr. - Mueß - Ausbau	05:45	22:36	30"/60"	60"	60"	4x	1x + 1xFr
	2	Mueß-Ausbau - Stauffenbergstr.	05:55	22:45	30"/60"	60"	60"	4x	1x + 1xFr
7	1	Hauptbahnhof P+R - Marienplatz - Krebsförden	05:25	23:57	15"	30"	15"	15"/30"	5x
	2	Krebsförden - Marienplatz - Hauptbahnhof P+R	04:52	23:19	15"	30"	15"	15"/30"	3x
8	1	Lübstorf - Wickendorf - Kliniken - Hauptbahnhof	05:27	22:27	30"/60"	60"	60"/30"	60"/30"	2x
	2	Hauptbahnhof - Kliniken - Wickendorf - Lübstorf	05:14	22:05	30"/60"	60"	30"/60"	30"/60"	2x
9	1	Stauffenbergstr. - Am Grünen Tal - Stern Buchholz	06:26	22:55	2x	1x	3x	5x	1x + 1xFr
	2	Stern Buchholz - Am Grünen Tal - Stauffenbergstr.	05:16	21:09	3x	120"	2x	3x	1x
10	1	Buchenweg-Schloss-Hbf-Pl.der Freih.-Bleicherufer	05:09	23:56	30"	30"	30"	30"	40"
	2	Bleicherufer-Pl.der Freih.-Hbf-Schloss-Buchenweg	04:33	23:57	30"	30"	30"	30"	40"
11	1	W.-Rathenau-Str.-Hbf-Pl.der Freih.-Bleicherufer	04:57	20:31	30"	30"	30"	30"	1x
	2	Bleicherufer-Pl. der Freih.-Hbf- R.-Koch-Str.	05:24	20:00	30"	30"	30"	30"	
12	1	Hbf- Pl.der Freih.- Wachtelweg - Sackd./Wittenförden	05:06	21:48	30"	60"	30"	30"/60"	2x
	2	Wittenförden/Sackd.- Wachtelweg - Pl.der Freih.- Hbf	05:22	22:34	30"	60"	30"	30"/60"	1x
13	1	Lankow-Sackdannen-Grabenstr.-O.-v.-Guericke-Str.	07:24	23:24	2x		2x		2x
	2	Kantstr.- Grabenstr.-Sackdannen - Lankow	04:34	14:22	2x		1x		
	3	Lankow-Grabenstr.-O.-v.-Guericke-Str.	07:24	08:16	2x			4x	2x
14	1	Lankow-Neumühle - Pl. d. F. - Hbf - Jugendherberge	05:01	23:42	4x/Std.	1x / Std.	bis 3x/Std.	bis 4x/Std.	3x
	2	Jugendherberge - Hbf - Pl. d. F. - Neumühle-Lankow	04:33	23:17	4x/Std.	1x / Std.	bis 3x/Std.	bis 4x/Std.	3x
16	1	Kantstraße - Waldfriedhof - Grabenstraße - Görries	05:25	22:11	30"	30"	30"	30"	4x
	2	Görries-Grabenstr-Waldfriedh.-O.-v.-Guericke-Str.	04:53	21:57	30"	30"	30"	30"	3x
17	1	Friedrichsthal - Kieler Str.	05:48	23:10	5x		3x	5x	2x
	2	Kieler Str. - Friedrichsthal	04:57	17:28	4x		3x	5x	
18	1	Friedrichsthal-Kieler Str.-Alte Gärtnerei-Pingelshgn.	05:09	22:22	5x	30"	30"	30"	2x
	2	Pingelshgn.-Alte Gärtnerei-Kieler Str.-Friedrichsthal	05:31	22:59	6x	30"	30"	30"	3x
19	1	Hauptbahnhof P+R - Marienplatz - Betriebshof NVS	18:16	00:24				2x	5x + 1xFr
	2	Betriebshof NVS - Marienplatz - Hauptbahnhof P+R	04:18	06:28	2x				
20	1	Stauffenbergstraße - Göhrener Tannen	05:26	21:34	1x		2x		1x
	2	Göhrener Tannen - Stauffenbergstraße	06:13	22:24	1x		3x	1x	1x

 = Straßenbahnlinien

Tabelle 6: Linien und Verkehrsangebot (Mo-Fr) der NVS (Fahrplan 2016)

Linien-Nr.	Unterlinie	Linienverlauf	Betriebsbeginn	Betriebschluss	Fahrtenangebot (Fahrplankt)		Betriebsbeginn	Betriebschluss	Fahrtenangebot (Fahrplankt)	
			Sa	Sa	Sa		So	So	So	
					NVZ	SVZ			NVZ	SVZ
					7 - 19 Uhr	19 - 24 Uhr			7 - 19 Uhr	19 - 24 Uhr
1	1	Kliniken - Marienplatz - Stauffenbergstr. - Hegelstr.	05:31	19:37	20"		05:31	20:15	30"/20"	3x
	2	Hegelstr. - Stauffenbergstr. - Marienplatz - Kliniken	05:04	19:53	20"		05:14	19:53	30"/20"	
	3	Kliniken - Hbf - Marienplatz - Platz der Jugend	20:07	23:37		20"	20:07	23:37		20"
	4	Platz der Jugend - Marienplatz - Hbf - Kliniken	19:53	23:14		20"	19:53	23:23		20"
2	1	Lankow - Marienplatz - Stauffenbergstr. - Hegelstr.	00:00	23:51	20"	20"	00:00	23:51	30"/20"	20"
	2	Hegelstr. - Stauffenbergstr. - Marienplatz - Lankow	00:26	23:51	20"	20"	00:26	23:51	30"/20"	20"
3	1	Hegelstr. - Stauffenbergstr. - Neu Pampow								
	2	Neu Pampow - Stauffenbergstr. - Hegelstr.								
4	1	Kliniken - Hbf - Marienplatz - Neu Pampow	04:46	23:03	40"	60"	04:46	23:03	80"	60"
	2	Neu Pampow - Marienplatz - Hbf - Kliniken	04:56	23:15	40"	60"	04:56	23:15	80"	60"
5	1	Hauptbahnhof P+R - Marienplatz - Görries	06:44	22:07	60"	3x	06:44	22:07	60"	3x
	2	Görries - Marienplatz - Hauptbahnhof P+R	06:50	22:19	60"	3x	06:58	22:19	60"	3x
6	1	Stauffenbergstr. - Mueß - Ausbau	09:04	21:15	3x	2x	09:04	21:15	4x	2x
	2	Mueß - Ausbau - Stauffenbergstr.	09:23	21:24	4x	2x	09:23	21:24	4x	2x
7	1	Hauptbahnhof P+R - Marienplatz - Krebsförden	05:45	23:57	30"	4x	07:14	23:57	60"	4x
	2	Krebsförden - Marienplatz - Hauptbahnhof P+R	05:03	23:19	30"	4x	06:33	23:19	60"	4x
8	1	Lübstorf - Wickendorf - Kliniken - Hauptbahnhof	07:40	22:27	bis 1x/Std.	2x	07:40	22:27	bis 1x/Std.	2x
	2	Hauptbahnhof - Kliniken - Wickendorf - Lübstorf	07:18	22:05	bis 1x/Std.	2x	07:18	22:05	bis 1x/Std.	2x
9	1	Stauffenbergstr. - Am Grünen Tal - Stern Buchholz	09:34	22:34	3x	1x	09:34	22:34	3x	1x
	2	Stern Buchholz - Am Grünen Tal - Stauffenbergstr.	05:25	21:03	5x	1x	05:25	21:03	5x	1x
10	1	Buchenweg - Schloss - Hbf - Pl. der Freih. - Bleicherufer	05:29	00:11	60"	40"	05:29	00:11	60"	40"
	2	Bleicherufer - Pl. der Freih. - Hbf - Schloss - Buchenweg	05:13	23:57	60"	40"	05:13	23:57	60"	40"
11	1	Bleicherufer - Pl. der Freih. - Hbf - Buchenweg	05:09	19:42	60"		05:09	19:42	60"	
	2	Buchenweg - R. Koch - Str. - Friedrichstr. - Alter Friedh.	05:59	20:31	60"	1x	05:59	20:31	60"	1x
12	1	Hbf - Pl. der Freih. - Wachtelweg - Sack/Wittenförden	05:13	23:58	120"/3x	3x	05:13	21:48	120"/3x	2x
	2	Wittenförden/Sack. - Wachtelweg - Pl. der Freih. - Hbf	06:12	22:34	6x/3x	2x	06:12	22:34	3x/120"	2x
13	1	Lankow - Sackannen - Grabenstr. - O.-v.-Guericke-Str.	23:51	00:04		1x	23:11	23:24		1x
	2	Kantstr. - Grabenstr. - Sackannen - Lankow	05:20	00:04	1x		05:20	05:33	1x	
14	1	Lankow - Neumühle - Pl. d. F. - Hbf - Jugendherberge	06:16	23:36	bis 2x/Std.	3x	06:16	23:42	bis 2x/Std.	3x
	2	Jugendherberge - Hbf - Pl. d. F. - Neumühle - Lankow	05:42	23:17	bis 2x/Std.	3x	05:42	23:17	bis 2x/Std.	3x
16	1	Kantstraße - Waldfriedhof - Grabenstraße - Görries	05:51	20:50	30"	3x				
	2	Görries - Grabenstr. - Waldfriedh. - O.-v.-Guericke-Str.	05:39	20:36	30"	2x				
17	1	Friedrichsthal - Kieler Str.	23:07	23:50		2x	23:00	23:10		1x
	2	Kieler Str. - Friedrichsthal	23:28	23:50		1x				
18	1	Friedrichsthal - Kieler Str. - Alte Gärtnerei - Pingelshgn.	05:43	22:22	60"	3x	05:43	22:22	60"	3x
	2	Pingelshgn. - Alte Gärtnerei - Kieler Str. - Friedrichsthal	06:03	22:59	11x	4x	06:03	22:59	11x	4x
19	1	Hauptbahnhof P+R - Marienplatz - Betriebshof NVS	14:36	00:24	3x	7x	14:36	00:09	2x	7x
	2	Betriebshof NVS - Marienplatz - Hauptbahnhof P+R	04:58	20:19	4x	1x	04:58	06:12	4x	1x
20	1	Stauffenbergstraße - Göhrener Tannen	05:34	21:34	1x	1x	05:34	21:34	1x	1x
	2	Göhrener Tannen - Stauffenbergstraße	06:11	22:24	1x	1x	06:11	22:24	1x	1x

■ = Straßenbahnlinien

Tabelle 7: Linien und Verkehrsangebot der NVS Sa und So (Fahrplan 2016)

2.2.4 Stadt-Umland-Verkehr Schwerin

Der Stadt-Umland-Raum der Landeshauptstadt Schwerin wird von insgesamt 15 Buslinien (Linienbezeichnungen zwischen 101 und 119 sowie 124 bis 126) der regionalen Verkehrsunternehmen und bis 2015 von 4 Stadt-Umland-Linien (6, 8, 12 und 18) der NVS bedient. Dabei reicht das Bedienungsgebiet einiger Linien über die Grenzen des gemäß RREP definierten Stadt-Umland-Raumes hinaus (so z.B. bis Crivitz, Goldenstädt, Rastow, Warsow, Dümmer, Gottesgabe, Cramonshagen, Cambs).

Die Linien des Stadt-Umland-Verkehrs werden in ihrer Linienführung auf den Achsen

- Schwerin – Lützow – Gadebusch,
- Schwerin – Crivitz,
- Schwerin – Cambs – Sternberg und
- Schwerin – Mühlen-Eichsen

durch weitere 16 regionale Buslinien überlagert. Durch diese Überlagerungen ergibt sich ein zeitweise dichtes, jedoch unkoordiniertes Angebot. Eine teilweise Überlagerung ergibt sich im Stadtgebiet auch zu den Straßenbahn- und Stadtbuslinien.

Das Angebot der von den Regionalverkehrsunternehmen betriebenen Stadt-Umland-Linien ist stark nachfrageorientiert und wird deutlich von den Anforderungen des Schülerverkehrs geprägt. Die Angebote konzentrieren sich auf den Bedienungszeitraum montags-freitags an Schultagen. In den Ferien ist das Angebot deutlich ausgedünnt, an Wochenenden sind nur vereinzelte Angebote vorhanden.

2.2.5 Anbindung an die angrenzenden Nahverkehrsräume

Die Lage des Verkehrsraumes Westmecklenburg insgesamt definiert die zu untersuchende Anbindung an angrenzende Nahverkehrsräume. Die Landeshauptstadt Schwerin grenzt im Süden an den Landkreis Ludwigslust-Parchim, im Norden an den Landkreis Nordwestmecklenburg. Beide Gebietskörperschaften gehören wie Schwerin zum Verkehrsraum Westmecklenburg. Eine direkte Anbindung an andere Nahverkehrsräume erfolgt weitgehend über den SPNV (vgl. Kapitel 2.2.2).

Für die Landeshauptstadt Schwerin sind folgende überregionalen Anbindungen in der Reihenfolge ihrer verkehrlichen Bedeutung relevant:

- Zum Hamburger Verkehrsverbund im Westen besteht eine Verbindung durch die Linie RE 1 Hamburg – Boizenburg - Schwerin.
- Zur Planungsregion Mittleres Mecklenburg/Rostock besteht eine Verbindung durch die Linie RE 1 Schwerin – Rostock.
- Zur Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte besteht keine direkte Verbindung, sondern nur die Umsteigeverbindung über Parchim (RB 13 Schwerin - Parchim) mit Busanschluss Richtung Malchow und von dort Weiterfahrt mit der Bahn bis Neustrelitz.
- Nach Lübeck gibt es eine Umsteigeverbindung über Bad Kleinen (RE1/RE4 auf RE 6).
- Zum Landkreis Prignitz besteht eine Verbindung durch die Linie RE 2 Schwerin – Wittenberge – Berlin.
- Nach Ratzeburg (Land Schleswig-Holstein) besteht eine Busverbindung (Linie 35).
- Zum Landkreis Lüneburg (Land Niedersachsen) besteht keine direkte Verbindung.

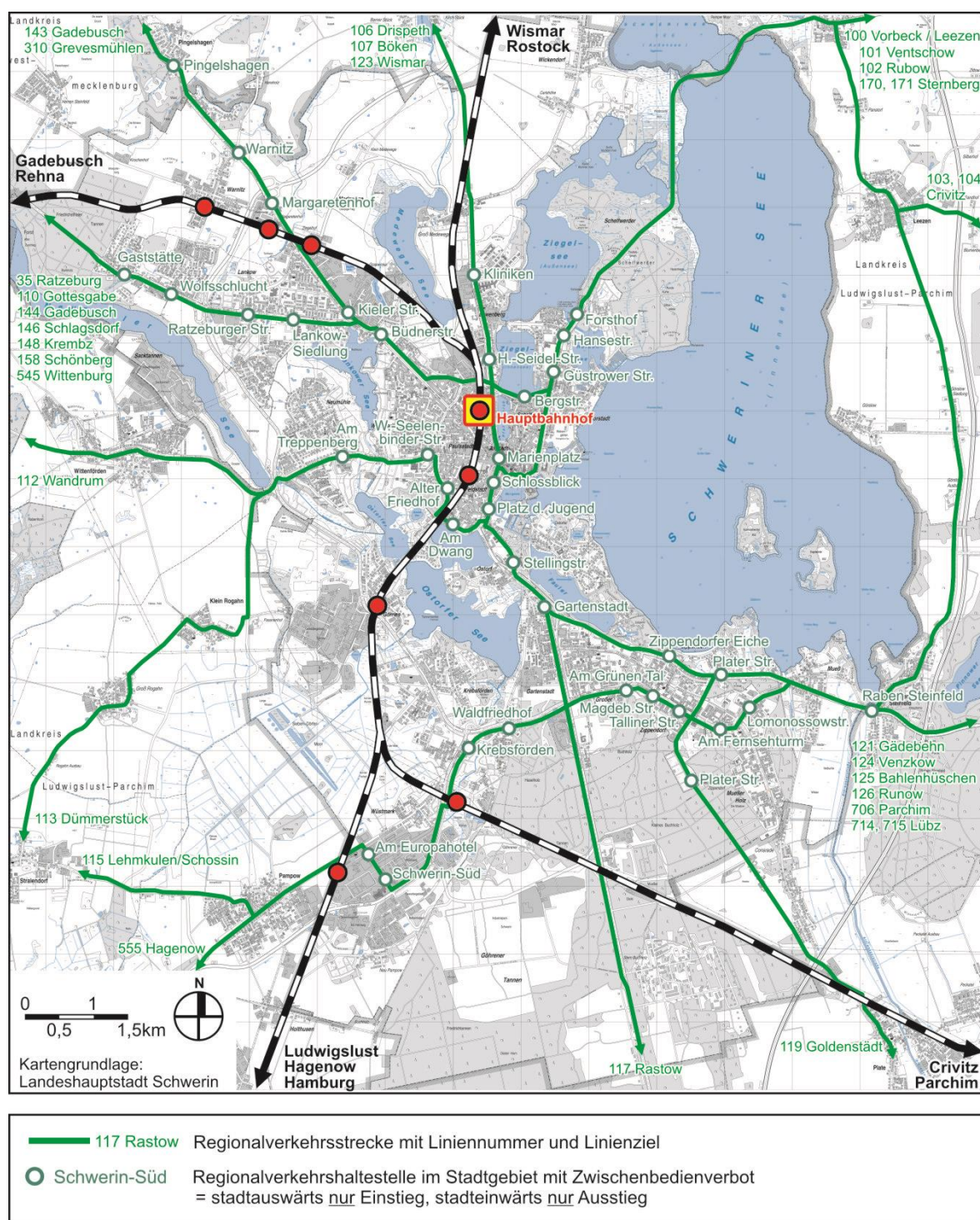


Abbildung 10: Verbindungen im Regionalverkehr von/nach Schwerin

Linien-Nr.	Richtung	Linienverlauf	Unternehmen	Fahrtenangebot (Fahrplankontakt)				
				HVZ 1	NVZ	HVZ 2	HVZ 3	SVZ
				6-9 Uhr	9-12 Uhr	12-15 Uhr	15-20 Uhr	20-24 Uhr
100	Ringl.	Schwerin-Vorbeck-Leezen-Schwerin	VLP		1x			
35	1	Schwerin - Gadebusch - Roggendorf - Ratzeburg	Nah-Bus	2x			3x	
	2	Ratzeburg - Roggendorf - Gadebusch - Schwerin		3x				
101	1	Schwerin-Rampe-Cambs-Rubow-Ventschow	VLP	2x	1x Mo,Mi	1x	1x	
	2	Ventschow-Rubow-Cambs-Rampe-Schwerin		2x		3x	1x	
102	1	Schwerin-Rampe-Retgendorf-Flessenow-Rubow	VLP	4x	1x	1x	2x	
	2	Rubow-Flessenow-Retgendorf-Rampe-Schwerin		2x	1x	1x Mo,Mi	3x,1xDi,Do	
103	1	Schwerin-Leezen-Weberin-Crivitz	VLP			2x,1xDi-Do	1x	
	2	Crivitz-Weberin-Leezen-Kritzow - Vorbeck/Schwerin		2x			1x	
104	1	Schwerin-Leezen-Vorbeck-Crivitz	VLP	1x		1x	1x	
	2	Crivitz-Vorbeck-Leezen-Schwerin		1x Di,Fr		1x	2x,1xDi,Do	
106	1	Schwerin - Klein Trebbow - Drispeth	Nah-Bus	1x,1xDi,Do		1x,1xMo-Do		
	2	Drispeth - Klein Trebbow - Schwerin		1xDi,Do		1x	1xMo-Do	
107	1	Schwerin - Alt Meteln - Böken	Nah-Bus	2x		4x	1x	
	2	Böken - Alt Meteln - Schwerin		4x		2x	1x	
110	1	Schwerin - Brüsewitz - Gr. Brütz - Cramon - Gottesgabe	Nah-Bus	1x	1x,1xMo,Mi,Fr	1x,1xMo-Do		
	2	Groß Brütz - Cramon - Brüsewitz - Schwerin		1x		3x	1x	
112	1	Schwerin-Wittenförden-Wandrum	VLP	1x				
	2	Wandrum-Wittenförden-Schwerin					1x,Fr	
113	1	Schwerin-Stralendorf-Dümmer-Dümmerstück Hof	VLP	5x	1x	3x	2x	
	2	Dümmerstück Hof-Dümmer-Stralendorf-Schwerin		7x		3x	2x	
115	1	Schwerin-Pampow-Kothendorf Lehmkuhlen/Schossin	VLP	2x		2x	1x Mo-Do	
	2	Schossin-Kothendorf-Lehmkuhlen/Pampow-Schwerin		2x		1x	1x Mo-Do	
117	1	Schwerin-Lübesse - Sülstorf/Kraak - Rastow	VLP	2x	1x	1x	1x	
	2	Rastow-Kraak-Lübesse-Sülstorf-Schwerin		2x		2x	3x	
119	1	Schwerin-Banzkow-Mirow-Goldenstädt	VLP	4x	1x	3x	1x	
	2	Goldenstädt-Mirow-Banzkow-Schwerin		3x		4x	2x,1x Mo-Do	
121	1	Schwerin-Crivitz/Gädebehn-Goldberg-Plau	VLP	2x		1x		
	2	Plau-Goldberg-Gädebehn/Crivitz-Schwerin			1x		1x	
123	1	Schwerin - Wismar	BBW/ Nah-Bus	2x	2x	1x	2x	
	2	Wismar - Kirch Stück - Schwerin		2x	2x	1x	2x	
124	1	Schwerin-Crivitz-Demen-Venzkow	VLP			1x	1x Mo-Do	
	2	Venzkow-Demen-Crivitz-Schwerin		1x				
125	1	Schwerin-Crivitz-Bahlenhüschchen	VLP	2x		1x		
126	1	Schwerin-Crivitz-Barnin-Groß Niendorf-Runow	VLP			1x	1x	
	2	Runow-Barnin-Crivitz-Schwerin		3x				
143	1	Schwerin - Mühlen Eichsen - Gadebusch	Nah-Bus	3x	1xMo,Mi,Fr	1x	1x	
	2	Gadebusch - Mühlen Eichsen - Schwerin		1x	1xMo,Mi,Fr	1x	1x	
144	1	Schwerin - Drieberg - Gadebusch	Nah-Bus		1xDi,Do			
	2	Gadebusch - Drieberg - Schwerin		1xDi,Do		1x	1x Mo-Do	
146	1	Schwerin-Gadebusch-Rehna -Schlagsdorf	Nah-Bus				1x Mo-Do	
	2	Schlagsdorf - Rehna - Gadebusch - Schwerin			1x			
148	1	Schwerin - Lützow - Krembz	Nah-Bus			1x		
158	1	Schwerin - Gadebusch - Rehna - Schönberg	Nah-Bus	2x	1x			
	2	Schönberg - Rehna - Gadebusch - Schwerin		3x		1x	1x	
170	1	Schwerin-Cambs-Brüel-Sternberg	VLP	2x	2x	1x,1xMo,Di,Do	2x	
	2	Sternberg-Brüel-Cambs-Schwerin		2x	2x		3x	
171	1	Schwerin-Ventschow-Brüel-Sternberg	VLP	1x				
	2	Sternberg-Brüel-Ventschow-Schwerin					1x	
310	1	Schwerin - Mühlen Eichsen - Grevesmühlen	Nah-Bus	1x	1x Do		1x	
	2	Grevesmühlen - Mühlen Eichsen - Schwerin		1x	1x Do	1x		
545	1	Schwerin - Lützow - Wittenburg	VLP	2x			1x	
	2	Wittenburg - Lützow - Schwerin		2x			1x	
555	1	Schwerin - Pampow - Warsow - Hagenow	VLP	1x	2x	2x	2x	
	2	Hagenow - Warsow - Pampow - Schwerin		2x	2x	1x	2x	
706	1	Schwerin - Crivitz - Raduhn - Parchim	VLP			1x Mo,Mi,Fr	1x	
	2	Parchim - Raduhn - Crivitz - Schwerin			1x Mo,Mi,Fr	1x		
714	1	Schwerin Parchim - Lübz	VLP	1x		1x Di,Do		
	2	Lübz - Parchim - Schwerin			1x Di,Do	1x		
715	1	Schwerin - Goldberg - Lübz	VLP		1x		1x	
	2	Lübz - Goldberg - Schwerin		2x				

kein Angebot im Abendverkehr nach 20:00 Uhr

Fahrplan 2014/15, Mo-Fr, Schulzeit

Tabelle 8: Linien und Verkehrsangebot im Stadt-Umland- und Regionalverkehr

2.2.6 Anbindung an das überregionale Fernbusnetz

Die Landeshauptstadt wird zum Fahrplanstand 2015 nur von einem Fernbusanbieter mit einer Linie nach Berlin und Lübeck/Neumünster mit 20 Abfahrten pro Woche bedient. Die Fernbusse halten an der zentralen Omnibushaltestelle am Hauptbahnhof, so dass auch eine Verknüpfung zu den städtischen und regionalen Linien gegeben ist. Da der Fernbusmarkt derzeit noch einem stetigen Wandel unterliegt, ist nicht absehbar, ob sich dieses Angebot in absehbarer Zeit nennenswert verändern wird. Ein weiterer Anbieter hat die Betriebsaufnahme einer neuen Linie für den Herbst 2015 angekündigt. Für die Gestaltung des ÖPNV in Schwerin hat dieses Angebot keine Bedeutung.

2.3 Marktposition des Schweriner Stadtverkehrs

Der ÖPNV bzw. der Stadtverkehr spielt im Verkehrssystem der Landeshauptstadt Schwerin eine wichtige Rolle. Insbesondere in Bezug auf das Stadtzentrum trägt er maßgeblich zu einer Entlastung vom Kfz-Verkehr bei und leistet zudem einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz. Auch im Gesamtverkehrskonzept nimmt er daher einen hohen Stellenwert ein.

Im Jahresdurchschnitt fährt theoretisch jede Bürgerin und jeder Bürger Schwerins 176-mal im Jahr mit dem NVS. Die ÖPNV-Nutzung in Schwerin liegt im Verhältnis zur Einwohnerzahl deutlich über den entsprechenden Werten von Städten vergleichbarer Größe und erreicht durchaus Werte von doppelt so großen Städten mit Straßenbahnbetrieb wie Rostock oder Kassel.

Stadt	Einwohnerinnen und Einwohner	Fahrgäste	ÖPNV-Fahrten
		Tsd. pro Jahr	pro EW und Jahr
Brandenburg	73.000	7.500	103
Bremerhaven	114.000	14.500	127
Erfurt	200.000	36.700	184
Cottbus	100.000	11.400	114
Kassel	198.000	34.400	174
Rostock	200.000	37.900	189
Schwerin	92.000	16.200	176
Trier	105.000	16.100	153
Ulm	122.000	19.800	162
Zwickau	83.000	10.200	123

Tabelle 9: Spezifische Fahrtenhäufigkeit im Städtevergleich (Quelle VDV 2013)

Im Gesamtverkehr der Schweriner Bevölkerung kommt der ÖPNV auf einen Verkehrsmittelanteil von rund 15%. Auch im Binnenverkehr, der rund 88% aller Fahrten der Schweriner Einwohnerinnen und Einwohner ausmacht, liegt der ÖPNV-Anteil bei 15%. Damit liegt der ÖPNV noch über dem Radverkehrsanteil (Binnenverkehr 14%), aber weiterhin deutlich unter dem Marktanteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 41% im Gesamtverkehr und 37% im Binnenverkehr. Im Städtevergleich liegt der ÖPNV-Anteil auf dem Niveau der mehr als doppelt so großen Hansestadt Rostock (s.o.).

Auch der Vergleich innerhalb der Städtegruppe zwischen 90.000 und 120.000 EW zeigt, dass der ÖPNV-Anteil in Schwerin deutlich über den Werten dieser Städte liegt, für die im Mittel ein ÖPNV-Anteil von 14,5% bei einer Spannbreite von 7,6% (Dessau/Roßlau) bis 18,6% (Gera) ermittelt worden ist. (Quelle: SrV-Mobilität in Städten 2008 und 2013)

Der ÖPNV wird besonders intensiv im Ausbildungsverkehr (24% Marktanteil) und abgestuft

auch im Berufsverkehr (17%) genutzt, während er im Einkaufsverkehr (14%) und im Freizeitverkehr (10%) eine deutlich schlechtere Marktposition einnimmt (siehe Abb. 10).

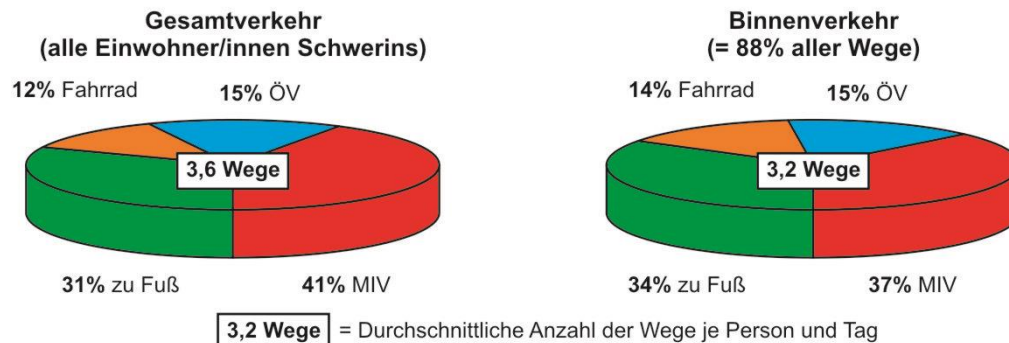
In Bezug auf die Fahrtlängen bzw. Wegeentfernungen wird der ÖPNV in Schwerin nach den Erhebungen zur SrV-Mobilität in Städten (TU Dresden 2013) hauptsächlich im Entfernungsbereich zwischen 3 und 10 Kilometer genutzt. Auf kürzeren Strecken dominieren Fuß- und Radverkehr, auf längeren Strecken eindeutig der Pkw.

Die Auswertung von 177 Relationen zwischen allen Stadtteilen und den 6 wichtigsten Zielgebieten im Schweriner Stadtgebiet (siehe Tab. 9) zeigt eine wegen der Vergleichbarkeit zum Pkw-Verkehr im Straßennetz ermittelte mittlere Wegelänge von 6,5 km bei einer Spannbreite zwischen 0,9 km und 15,9 km. Die mittlere Beförderungsgeschwindigkeit im ÖPNV beträgt für diese ausgewählten Relationen 19,5 km/h bei einer Spannbreite zwischen 7 km/h (ausschließlich Umsteigeverbindungen) und 57 km/h (direkte tangentielle Busverbindung).

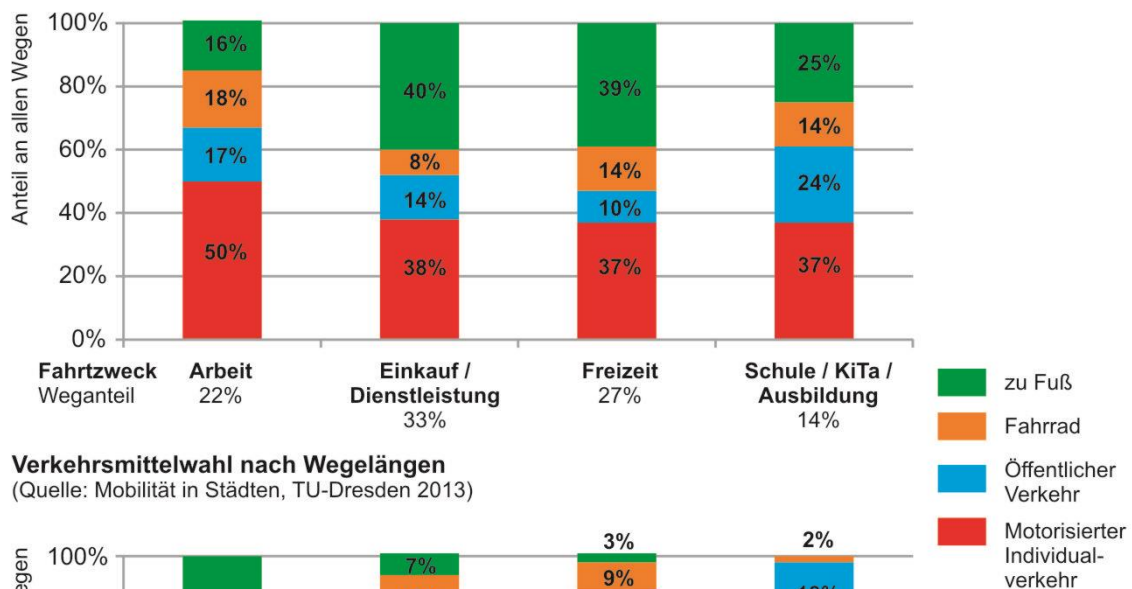
Im Vergleich zu den Pkw-Fahrzeiten sind die meisten ÖPNV-Fahrzeiten als durchaus wettbewerbsfähig einzustufen. Für etwa 2/3 der ausgewerteten Relationen liegt das Fahrzeitverhältnis zwischen dem ÖPNV und den Pkw-Fahrten unter 2,2, was nach neueren Verkehrsuntersuchungen noch als befriedigend für den ÖPNV eingestuft werden kann. Insbesondere für die Verbindungen aus den Stadtteilen zur Altstadt und zu den Referenzhaltestellen Platz der Freiheit und Kliniken liegen die Fahrzeitverhältnisse ÖPNV/MIV im Mittel zwischen 1,7 und 1,8 mit Minimalwerten zwischen 0,7 und 1,0 und sind damit als gut bis sehr gut für die Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV-Angebotes einzustufen. Weitere Einzelheiten zu den Verbindungsqualitäten sind im Kap. 4.5.4 dargestellt.

Verkehrsmittelwahl nach spezifischem Verkehrsaufkommen

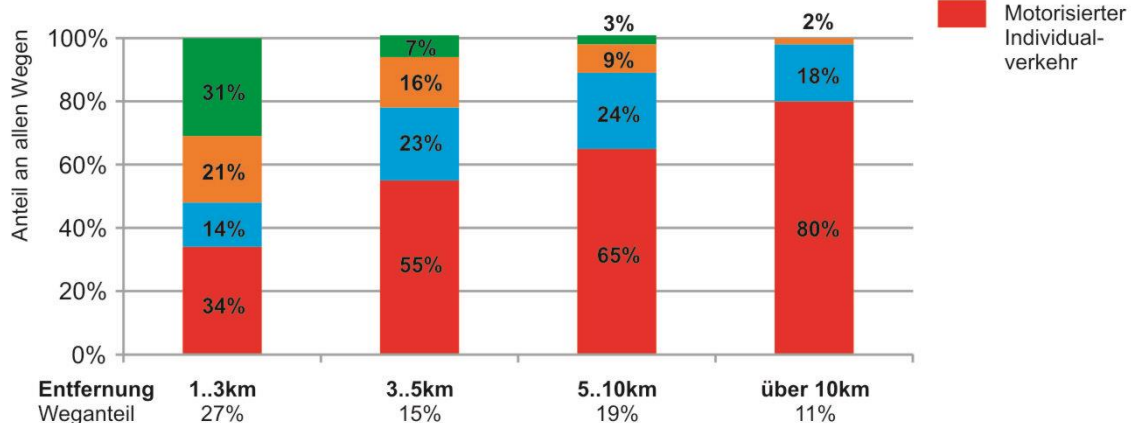
(Quelle: Mobilität in Städten, TU-Dresden 2013)


Verkehrsmittelwahl nach Fahrtzwecken

(Quelle: Mobilität in Städten, TU-Dresden 2013)


Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen

(Quelle: Mobilität in Städten, TU-Dresden 2013)


Abbildung 11: Auswertungen zur Verkehrsmittelwahl in Schwerin

2.4 Organisations- und Finanzierungsstruktur

2.4.1 Aufgabenträger

Die Verantwortung für den ÖPNV (Aufgabenträgerschaft) ist nach Verkehrsmitteln differenziert im ÖPNVG M-V geregelt. Mit der Aufgabenträgerschaft geht auch die Verantwortung für die Leistungsvereinbarung und Finanzierung einher, woraus sich auch die jeweilige Möglichkeit der Einflussnahme auf die Angebotsgestaltung ergibt.

Für den Schienenpersonennahverkehr ist das Land Mecklenburg-Vorpommern zuständig. Die landeseigene VMV Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH nimmt im Auftrag des Landes Mecklenburg-Vorpommern die Managementaufgaben im SPNV des Bundeslandes wahr. Die SPNV-Angebote sind durch die Landkreise und die kreisfreien Städte kaum oder nur mittelbar zu beeinflussen.

Die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV und die Straßenbahn (sog. sonstiger ÖPNV im Sinne von §1 Abs. 2 des Gesetzes zur Regionalisierung des ÖPNV) liegt bei den Landkreisen und den beiden kreisfreien Städten Schwerin und Rostock. Eine regionale, zentrale Organisations- oder Regieeinheit seitens der Aufgabenträger oder der Verkehrsunternehmen besteht derzeit im Verkehrsraum Schwerin bzw. Schwerin-Umland nicht.

Mit dem am 07. Juli 2010 durch den Landtag Mecklenburg-Vorpommerns beschlossenen und am 04. September 2011 wirksam gewordenen „Gesetz zur Schaffung zukunftsfähiger Strukturen der Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Mecklenburg-Vorpommern“ (Kreisstrukturgesetz) wurde für die Region Westmecklenburg eine Reduzierung auf zwei Landkreise (Ludwigslust-Parchim und Nordwestmecklenburg) und eine kreisfreie Stadt (Landeshauptstadt Schwerin) vorgenommen. Damit einher ging auch der Übergang der Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV auf den jeweiligen neuen Landkreis. Die Hansestadt Wismar verlor damit ihren Status als kreisfreie Stadt und wurde Teil des neuen Landkreises Nordwestmecklenburg. Damit verbunden war auch ein Übergang der Aufgaben des Aufgabenträgers für den ÖPNV auf den neuen Landkreis.

Die Landkreise Ludwigslust-Parchim und Nordwestmecklenburg sind außerdem Mitglied der Metropolregion Hamburg.

2.4.2 Verkehrsunternehmen

Der Schienenpersonennahverkehr im Verkehrsraum Westmecklenburg wird zurzeit von zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen betrieben:

- Deutsche Bahn AG (DB Regio) und
- Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG)

Betreiber des kompletten Stadtverkehrs in der Landeshauptstadt Schwerin (Straßenbahn und Stadtbus) ist derzeit die Nahverkehr Schwerin GmbH (NVS).

Der Stadt-Umland- und Regionalverkehr im Bereich um Schwerin wird zurzeit von folgenden Verkehrsunternehmen als Inhaber von Linienverkehrsgenehmigungen nach § 42 PBefG realisiert:

- Nahverkehr Schwerin GmbH, Schwerin (NVS),
- Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim(V-LP), Hagenow,
- NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH (ehemals Grevesmühlener Busbetriebe GmbH).

2.4.3 Finanzierungsgrundlagen

Die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV auf Seiten der Verkehrsunternehmen basiert gegenwärtig in der Planungsregion auf den Säulen:

- Fahrgeldeinnahmen,
- Ausgleichszahlungen gemäß § Ausgleichs-VO-MV und Erstattungen nach § 148/150 SG IX,
- Zahlungen aus Verkehrsverträgen als Entgelte, Zuschüsse, Finanzierungsbeiträge und
- sonstige Erträge.

Für die Jahre 2008 bis 2011 galt eine Festschreibung der Ausgleichszahlungen entsprechend der „Verordnung über Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr des Landes Mecklenburg-Vorpommern“. Für die Jahre 2012 bis 2016 wurde diese Verordnung fortgeschrieben. Dabei erfolgt jährlich eine Reduzierung des zur Verfügung stehenden Finanzbetrages um ca. 2%.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern versetzt darüber hinaus die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV durch Zuweisungen nach dem FAG im Rahmen der Vorwegabzüge in die Lage, das ÖPNV-Angebot vorzuhalten. Die Aufgabenträger nutzen diese Mittel, um das ÖPNV-Angebot zu bestellen und zu bezahlen (Entgeltzahlungen entsprechend Verkehrsvertrag). Die Aufgabenträger finanzieren ihre Zahlungen an die Verkehrsunternehmen zusätzlich durch eigene Haushaltsmittel.

Insbesondere in den vergangenen Jahren bestand bei den Verkehrsunternehmen ein verstärkter Zwang, ihre Angebotsstruktur weitgehend auf die Wirtschaftlichkeit auszurichten. Durch Angebotsanpassungen und Rationalisierungsmaßnahmen hat sich die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen in letzter Zeit deutlich verbessert.

Die unter Kapitel 1.2 dargestellte Änderung der Bedienung im Stadt-Umland-Verkehr ab 2016 und die damit erforderlichen Anpassungen der betroffenen Stadtbuslinien (vgl. Kap. 2.2) wird allerdings für die Nahverkehr Schwerin GmbH das Ergebnis negativ beeinflussen und u.U. zusätzlichen Finanzierungsbedarf nach sich ziehen.

3. NACHFRAGEPROGNOSE

Eine wesentliche Grundlage für die Ausrichtung des zukünftigen ÖV-Angebotes bildet die Bevölkerungsentwicklung. Derzeit wird durch die 4. Landesprognose zur Bevölkerungsentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern bis 2030 (Bevölkerungsentwicklung der kreisfreien Städte und Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern bis 2030; Basisjahr 2010) folgende Entwicklung prognostiziert.

Gebiet	Einwohnerinnen und Einwohner [Pers.]			Entwicklung [%]	
	2006	2015	2030	2006-2015	2015-2030
Landeshauptstadt Schwerin	96.280	92.768	92.341	-3,6%	-0,5%
LK Nordwestmecklenburg (neu)	164.544	158.004	147.517	-4,0%	-6,7%
Landkreis Ludwigslust-Parchim	228.589	207.464	195.226	-9,2%	-5,9%
<i>Westmecklenburg</i>	<i>489.413</i>	<i>458.236</i>	<i>435.084</i>	<i>-6,4%</i>	<i>-5,1%</i>
<i>Mecklenburg-Vorpommern</i>	<i>1.693.754</i>	<i>1.570.661</i>	<i>1.476.408</i>	<i>-7,3%</i>	<i>-6,1%</i>

Tabelle 10: Bevölkerungsentwicklung und Prognose bezogen auf die Altkreise

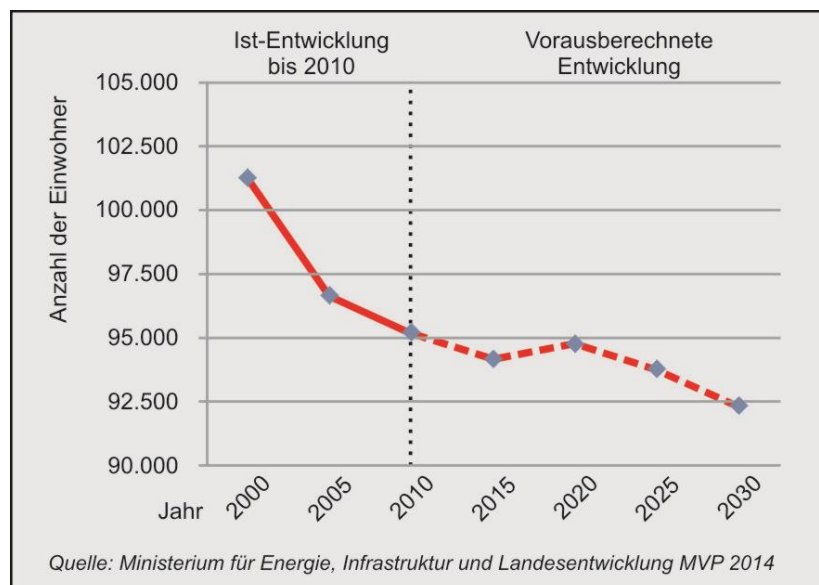


Abbildung 12: Entwicklung der Schweriner Einwohnerzahlen mit Prognose bis 2030

Bis zum Jahre 2015 ist im Vergleich zu 2006 in der Planungsregion Westmecklenburg mit einem Rückgang der Einwohnerinnen und Einwohner auf 458.236 Personen (-6,4 %) zu rechnen. Dieser Prozess der Schrumpfung der Bevölkerungszahlen wird sich bis zum Jahr 2030 etwas abgeschwächt fortsetzen. Die Bevölkerung wird demnach im Jahr 2030 nur noch bei rund 435.000 Personen liegen. Damit liegt die Bevölkerungsentwicklung in der Planungsregion geringfügig besser als im Landesdurchschnitt.

Grundsätzlich setzt sich damit der Trend der letzten Jahre mit einem Bevölkerungsrückgang in den strukturschwachen ländlichen Räumen und einer Wanderungsbewegung vom Land in die Städte fort. Aufgrund dieser Reurbanisierung, die durch eine gute Infrastruktur in den Städten gestützt wird, ist damit zu rechnen, dass der Rückgang der Bevölkerung in Schwerin deutlich geringer ausfällt als in den Landkreisen.

Nach einem deutlichen Bevölkerungseinbruch in den 90er Jahren und bis 2005 zeigen sich für Schwerin derzeit sogar erste Stabilisierungstendenzen. Im Vergleich zur Hansestadt Rostock, bei der sich inzwischen sogar ein Einwohnerzuwachs abzeichnet, muss für Schwerin allerdings mittelfristig noch weiterhin mit einem leichten Einwohnerrückgang gerechnet werden.

Mit dem Rückgang der Einwohnerzahlen ergibt sich gleichzeitig eine Veränderung in der Einwohnerstruktur, wobei sich auch hier bestehende Trends zunächst fortsetzen:

- Verschiebung der Altersstruktur in Richtung 65+,
- Rückgang der Personenzahl im Erwerbsalter,
- Rückgang der Jugendquote.

Für die Landeshauptstadt Schwerin stellt sich die Entwicklung der Altersstruktur wie folgt dar.

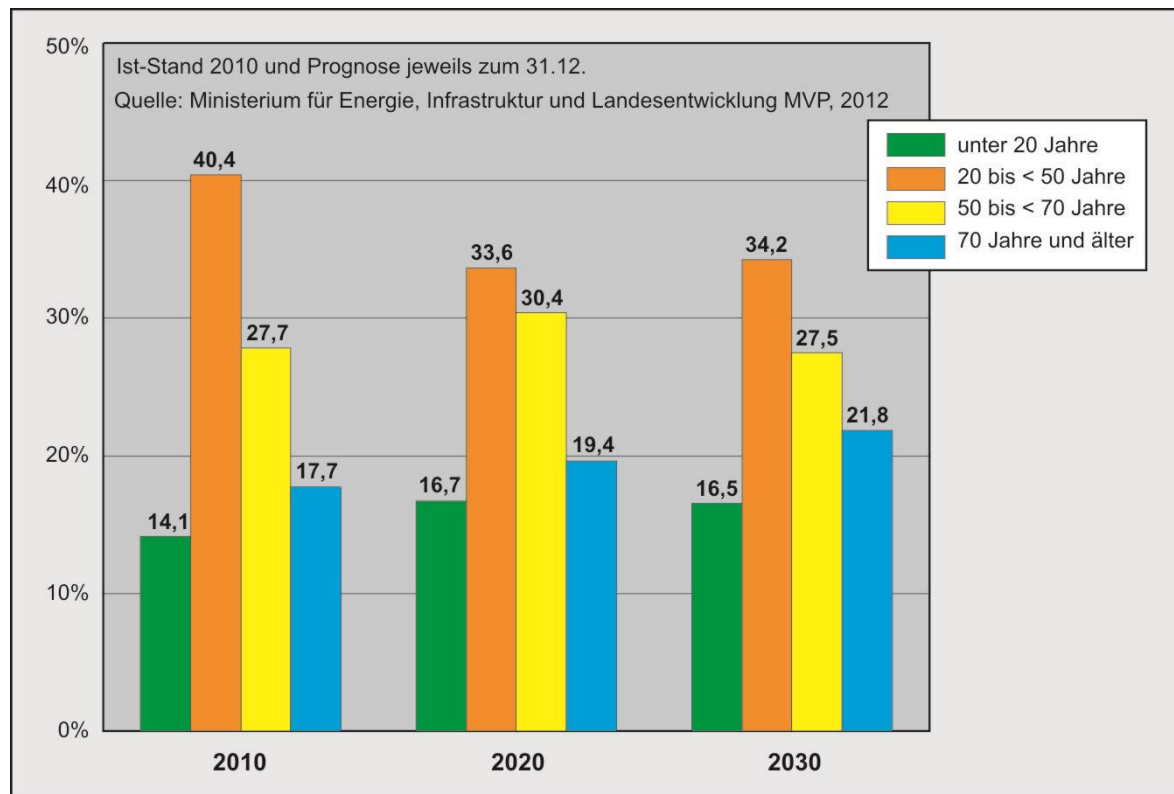


Abbildung 13: Entwicklung der Altersstruktur in Schwerin mit Prognose 2030

Aufgrund des niedrigeren Anteils an Kindern und Jugendlichen einerseits sowie der immer weiter steigenden Lebenserwartung auf der anderen Seite, und der damit länger anhaltenden Pkw-Verfügbarkeit der älteren Bevölkerung besteht für den ÖPNV in den Landkreisen weiterhin ein sehr schwieriges und unsicheres Umfeld. In diesem Zusammenhang ist vor allem der starke Rückgang der Bevölkerungsgruppe von 0 – 20 Jahren von Bedeutung, da im Regionalverkehr ein wesentlicher Teil der Nachfrage auf diese Altersgruppe entfällt („Schülerverkehr“).

Für die Städte wie Schwerin sind die Aussichten dagegen insgesamt positiver. Sowohl bei der Abnahme der jüngeren Altersgruppen als auch bei der Zunahme der Senioren zeichnen sich in naher Zukunft Stabilisierungstendenzen bzw. weniger dynamische Entwicklungen ab. Durch eine entsprechende Stadtentwicklungspolitik ist sogar ein Zuwachs bei den Kindern und Jugendlichen möglich.

Dennoch bleibt der Anteil der Senioren auf einem hohen Niveau und stellt für den ÖPNV eine wichtige Herausforderung in Bezug auf die Gestaltung der Infrastruktur („Barrierefreiheit“) und des Verkehrsangebotes dar.

Weitere Chancen ergeben sich für den städtischen ÖPNV aus voraussichtlich weiter steigenden bzw. anhaltend hohen Energiekosten und einer zunehmenden Sensibilisierung für Belange des Klimaschutzes. Dies zeigt sich bereits in leicht rückläufigen Verkehrsleistungen im Pkw-Verkehr sowie in der anhaltend niedrigen Motorisierung in den Wohnlagen mit Zentrumsnähe und/oder guter Anbindung im Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV).

Ein Ansatzpunkt zur Gewinnung neuer ÖPNV-Kundinnen und Kunden ist die Reurbanisierung, bei der sich Anwohner des ländlichen Raumes wieder in die Stadt zurück orientieren. Gerade für ältere Menschen ist die Versorgungssituation im ländlichen Raum hierfür ggf. ein wichtiges Argument. Zum anderen sollten auch in den Neubausiedlungen wie Neumühle und Friedrichsthal weitere Nachfragepotenziale für den ÖPNV unter anderem im Zusammenhang mit weiter hohen Pkw-Betriebskosten und einem ausgeprägteren Bewusstsein für den Klimaschutz erschließbar sein.

Negativ auf die ÖPNV-Nachfrageentwicklung wirkt sich in jedem Fall ein weiterer Bevölkerungsrückgang aus, der in der Regel unmittelbar auf die Nachfrage durchschlägt. Schwierig gestaltet sich dagegen eine mittelfristige Prognose des Verkehrsverhaltens. Neben der labilen Energiepreisentwicklung können beispielsweise auch die Auswirkungen von Tarifierhöhungen oder einer Zunahme des Radverkehrs auf die ÖPNV-Nachfrage derzeit nicht fundiert prognostiziert werden. Es bestehen aber durchaus Risikofaktoren, die die ÖPNV-Nachfrage auch im Stadtverkehr Schwerin negativ beeinflussen können.

Für die Prognose des zukünftigen Fahrgastaufkommens wird unterstellt, dass es keine signifikanten Angebotsreduzierungen im ÖPNV gibt bezogen auf das bestehende Gesamtvolumen. Dabei sind aber Umschichtungen zwischen Teilräumen, einzelnen Relationen sowie konventionellen und alternativen Angeboten möglich.

Während in den ländlichen Räumen allgemein mit einem weiteren Rückgang der ÖPNV-Nachfrage zu rechnen ist, bestehen Potenziale in den Stadt-Umland-Bereichen und bei klar strukturierten Angeboten auf den regionalen Hauptachsen. Starke Prognoseunsicherheiten insbesondere in Bezug auf den Regionalverkehr verursacht die Änderung des Schulgesetzes M-V, in deren Folge mit Veränderungen bei der Ausrichtung von Schülerströmen zu rechnen ist.

In Bezug auf die Landeshauptstadt Schwerin wird bei einer Sicherung der hohen ÖPNV-Qualität auf dem jetzigen Niveau und einer Ausschöpfung von Nachfragepotenzialen speziell im Stadt-Umland-Bereich im besten Fall eine Stabilisierung der ÖPNV-Gesamtnachfrage erwartet. Dazu gehört aber auch die Umsetzung der im Entwicklungskonzept (vgl. Kapitel 5) vorgeschlagenen Strategien und Maßnahmen. Mit den oben benannten Risiken sind aber auch weitere Nachfragerückgänge möglich, die aber nicht das Ausmaß vergangener Jahre annehmen dürften.

Mit den in Kapitel 1.2 dargestellten Veränderungen im Stadt-Umland-Verkehr ist zudem offen, wie sich die Nachfrage im Stadt-Umland-Bereich entwickeln wird. Hier besteht ein deutliches Risiko von Nachfragerückgängen, insbesondere wenn hier die bis 2015 bestehenden ÖPNV-Qualitätsstandards reduziert werden.

4. INTEGRIERTER BEDIENUNGSSTANDARD

4.1 Ansatz für die Definition

Die im Nahverkehrsraum Westmecklenburg für die einzelnen Gebietskörperschaften bisher geltenden Nahverkehrspläne definieren Bedienungsstandards auf der Grundlage unterschiedlicher Kriterien und Begrifflichkeiten. Berücksichtigt man die regional und strukturell bedingten unterschiedlichen Anforderungen, zeigt sich jedoch eine relative Vergleichbarkeit der bisher maßgebenden Standards. Deshalb ist die Definition eines für den Nahverkehrsraum einheitlichen Bedienungsstandards möglich, welcher in seinen Auswirkungen keine gravierenden Veränderungen zum bisherigen Standard verursacht.

Im Rahmen der Erarbeitung des regionalen Nahverkehrsplanes begleitenden Arbeitsgruppe wurde für den einheitlichen Bedienungsstandard von folgenden Anforderungen ausgegangen:

- Der Bedienungsstandard dient der Beschreibung einer allgemein nachfrageorientierten Angebotsstruktur und einer in Teilräumen mehr angebotsorientierten (getakteten) Angebotsstruktur insbesondere im städtischen Raum. Damit muss er sowohl flexibel anwendbar sein als auch eine hinreichende Daseinsvorsorge sichern.
- Basis des Bedienungsstandards bilden die Hierarchien der Raumordnung gemäß des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Westmecklenburg (RREP). Die daraus resultierenden raumstrukturellen Elemente (Zentrale Orte, Ländliche Räume, Stadt-Umland-Räume und Tourismusräume) bilden ein die Qualität prägendes Kriterium des Bedienungsstandards.
- Der Bedienungsstandard basiert auf nachfragestärkeren Relationen auf dem hierarchischen Aufbau von Netzstruktur, Angebotsstruktur und Verknüpfungskonzept. In nachfrageschwachen Gebieten sichert er einen qualitativen Mindeststandard im Sinne der Daseinsvorsorge.

Da ein nach ausschließlich quantitativen Kriterien bemessener Bedienungsstandard (wie z.B. Fahrtenzahl pro Einwohnerin/Einwohner eines Ortsteils) den spezifischen Anforderungen der Region und insbesondere den zukünftigen Herausforderungen des ÖPNV nicht gerecht wird, wurde ein erweiterter, durch mehrere Kriterien definierter Bedienungsstandard entwickelt. Dieser Integrierte Bedienungsstandard definiert sich aus quantitativen und qualitativen Elementen, deren integrales Zusammenspiel der raumstrukturellen Vielfalt der Region gerecht wird.

Die Hierarchien der Raumordnung sind übergeordnetes Element zur Bestimmung des Bedienungsstandards. Die daraus resultierende primäre Netz- und Angebotsstruktur wird durch beschreibende Elemente hinsichtlich Qualität und Quantität der Bedienung ergänzt.

Die Angebotsstruktur umfasst neben den räumlichen und zeitlich orientierten Elementen auch Elemente zur Beschreibung der anzubietenden Produktqualität (Linienverkehre, alternative Bedienungsformen etc.) aber auch Anforderungen an den integrierten Schülerverkehr.

Eine besondere Bedeutung des Bedienungsstandards für die Landeshauptstadt Schwerin ergibt sich aus der Funktion als Oberzentrum der Region, die sich auch in einer hervorgehobenen Qualität der ÖPNV-Anbindung widerspiegeln sollte. So sind zahlreiche Regionalbuslinien aus den Landkreisen Ludwigslust/Parchim und Nordwestmecklenburg auf Schwerin ausgerichtet. Diese sind notwendig, damit das Oberzentrum für die Bevölkerung des oberzentralen Bereiches die ihr zugewiesenen Funktionen wie Arbeit, Versorgung, Bildung, Kultur etc. angemessen erfüllen kann.

4.2 Definition der Elemente

4.2.1 Raumstrukturelle Elemente

Folgende raumstrukturellen Elemente sind für die verkehrlichen Bedienungsstandards maßgebend:

- Hauptachsen,
- Nebenachsen,
- Ländliche Bedienungsgebiete,
- Stadt-Umland-Räume mit Stadt-Umland-Verkehren,
- Städte mit Stadtverkehren sowie
- Räume und Achsen mit besonderer Ausrichtung auf touristische Verkehre.

Bei der lokalen Zuordnung der raumstrukturellen Elemente (vgl. Kapitel 4.4) dienen die nachfolgend beschriebenen raumstrukturellen Kriterien als wichtige Orientierung. Diese sind jedoch mit spezifischen regionalen Besonderheiten (reale Nachfragesituation, historische Entwicklung, abzusehende Entwicklungspotenziale) abzugleichen.

Hauptachsen sind definiert durch

- Verbindungen des SPNV und/oder regionalen Busverkehrs zwischen Oberzentren und großen Mittelzentren über 12.000 Einwohnerinnen und Einwohnern in der Planungsregion (Schwerin, Wismar, Parchim, Ludwigslust, Hagenow) sowie
- Verbindungen von Ober- und Mittelzentren mit überregionaler Bedeutung zu wichtigen zentralen Orten in benachbarte Regionen (Achsen in Richtung Rostock, Güstrow, Neustrelitz, Wittenberge, Hamburg, Lübeck).

Die zentralen Orte im Bereich der Hauptachsen sollen durch den ÖPNV/SPNV direkt oder über ein gut funktionierendes Verknüpfungskonzept erreicht werden. Die Bedienungsqualität des Busverkehrs ist differenziert in Abhängigkeit von der SPNV-Verfügbarkeit in der Hauptachse.

Nebenachsen zugeordnet werden

- weitere radiale Verbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren,
- ausgewählte nachfragestarke radiale Verbindungen von Ober- und Mittelzentren zu anderen zentralen Orten,
- nachfragestarke tangentielle Verbindungen zwischen zentralen Orten in der Planungsregion sowie
- Verbindungen von zentralen Orten in touristische Gebiete.

Nebenachsen können auch eine Verlängerung oder ein Abzweig von einer Hauptachse sein.

Ländliche Bedienungsgebiete sind die Verkehrsräume zwischen den Haupt- und Nebenachsen und werden in der Regel im nächstgelegenen zentralen Ort mit dem Haupt- und Nebenachsenetz verknüpft.

Als Stadt-Umland-Räume der Landeshauptstadt Schwerin und der Hansestadt Wismar sind jeweils die Kernstädte sowie ihre Umlandgemeinden gemäß RREP definiert. Die Stadt-Umland-Räume sollen mit der Kernstadt in einer gegenüber den ländlichen Räumen hervorgehobenen Bedienungsqualität verbunden sein. Dabei gilt jedoch eine differenzierte Qualität in Abhängigkeit von Einwohnerzahl und -prognose. Die besondere Bedienungsqualität soll vorrangig durch eine verbesserte Verknüpfung von Stadt- und Regionalverkehren erzielt werden.

Der Bedienungsstandard der Stadtverkehre orientiert sich an den spezifischen heutigen Standards der Städte Schwerin und Wismar und ggf. den Standards der kleineren zentralen Orte mit Stadtverkehren. Dies betrifft vorrangig die Fahrtenanzahl. Bei sinkender Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre ist eine nachfrageorientierte Anpassung der Bedienungsstandards möglich.

Touristische Räume weisen spezifische Anforderungen auf hinsichtlich ihrer tageszeitlichen, saisonalen oder ereignisabhängigen Angebotsstruktur. Damit ist die Definition eines einheitlichen Standards nicht zielführend. Touristische Verkehre existieren meist in Überlagerung mit Nebenachsen oder Stadt-Umland-Verkehren. Deshalb gelten dort additive und jeweils gebiets-spezifische Merkmale der Standards.

4.2.2 Beschreibende Elemente

Folgende Elemente beschreiben den Bedienungsstandard für die Achsen bzw. Räume hinsichtlich der anzustrebenden Qualität und Quantität.

- Die **Bedienungszeit** berücksichtigt die Differenzierung des Angebotes nach Wochentagen und Wochenenden, Schultagen und schulfreien Tagen sowie den täglichen Bedienungszeitraum (von/bis).
- Die **Bedienungshäufigkeit** beschreibt die Anzahl der Fahrtenpaare pro Tag, die Fahrtenabstände bzw. Mindestaufenthaltszeiten in den zentralen Orten zwischen Hin- und Rückfahrtangebot. Für höherwertige Angebote werden Taktfolgen definiert bzw. Aussagen zu taktähnlichen Verkehren getroffen.
- **Linienführung und Reisezeit** beschreiben die Qualität der Linienführung sowie die zeitliche Erreichbarkeit des jeweils übergeordneten zentralen Ortes (Fahrzeiten inklusive Umsteigezeiten).
- Die **Haltestellenerreichbarkeit** beschreibt die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen vom umliegenden Siedlungsgebiet. In nachfrageschwachen ländlichen Räumen und entsprechenden infrastrukturellen Voraussetzungen können auch Standards mit Berücksichtigung von Radverkehren als Zubringer zur ÖPNV-Haltestelle definiert werden.
- Die **Produktqualität** trifft Aussagen zum angebotenen ÖPNV-Produkt (Schnellbus, Stadtbuss, alternative Bedienungsformen, etc.).

4.3 Mindestbedienungsstandards

Nachfolgend werden für die für die Stadtregion bzw. den Verkehrsraum Schwerin anzustrebenden Mindestanforderungen bezogen auf die maßgebenden Achsen bzw. Räume beschrieben. Den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen steht es frei – u.U. auch unter freiwilliger Finanzierungsbeteiligung von Kommunen – ein höherwertiges Angebot zu realisieren.

Die über die Produkt- und Bedienungsqualität weiterführenden Qualitätsstandards (Fahrzeug- und Personalstandards, Tarif und Vertrieb, Information und Marketing, Leistungsgarantien) werden im Kap. 6 definiert.

4.3.1 Regionale Hauptachsen

Für Hauptachsen gelten differenzierte Bedienungsqualitäten. Für Hauptachsen mit ausschließlicher Busbedienung gelten nachfolgende Standards uneingeschränkt.

Auf Hauptachsen mit SPNV-Bedienung wird grundsätzlich kein Busverkehr realisiert, ausnahmsweise ist eine ergänzende Busbedienung möglich, wenn eines der folgenden Kriterien erfüllt ist:

- Die Achse weist identische Endpunkte in den Zentren auf. Bus und SPNV haben jedoch stark unterschiedliche Linienwege und vor allem deutlich abweichende Erschließungsfunktionen.
- Der SPNV erfüllt keine durchgehende Achsenfunktion.
- Eine Umsteigeverbindung zwischen Bus und Bahn würde die ÖPNV-Attraktivität gegenüber einer durchgehenden Busverbindung signifikant verschlechtern.
- Das SPNV-Angebot genügt allein nicht den Anforderungen der Bedienungsstandards.

In Achsen mit sich ergänzender SPNV- und Busbedienung wird die Busbedienung gegenüber dem Standard verringert, sofern sich eine Konkurrenzsituation zum SPNV ergibt. Der Hauptachsenstandard kann abschnittsweise auch parallel zum SPNV gelten, wenn eine durchgehende Achsenfunktion des Busverkehrs sonst unterbrochen würde.

Bedienungszeit:

- Die generelle Bedienungszeit ist Montag bis Freitag sowohl an Schultagen als auch an Ferientagen.
- Bedienungsbeginn- und -ende sind an Wochenenden nachfrageorientiert.
- Einzelfahrten im Abendverkehr sind bei wirtschaftlicher Tragfähigkeit anzustreben.

Bedienungshäufigkeit:

- Montag bis Freitag sollten mindestens 5 Fahrtenpaare an Schul- und 3 Fahrtenpaare an Ferientagen zwischen den beiden Linienendorten verkehren. Die Linienendpunkte müssen nicht zu allen Verkehrszeiten identisch sein und können nach Schul- und Ferientagen unterschieden werden.
- An Wochenenden wird die Bedienungshäufigkeit entsprechend der Nachfrage ausgerichtet.
- Auf Relationen mit ausschließlicher SPNV-Bedienung können Einzelfahrten mit Bussen zur Schließung von Bedienungslücken des SPNV realisiert werden.

Linienführung und Reisezeit:

- Es ist eine klar strukturierte und im Tagesverlauf einheitliche Linienführung anzustreben. Sich überlagernde Linienführungen sind als Gesamtverkehre darzustellen.
- Eine Erreichbarkeit der benachbarten Mittel- und Oberzentren ist in maximal 60 Minuten anzustreben, sofern keine zeitgünstigere SPNV-Verbindung verfügbar ist.

Haltestellenerreichbarkeit:

- Haltestellen in der Region sind von allen Siedlungsgebieten an den Hauptachsen mittels maximal 1.000 m Fußweg zu erreichen. In den zentralen Orten gelten die Standards für die Stadtverkehre; Haltestellen sollten gemeinsam für beide Systeme genutzt werden.

Produktqualität:

- Auf Hauptachsen verkehren ausschließlich Linienverkehre und Fahrzeuge mit hochwertigem Fahrkomfort.
- Auf ausgewählten Relationen können Linien als Schnellbus mit ausgewählten Unterwegshalten ausgewiesen werden, wenn eine ausreichende Bedienung der ausgelassenen Haltestellen durch andere Linien gesichert wird. Bei der Einführung von Schnellbussen sind die erzielbaren Reisezeitvorteile mit der ggf. verminderten Netzintegration abzuwägen.

4.3.2 Regionale Nebenachsen

Bedienungszeit:

- Die generelle Bedienungszeit ist Montag bis Freitag sowohl an Schul- als auch an Ferientagen.
- Bedienungsbeginn- und -ende sind an Wochenenden nachfrageorientiert.
- Einzelfahrten im Abendverkehr sind bei wirtschaftlicher Tragfähigkeit anzustreben.

Bedienungshäufigkeit:

- Montag bis Freitag sollten mindestens 3 Fahrtenpaare an Schul- und 1 Fahrtenpaar an Ferientagen zwischen den beiden Linienendorten verkehren. Die Linienendpunkte müssen nicht zu allen Verkehrszeiten identisch sein und können nach Schul- und Ferientagen unterschieden werden.
- An Wochenenden wird die Bedienungshäufigkeit entsprechend der Nachfrage ausgerichtet.

Linienführung und Reisezeit:

- Es ist eine strukturierte Linienführung vorzusehen.
- Abweichende Linienführungen zur Sicherung von Mindestbedienungen für einzelne Ortslagen bzw. im Schülerverkehr sind möglich. Dabei ist die Verständlichkeit der Linienführung jedoch zu sichern.
- Sich überlagernde Linienführungen sind als Gesamtverkehre darzustellen.
- Eine Erreichbarkeit der benachbarten Mittel- und Oberzentren ist in maximal 90 Minuten zu sichern, sofern keine zeitgünstigere SPNV-Verbindung verfügbar ist.

Haltestellenerreichbarkeit:

- Haltestellen in der Region sind von allen Siedlungsgebieten an den Nebenachsen mittels maximal 1.000 m Fußweg zu erreichen. In den zentralen Orten gelten die Standards für die Stadtverkehre; Haltestellen sollten gemeinsam für beide Systeme genutzt werden.

Produktqualität:

- Auf Nebenachsen verkehren an Schultagen ausschließlich Linienverkehre.
- Bei Fahrten an Ferientagen und im Wochenendverkehr sind alternative Bedienformen möglich.

4.3.3 Stadt-Umland-Raum Schwerin

Der Stadt-Umland-Raum hat aufgrund der intensiven verkehrlichen Verflechtungen mit starken Ein- und Auspendlerströmen maßgeblichen Einfluss auf die Qualität des regionalen Gesamtverkehrssystems und auch auf die Verkehrssituation in der Stadt Schwerin. Daher hat der ÖPNV, mit Abstufung auch der Radverkehr, insbesondere für die größeren Siedlungsbereiche eine deutlich höhere verkehrliche Relevanz als in klassischen ländlichen Räumen. Für die Stadt-Umland-Verkehre im Raum Schwerin gelten differenzierte ÖPNV-Bedienungsqualitäten in Abhängigkeit von der Siedlungsdichte und den Verkehrsrelationen.

Der Stadt-Umland-Raum Schwerin (vgl. Abb. 13) umfasst neben dem Stadtgebiet der Landeshauptstadt Schwerin die Gemeinden Alt Meteln (ohne OT Böken), Banzkow (ohne OT Goldenstädt und Jamel), Brüsewitz, Gneven, Godern, Göhren, Grambow, Holthusen, Klein Rogahn, Klein Trebbow, Leezen, Lübesse, Lübstorf, Pampow, Pingelshagen, Pinnow, Plate, Raben Steinfeld, Seehof, Stralendorf, Sukow, Sülstorf, Wittenförden und Retgendorf als Ortsteil der Gemeinde Dobin am See.

- Relationen mit hoher Siedlungsdichte sind gegeben, wenn ein bedienter Ort mehr als 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner hat oder die Einwohnersumme der auf der Achse oder in der Relation bedienten Orte über 3.000 Einwohnerinnen und Einwohner beträgt.
- In Teilräumen mit geringer Siedlungsdichte, wie für die Ortsteile Görslow (Gemeinde Leezen), Godern (Gemeinde Pinnow), Göhren (Gemeinde Tramm) sowie die Gemeinden Gneven, Grambow, Holthusen, Lübesse, Pingelshagen und Sülstorf gelten die Bedienungsstandards für ländliche Bedienungsgebiete.

Die folgenden Bedienungsstandards gelten für die Teilräume mit höherer Siedlungsdichte. Das betrifft nach dem aktuellen Stand der Einwohnerentwicklung im Stadt-Umland-Raum Schwerin die folgenden Gemeinden:

Alt Meteln, Banzkow, Brüsewitz, Klein Rogahn, Klein Trebbow, Leezen, Lübstorf, Pampow, Pinnow, Plate, Raben Steinfeld, Stralendorf, Sukow, Wittenförden und Retgendorf als Ortsteil der Gemeinde Dobin am See.

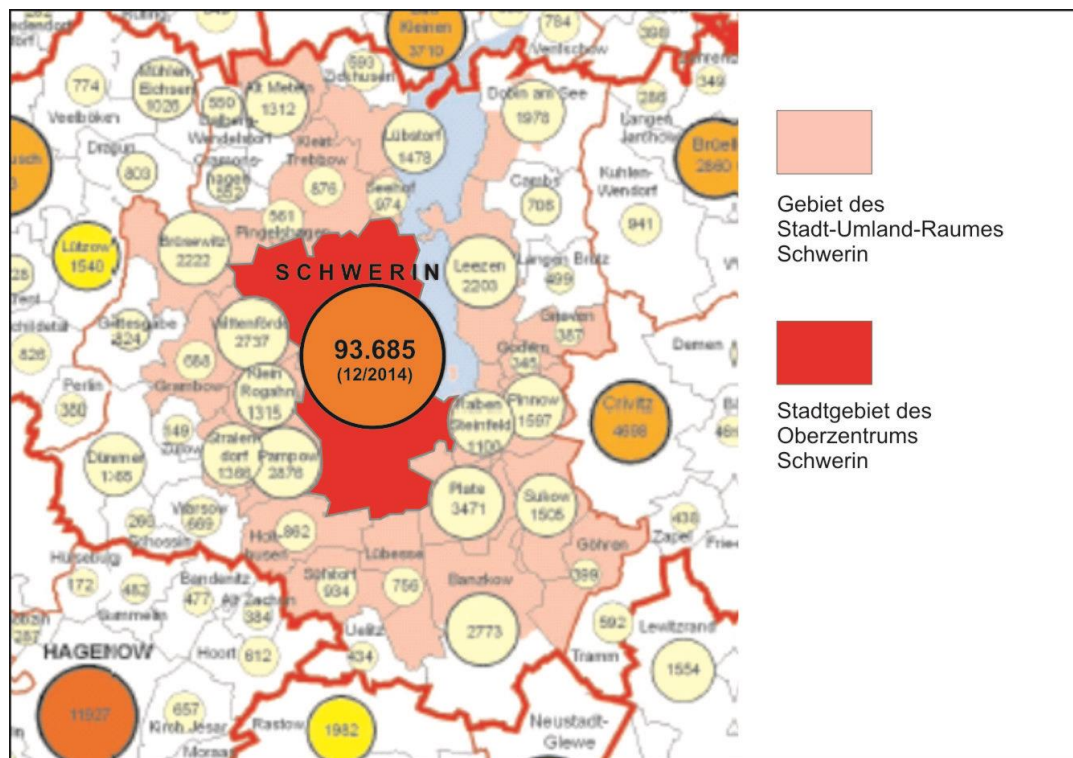


Abbildung 14: Stadt-Umland-Raum Schwerin nach RREP Westmecklenburg

Bedienungszeit:

- Es gilt eine Bedienungszeit Montag bis Freitag mit erster Abfahrt bis 06.00 Uhr und letzter Abfahrt frühestens 18.00 Uhr.
- Bedienungsbeginn- und -ende sind an Wochenenden nachfrageorientiert.
- Abendverkehre sind bei wirtschaftlicher Tragfähigkeit anzustreben.

Bedienungshäufigkeit:

- Montag bis Freitag im 120-Minuten-Grundtakt. Taktlücken in nachfrageschwächeren Zeiten sind möglich.
- Nachfrageorientierte Verdichtungen auf einen 60-Minuten-Takt sind durch Integration weiterer Stadt-Umland- und Regionalverkehrsleistungen anzustreben.
- An Wochenenden sind 2 bis 4 Fahrtenpaare pro Tag zu sichern.

Linienführung und Reisezeit:

- Es ist eine strukturierte Linienführung vorzusehen.
- Linien- und Umlaufverknüpfungen mit Regionalverkehren an den definierten Verknüpfungspunkten sichern eine Qualitätssteigerung der Stadt-Umland-Verkehre mit möglichst geringem Zusatzaufwand.
- Die Erreichbarkeit der Zentren der Stadt-Umland-Räume sind in ca. 30 Minuten ÖPNV-Fahrzeit zu sichern⁶.

⁶ Dieser Erreichbarkeitsstandard liegt über dem derzeitigen Zielwert für den Schweriner Stadtverkehr und lässt sich nur durch eine straffe Linienführung ggf. mit Auflassung von Zwischenhalten (Schnellbuscharakter) erreichen.

Haltestellenerreichbarkeit:

- Haltestellen sind mittels maximal 600 Meter Fußweg zu erreichen.
- In den zentralen Orten ist ein gemeinsames Haltekonzept von Stadt- und Stadt-Umland-Verkehren anzustreben.

Produktqualität:

- In den Kernzeiten sind Linienverkehre anzubieten.
- Für Fahrten im Spätverkehr und an Wochenenden ist der Einsatz alternativer Bedienungsformen zu prüfen.
- Eine übersichtliche Darstellung von Gesamtverkehren bzw. –angeboten (abgestimmte Stadt-, Stadt-Umland- und Regionalverkehre) ist vorzunehmen.
- Es werden Fahrzeuge mit einem stadtverkehrsähnlichen Fahrkomfort eingesetzt. Insbesondere für alle Linien, die Haltestellen im Schweriner Stadtgebiet bedienen, sind die Anforderungen der Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 6.2) und die Ausrüstung mit elektronischer Fahrgastinformation obligatorisch.

4.3.4 Ländliche Bedienungsgebiete

Die folgenden Bedienungsstandards gelten für die ländlichen Bedienungsgebiete im Stadt-Umland-Raum Schwerin. Das betrifft nach dem aktuellen Stand der Einwohnerentwicklung die folgenden Gemeinden: Görslow (Gemeinde Leezen), Godern (Gemeinde Pinnow), Göhren (Gemeinde Tramm), Gneven, Grambow, Holthusen, Lübesse, Pingelshagen und Sülstorf

Bedienungszeit:

- Der Bedienungszeitraum ist Montag bis Freitag.
- Für die Bewertung des Mindestangebotes ist die Bedienung an schulfreien Tagen maßgebend.

Bedienungshäufigkeit:

- Die Mindestbedienung muss am nächst erreichbaren zentralen Ort eine Aufenthaltsdauer von mindestens 2 und höchstens 5 Stunden sichern.
- Die Mindestbedienung bemisst sich an der Einwohnerzahl des zu bedienenden Orts-teils. In den ländlichen Räumen außerhalb der Haupt- und Nebenachsen sind in der Planungsregion ausschließlich Ortsteile unter 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern zu verzeichnen. Im Abgleich mit bisherigen Standards ist hier ein Mindestangebot von 2 Fahrtenpaaren Mo-Fr ausreichend. Für Ortsteile zwischen 100 und 500 Einwohnerinnen und Einwohnern ist eine Bedienung von jeweils 2 Fahrtenpaaren an 2 Wochentagen ausreichend. Ortsteile unter 100 Einwohnerinnen und Einwohner werden nicht bedient, sofern keine Schülerverkehrsnachfrage existiert.

Linienführung und Reisezeit:

- Es sind weitgehend einheitliche Linienführungen anzustreben. Bei flächenhafter Bedienung im Schülerverkehr sind die Varianten der Linienführungen zu minimieren.
- Anschlussverbindungen auf Linien in Haupt- und Nebenachsen zu Fahrten in Mittel- und Oberzentren sind zulässig, sofern die Anschlusswartezeit in der Regel 10 Minuten nicht überschreitet. Die Erreichbarkeit des nächsten Grundzentrums soll nur in Ausnahmefällen durch Umsteigeverbindungen realisiert werden.

- Die maximalen Reisezeiten zum Erreichen der nächsten zentralen Orte betragen 40 Minuten zum nächsten Grundzentrum, 90 Minuten zum nächsten Mittelzentrum und 120 Minuten zum nächsten Oberzentrum.
- Notwendige Anschlussverbindungen sind in der Regel innerhalb von 10 min zu realisieren. Dies kann nur bei Vorhandensein entsprechender baulicher und technologischer Voraussetzungen (z.B. Verspätungsvorausmeldung) realisiert werden.

Haltestellenerreichbarkeit:

- Haltestellen sind von allen Siedlungsgebieten über 100 Einwohnerinnen und Einwohnern mittels maximal 1.000 Meter Fußweg zu erreichen.
- Bei entsprechender Haltestellenausstattung für zubringende Radverkehre ist eine Haltestellenentfernung von 3.000 Metern zulässig.

Produktqualität:

- Grundlage bilden konventionelle Linienverkehre.
- Darüber hinaus ist ein Ausbau der alternativen Bedienungsformen anzustreben.

4.3.5 Stadtverkehr Schwerin**Haltestellenerreichbarkeit:**

- Haltestellen sind in der Regel nach 500 Meter Fußweg (Straßenbahn), das entspricht etwa 8 min Wegezeit, bzw. 350 Meter Fußweg (Stadtbusverkehre), das entspricht etwa 6 min Wegezeit, zu erreichen.

Die Festlegung dieser Richtwerte basiert auf den einschlägigen Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen und den Leitlinien einiger Bundesländer für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen.

Bedienungszeit:

- Bedienungszeitraum für die Stadtverkehre ist generell Montag bis Freitag im Tagesverkehr. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen ist das Angebot entsprechend der Nachfrage und der örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.

Bedienungshäufigkeit:

Im Stadtverkehr sind Taktverkehre folgender Qualität anzubieten:

Kategorie	Verkehrsachsen	Grundtakt	Takt in der Hauptverkehrszeit
Oberzentrum Schwerin	Hauptachsen	30 min*	15 min
	Nebenachsen	60 min	30 min

* Im Wochenend- und Spätverkehr sind nachfrageorientierte Taktausdünnungen möglich, Takte über 60 Minuten sind jedoch möglichst zu vermeiden.

Linienführung und Erreichbarkeit:

- Es ist eine klar strukturierte und einheitliche Linienführung vorzusehen.
- Es sind Lösungen zur Verknüpfung des Stadtverkehrs mit dem Stadt-Umland-Verkehre sowie den Regionalverkehren an den Verknüpfungspunkten zu entwickeln.

Neben der Bedienungszeit und Bedienungshäufigkeit bildet die Erreichbarkeit ein weiteres wichtiges Kriterium für die ÖPNV-Akzeptanz. Eine Definition von Qualitätsstandards für die Erreichbarkeit erfolgt für den Stadtverkehr über die beiden Kriterien:

- ÖPNV-Fahrzeit (= Fahrzeit im Fahrzeug einschließlich Umsteigezeit) und
- Anzahl der erforderlichen Umstiege (Direktverbindung als höchste Qualitätsstufe).

Die Erreichbarkeit wird betrachtet für Verkehrsrelationen mit signifikantem ÖPNV-Potenzial. Dies besteht im Wesentlichen in Bezug auf folgende Verkehrsziele mit gesamtstädtischer Bedeutung:

- Altstadt (Bezugspunkt Marienplatz) als das bedeutendste Verkehrsziel der gesamten Planungsregion,
- Ziele außerhalb der Altstadt mit gesamtstädtischer Bedeutung:
 - Gewerbegebiet Schwerin Süd,
 - 7-Seen-Center in Krebsförden,
 - Helios Kliniken am Lewenberg,
 - Berufliche Schule der Landeshauptstadt Schwerin - Technik in Lankow,
 - Berufsschule für Wirtschaft und Verwaltung in der Weststadt

Die Standards für die Erreichbarkeit werden wie folgt festgelegt:

Verkehrsziel	Verkehrsquelle	ÖPNV-Fahrzeit	Anzahl Umstiege
Altstadt (Marienplatz)	Wohngebiete mit hoher * und mittlerer** Verdichtung	20 Minuten	Direktverbindung
	Wohngebiete mit geringer Verdichtung ***	30 Minuten	Maximal 1x Umstieg
Wichtige Ziele außerhalb der Altstadt (s.o.)	Wohngebiete mit hoher* und mittlerer** Verdichtung	30 Minuten	Maximal 1x Umstieg
	Wohngebiete mit geringer Verdichtung ***	40 Minuten	Maximal 2x Umstieg

*) Wohngebiete mit hoher Verdichtung:
Feldstadt, Paulsstadt, Schelfstadt, Weststadt, Neu Zippendorf, Mueßer Holz, Gr. Dreesch

**) Wohngebiete mit mittlerer Verdichtung:
Lankow, Werdervorstadt, Lewenberg, Gartenstadt und Krebsförden

***) Wohngebiete mit geringer Verdichtung: Medewege, Wickendorf, Neumühle, Friedrichsthal, Warnitz, Ostorf, Mueß, Görries, Wüstmark, Zippendorf

Produktqualität:

- Für den Stadtverkehr in Schwerin sind vorrangig Linienverkehre vorzusehen. Bei Fahrten im Spät- und Wochenendverkehr sowie in städtischen Randlagen mit geringer Siedlungsdichte sind alternative Bedienungsformen möglich.
- Der Stadtverkehr in Schwerin ist ausschließlich mit Niederflurfahrzeugen zu realisieren, die den in Kap. 6.2 definierten Qualitätsstandards entsprechen.

4.3.6 Touristische Räume

Touristische Verkehre sind vorrangig in Überlagerung mit Nebenachsen oder in Gebieten der Stadt-Umland-Verkehre anzutreffen. Für diese Achsen und Gebiete gelten additive Standards, welche differenziert nach den lokalen Besonderheiten festzulegen sind.

Bedienungszeit:

- Spezifische Ausrichtung an touristischen Belangen mit verstärkter Angebotsausrichtung auf Wochenenden, Saisonaspekte und Ereignisse (Veranstaltungen, Wettersituation etc.)

Bedienungshäufigkeit:

- Die Angebotsdichte ist abhängig von der Liniencharakteristik zu wählen. Dabei ist innerhalb der Bedienungszeit auf merkbare Taktstrukturen zu achten.

Linienführung und Reisezeit:

- Strukturierte Linienführung mit Sicherung von Anschlüssen an Verknüpfungspunkte des ÖPNV, SPNV und SPFV.

Haltestellenerreichbarkeit:

- Die Haltestellenerreichbarkeit ist abhängig von der Liniencharakteristik, sollte an Verknüpfungspunkten jedoch maximal 400 Meter von der anschließenden Haltestelle entfernt sein.

Produktqualität:

- Es ist auf eine Ausrichtung auf touristische Belange zu achten. Dazu zählen z.B. Gepäck- und Fahrradtransporte, Ticketing im Bus oder die Sicherung von Verspätungsanschlüssen des Fernverkehrs.
- Im Ticketing sind Kombinationsangebote mit touristischen Leistungen anzustreben.

4.4 Lokale Zuordnung der raumstrukturellen Elemente

Hinsichtlich ihrer Anbindung an das Umland sind für die Landeshauptstadt Schwerin folgende Haupt- und Nebenachsen des SPNV und regionalen Busverkehrs sowie touristische Relationen relevant. Im Weiteren ist von den Aufgabenträgern gemeinsam zu prüfen, inwieweit die bestehenden Busbedienungen parallel zu den Schienenachsen bestehen bleiben, ausgebaut werden oder in Form von Zubringerverkehren stärker mit dem SPNV verknüpft werden.

4.4.1 Regionale Hauptachsen

Nr.	Art	Relation
A1		Rostock – Kröpelin – Wismar – Bad Kleinen – Schwerin
A1		Wismar – Schwerin
Busachse mit dichter Erschließungsfunktion und anderem Verlauf als SPNV		
A2		Schwerin – Bad Kleinen – Blankenberg – Bützow – Güstrow
A2		Schwerin – Sternberg – Güstrow
Busachse mit weit entferntem Verlauf vom SPNV und anderer Erschließungsfunktion		
A4		Schwerin – Gadebusch – Rehna
A4		Schwerin – Gadebusch – Rehna – Schönberg – Lübeck
Busachse als Lückenschluss für direkte Verbindung Schwerin-Lübeck sowie als Bindeglied von Schwerin für die Nebenachsen B41 (Gadebusch – Ratzeburg)		
A5		Schwerin – Hagenow – Boizenburg – Schwanheide – Hamburg
A5		Schwerin – Hagenow – Boizenburg – Lauenburg
Busachse mit abschnittsweise anderer Erschließungsfunktion als SPNV		
A7		Schwerin – Crivitz – Parchim
A7		Schwerin – Crivitz – Parchim
Busachse mit anderer Erschließungsfunktion als SPNV. Fortsetzung als Nebenachse B71 (nach Lübz – Plau am See) sowie Bindeglied von Schwerin für die Nebenachse B72 (Crivitz – Goldberg – Karow)		
A8		Schwerin – Ludwigslust – Grabow – Karstädt – Wittenberge – Berlin
Achse mit ausschließlicher SPNV-Bedienung. Marginale Überlagerung durch Busachse A6 (Ludwigslust – Grabow)		

Tabelle 11: Lokale Zuordnung der auf Schwerin bezogenen Hauptachsen

4.4.2 Regionale Nebenachsen

Nr.	Art	Relation
B11		Schwerin – Mühlen-Eichsen – Grevesmühlen – Klütz – Boltenhagen
B41		(Schwerin –) Gadebusch – Ratzeburg <i>[als Abzweig der Hauptachse A4]</i>
B51		Schwerin – Stralendorf – Dümmer – Wittenburg
B71		(Schwerin – Crivitz –) Parchim – Lübz – Plau am See <i>[als Verlängerung der Hauptachse A7]</i>
B72		(Schwerin –) Crivitz – Goldberg – Karow (– Plau am See) <i>[als Abzweig der Hauptachse A7]</i>

Tabelle 12: Lokale Zuordnung der auf Schwerin bezogenen Nebenachsen

4.4.3 Stadt-Umland-Raum

Die Stadt-Umland-Verkehre orientieren sich am Stadt-Umland-Raum der Landeshauptstadt Schwerin gemäß seiner Definition im RREP. Stadt-Umland-Verkehre können über die definierten Raumgrenzen hinaus führen, wenn die Straßeninfrastruktur und Lage der angrenzenden Siedlungsgebiete keine andere Erschließung sichern. Dabei kann der Bedienungsstandard auf das Niveau der ländlichen Bedienungsgebiete abgesenkt werden, wenn dies verkehrlich vertretbar und betrieblich sinnvoll zu realisieren ist.

4.4.4 Touristische Räume

Nr.	Art	Relation
B11		(Schwerin –) Grevesmühlen – Klütz – Boltenhagen
B41		(Schwerin –) Gadebusch – Ratzeburg
B71		(Schwerin – Crivitz –) Parchim – Lübz – Plau am See
B72		(Schwerin –) Crivitz – Goldberg – Karow (– Plau am See)

Tabelle 13: Erschließung touristische Räume auf Nebenachsen

Die Achse B11 weist bereits heute Verkehre mit spezifischen touristischen Merkmalen auf. Die anderen Relationen weisen entsprechende Entwicklungspotenziale auf.

4.5 Bewertung der ÖPNV-Qualität und Handlungsbedarfe

4.5.1 Grundsätzliche Bewertung

Eine Bewertung der ÖPNV-Qualität erfolgt im Abgleich zu den für die Planungsregion einheitlich definierten Bedienungsstandards (vgl. Kapitel 4.3). Zur Ableitung des Handlungsbedarfs werden die folgenden Qualitätskriterien verwendet und soweit notwendig nach Stadtverkehr und Stadt-Umland-Verkehr differenziert:

- ÖPNV-Infrastruktur
 - Netzgestaltung
 - Haltestellengestaltung
 - ÖPNV-Beschleunigung
- Erschließungsqualität
 - Räumliche Anbindung der Siedlungsbereiche an den ÖPNV
 - Haltestellen-Zugänglichkeit
- Angebotsqualität
 - Bedienungszeit und Bedienungshäufigkeit
 - Ziel-Erreichbarkeit (Verbindungsqualität)
- Vernetzungsqualität
 - Verknüpfungspunkte und Anschlüsse
 - Vernetzung mit dem Individualverkehr
 - Verknüpfung des Stadtverkehrs mit dem Regionalverkehr
- Bedienungsqualität
 - Fahrzeuge
 - Leistungserbringung
- Tarifqualität
 - Tarifstruktur und Fahrpreise
 - Vertriebsorganisation
- Marketingqualität
 - Fahrgastinformation und Kundenkommunikation
 - Öffentlichkeitsarbeit und ÖPNV-Werbung
 - Serviceangebote

Grundsätzlich gibt es für die Stadtregion bzw. den Verflechtungsraum Schwerin ein starkes Qualitätsgefälle zwischen dem Stadtverkehr einschließlich des von der NVS bis 2015 betriebenen Stadt-Umland-Verkehrs und dem Regionalverkehr.

Für die perspektivische Entwicklung des ÖPNV im Stadt-Umland-Raum Schwerin sind aus Sicht der Stadt Schwerin zwei Handlungsschwerpunkte zu benennen:

1. Anpassung des ÖPNV-Angebotes an die veränderten Rahmenbedingungen anzupassen.
2. Ressourcen sind durch Integration und Abstimmung besser zu nutzen. Dazu zählen
 - die Angebotsverknüpfung zwischen Stadt- und Regionalverkehren,
 - Fahrplanabstimmungen insbesondere für Stadt-Umland-Bereiche sowie
 - eine kundenorientierte Fahrplandarstellung.

Für den Stadtverkehr Schwerin bedeutet dies:

- Beibehaltung und Weiterentwicklung der integrierten Angebotsgestaltung zwischen den Verkehrsmitteln Straßenbahn und Stadtbus.
- Überprüfung der Angebote in Schwachlastzeiten.
- Verknüpfung von Stadtverkehr, Stadt-Umland-Verkehr und Regionalverkehr an ausgewählten hochwertigen Verknüpfungspunkten.
- Entwicklung systematischer Anschlusskonzepte zwischen den ÖPNV-Verkehrsträgern.

4.5.2 ÖPNV-Infrastruktur im Stadtverkehr Schwerin

Netzgestaltung

Die Netzkonfiguration im Schweriner Bedienungsgebiet zeigt ein gut strukturiertes Liniennetz mit klarer hierarchischer Abstufung zwischen den Straßenbahnlinien als Rückgrat der städtischen ÖPNV-Bedienung und den Stadtbuslinien mit unterschiedlichen Erschließungs- und Verbindungsfunktionen.

Für die Straßenbahn steht ein weitgehend auf unabhängigem Bahnkörper geführtes Streckennetz zur Verfügung, das sich auf dem Stand der Technik befindet, kontinuierlich gepflegt und instandgehalten wird.

Die im Anforderungsprofil für den Stadtverkehr Schwerin geforderten Qualitäten der Netztransparenz und einheitlichen Linienführung im Tagesverlauf werden mit der Anpassung des Fahrplanes ab 2016 überwiegend erreicht.

Haltestellengestaltung

Der Haltestellengestaltung kommt eine besondere Bedeutung zu, dienen sie doch als Visitenkarte des ÖPNV. Die Haltestellen sollten ein subjektiv und objektiv sicherer Ort zum Warten für die Fahrgäste sein und umfassende Information über Abfahrtszeiten, Linienwege und Tarife bieten. Diese Aufgaben führen zu folgenden Anforderungen (vgl. auch Kapitel 6.3):

- Barrierefreier Zugang,
- Blindenleitsystem / taktile Bodenindikatoren,
- ausreichend Aufstellflächen und Sitzgelegenheiten,
- Witterungsschutz,
- gut lesbare Fahrgastinformation bzgl. Abfahrtszeiten, Linienwege und Tarife.

Die Umsetzung und der Ausbaugrad dieser Anforderungen haben in Schwerin den im Folgenden beschriebenen Stand erreicht. Für den weiteren Ausbau sind abhängig von der Nutzungsfrequenz (durchschnittliche Fahrgastzahl je Werktag) und der Finanzierung Prioritäten festzulegen. Eine Haltestellenliste, in der wesentliche Bestands-Komponenten erfasst sowie Vorschläge für erforderliche Aus- und Umbaumaßnahmen dargestellt sind, wird von der NVS gepflegt. Diese ist für ein umfassendes Haltestellen-Management durch zusätzliche Kriterien zu ergänzen.

Auf Grund der Netzstruktur mit einem hohen Anteil an Straßenbahnstrecken, die unabhängig vom übrigen Straßenverkehr auf besonderem Bahnkörper verlaufen, werden 55 von insgesamt 70 Richtungshaltestellen der Schweriner Straßenbahn ausschließlich von der Straßenbahn bedient. Diese Haltestellen sind für den Einsatz von 2,65 m breiten Niederflurbahnen ausgebaut worden. Die Bahnsteige sind 23 cm hoch und in der Regel 60 m lang. Der Abstand der Bahnsteigkante zur Straßenbahn beträgt 5 cm.

Weitere 15 Richtungshaltestellen, überwiegend im Innenstadtbereich, werden gemeinsam mit Bussen bedient. Diese Haltestellen sind mit 18 cm hohen Bahnsteigen und im Regelfall mit dem sog. „Kasseler Sonderbord“ ausgerüstet.

Um Rollstuhlfahrerinnen und -fahrern an diesen Haltestellen den Zugang zur Straßenbahn zu ermöglichen, sind die Niederflur-Straßenbahnen mit einer Klapprampe ausgerüstet. Damit ist im gesamten Straßenbahnnetz bereits seit 2008 ein weitgehend barrierefreier Zugang gewährleistet.



Haltestelle Heizkraftwerk



Haltestelle Dreescher Markt

Abbildung 15: Beispiele für Straßenbahn-Haltestellen

Im Omnibusstadtnetzn sind von insgesamt 314 Richtungshaltestellen bereits 66 Haltestellen nach dem Musteranforderungen (vgl. Abbildung 25) mit 18 cm hohen Kasseler Sonderbordsteinen ausgerüstet.

Darüber hinaus sind im Omnibusstadtnetzn weitere 117 Richtungshaltestellen mit Bordsteinhöhen über 16 cm ausgestattet, so dass zusammen mit der Straßenbahn rd. 2/3 aller Haltestellen im Netz der NVS diesbezüglich barrierefrei ausgebaut sind.



Haltestelle Freilichtbühne



Haltestelle Güstrower Straße

Abbildung 16: Beispiele für Stadtbuss-Haltestellen

ÖPNV-Beschleunigung

Fahrplanabweichungen bzw. häufige Über- oder Unterschreitungen der planmäßigen Abfahrtszeiten führen nicht nur zu Nachteilen für die Fahrgäste, weil Reisezeiten nicht mehr zuverlässig kalkulierbar sind, sondern auch zu betrieblichen Nachteilen.

Eine Förderung des ÖPNV beinhaltet neben einer hohen Angebotsqualität vor allem eine Bevorzugung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr auf Streckenabschnitten oder an Verkehrsknoten mit nachgewiesenen, regelmäßig auftretenden Stauerscheinungen oder sonstigen Behinderungen für den Fahrtablauf. Für die ÖPNV-Beschleunigung kommen beim Stadtverkehr Schwerin drei Komponenten zum Einsatz:

- Beschleunigung auf der Strecke (vorrangig LSA-Beeinflussung, Busspuren und Vermeidung der gemeinsamen Fahrwegnutzung mit dem Radverkehr),
- Beschleunigung an Knoten (LSA-Beeinflussung, LSA-Vorrangschaltung) und
- Beschleunigung im Bereich von Haltestellen (Haltestellentyp und Standort).

Im Omnibusliniennetz der NVS werden an insgesamt 28 Anforderungspunkten, die in den Bordrechnern hinterlegt sind, Signale zur LSA-Beeinflussung abgesetzt. Davon dienen 6 Anforderungen der Steuerung von Polleranlagen, um den Bussen das Befahren von Straßenabschnitten zu ermöglichen, die für den übrigen Verkehr gesperrt oder nur eingeschränkt benutzbar sind.

Die übrigen Anforderungspunkte liegen an insgesamt 11 LSA-gesteuerten Knotenpunkten und ermöglichen den Omnibussen im Linienverkehr eine fahrtrichtungsbezogene Anforderung von Freigabezeiten.

Im Streckennetz der Straßenbahn sind 21 Fahrsignalanlagen vorhanden, die mehrheitlich in Wechsellichtzeichenanlagen im Bereich von Kreuzungen integriert wurden. Die Straßenbahnen melden sich mit Hilfe von Oberleitungskontakten oder Induktionsschleifen bei den Kreuzungsrechnern an und nach Passieren der Kreuzungen auch wieder ab. Somit stehen den anderen Verkehrsteilnehmern mehr Zeiten zur Verfügung, da die Straßenbahnen nur die wirklich benötigten Freiphasen anfordern.

Zusätzlich werden wegen des beengten Straßenraumes im Zuge der Wismarschen Straße an den Haltestellen Heinrich-Seidel-Straße, am Lewenberg und am Friedensberg Fahrsignalanlagen mit der Funktion einer dynamischen Haltestelle eingesetzt. Eine dynamische Haltestelle ist ein Haltestellenbereich, in dem Fahrgäste zum Ein- oder Aussteigen die Straße betreten müssen. Um dieses gefahrlos zu ermöglichen, werden Auto- und Radfahrerinnen und -fahrer vor dem Haltestellenbereich angehalten, wenn eine Straßenbahn in diesen einfährt.

Eine systematische Erfolgskontrolle der bereits realisierten Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen erfolgt in Schwerin derzeit nicht. Hier besteht Handlungsbedarf auf der Basis regelmäßiger Fahrzeitauswertungen und Verspätungsanalysen. Ziel dieser Analysen ist es, Infrastruktur-bezogene Defizite in der Pünktlichkeit räumlich zu lokalisieren, deren Ursachen zu ermitteln und kontinuierlich abzubauen. Weiterer Handlungsbedarf besteht auch hinsichtlich der Umstellung der LSA-Rechner auf digitale Funktechnik (siehe Kap.4.5.8).



Abbildung 17: Dynamische Haltestelle „Lewenberg“

4.5.3 Erschließungsqualität im Stadtverkehr Schwerin

Räumliche Anbindung

Insgesamt verfügt der Stadtverkehr in Schwerin über eine gute Erschließungsqualität. Neu entwickelte Siedlungsbereiche wie die Neubaugebiete in Neumühle oder Friedrichsthal wurden bisher zügig an den städtischen ÖPNV angeschlossen.

Die noch verbleibenden Erschließungsdefizite (s. u.) beschränken sich im Wesentlichen auf kleinere Siedlungsbereiche oder einzelne Verkehrsziele bzw. Zielbereiche mit geringem ÖPNV-Potenzial, bei denen eine ÖPNV-Anbindung unter Abwägung von Kosten und Nutzen nicht angemessen ist. Zum Teil sind diese Gebiete auch von Linienbussen nur schwer oder gar nicht anfahrbar. Im Rahmen eines Einsatzes alternativer Bedienungsformen (vgl. Kap. 5) könnte eine ggf. zeitweise Anbindung erneut geprüft werden. Ausgehend von den festgelegten Standards sind zusammenhängende Siedlungsgebiete mit mehr als 100 Einwohnerinnen und Einwohnern mit einem ÖPNV-Angebot zu versorgen. Die Entscheidung über die Wirtschaftlichkeit einer ÖPNV-Erschließung kann aber letztlich nur im Einzelfall mit einer Gegenüberstellung von Aufwand und zu erwartenden Erträgen getroffen werden. Unmittelbarer Handlungsbedarf besteht bei der Erschließungsqualität nicht.

Die verbleibenden Erschließungsdefizite werden wie folgt bewertet (Räumliche Lage und Nummerierung siehe Abbildung 17):

(1) Medewege (Klein Medewege und Hof Medewege westlich der Bahnstrecke)

- Die Verbesserung der Erschließung durch Einbindung in das Liniennetz aus wirtschaftlichen Gründen nicht darstellbar, der Fußweg vom Hof Medewege zur Haltestelle der Linie 8 ca. 600 m, von Klein Medewege ca. 2.500 m.

(2) Friedrichsthal (Wohngebiet Gartenweg/Am Tannenkamp/Weidenweg)

- Die betroffenen Straßen sind mit Linienbussen nicht befahrbar, der Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle beträgt ca. 550 m.

(3) Neumühle (Turower Ring)

- Die Straße ist mit Linienbussen nicht befahrbar, der Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle beträgt ca. 650 m.

(4) Görries (Am Heidberg und Schulzenweg Süd)

- Am Heidberg ist nicht mit Linienbussen befahrbar, der max. Fußweg zur Haltestelle beträgt ca. 700 m.
- Das Gebiet Schulzenweg Süd ist bedingt durch lange Schließzeiten am Bahnübergang Görries nicht sinnvoll in eine ÖPNV-Linienführung einzubinden, der Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle beträgt ca. 650 m.
- Es wird als Ersatzlösung eine Verlegung der Haltestelle Schulzenweg nach Nordosten überprüft (bessere Erschließung und Verknüpfung mit der Bahnstation SN-Görries).

(5) Krebsförden (Dorfstraße nördlicher Abschnitt mit Nebenstraßen)

- Eine Verbesserung der Erschließung ist mit einer Linienführung der Linie 7 über Dorfstraße und Zum Schulacker möglich, sobald die Befahrbarkeit der Dorfstraße hergestellt ist. Die zusätzliche Haltestelle „Hinter der Schmiede“ ist bereits eingerichtet, der max. Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle „Krebsförden Dorf“ beträgt derzeit ca. 650 m.

(6) Krebsförden (Wohnbebauung Hof Göhren, Am Wald, Alter Holzweg)

- Die Straßen der betroffenen Wohngebiete sind mit Linienbussen nicht befahrbar, der max. Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle beträgt ca. 700 m.

(7) Wüstmark (Schweriner Straße)

- Der Fußweg aus dem südwestlichen Teil der Wohnsiedlung Wüstmark zur Straßenbahnhaltestelle „Wüstmark“ beträgt max. 700 m. Das Nachfragepotenzial ist so gering, dass dieser Entfernung tolerierbar ist.

(8) Mueß (Consrader Weg, Nedderfeld)

- Die Verbesserung der Erschließung durch Einbindung in das Busliniennetz ist aufgrund des geringen Nachfragepotenzials und der eingeschränkten Befahrbarkeit der betroffenen Straßen für Linienbusse verkehrlich nicht sinnvoll darstellbar. Die Brücke über die B 321 hat eine Tonnagebeschränkung auf 2,8t. Der max. Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle beträgt ca. 800 m. Als Angebotsergänzung wird eine B&R-Station an der Haltestelle „Freilichtmuseum“ vorgeschlagen.

(9) Zippendorf (Am Strand, Räthenweg und Nebenstraßen)

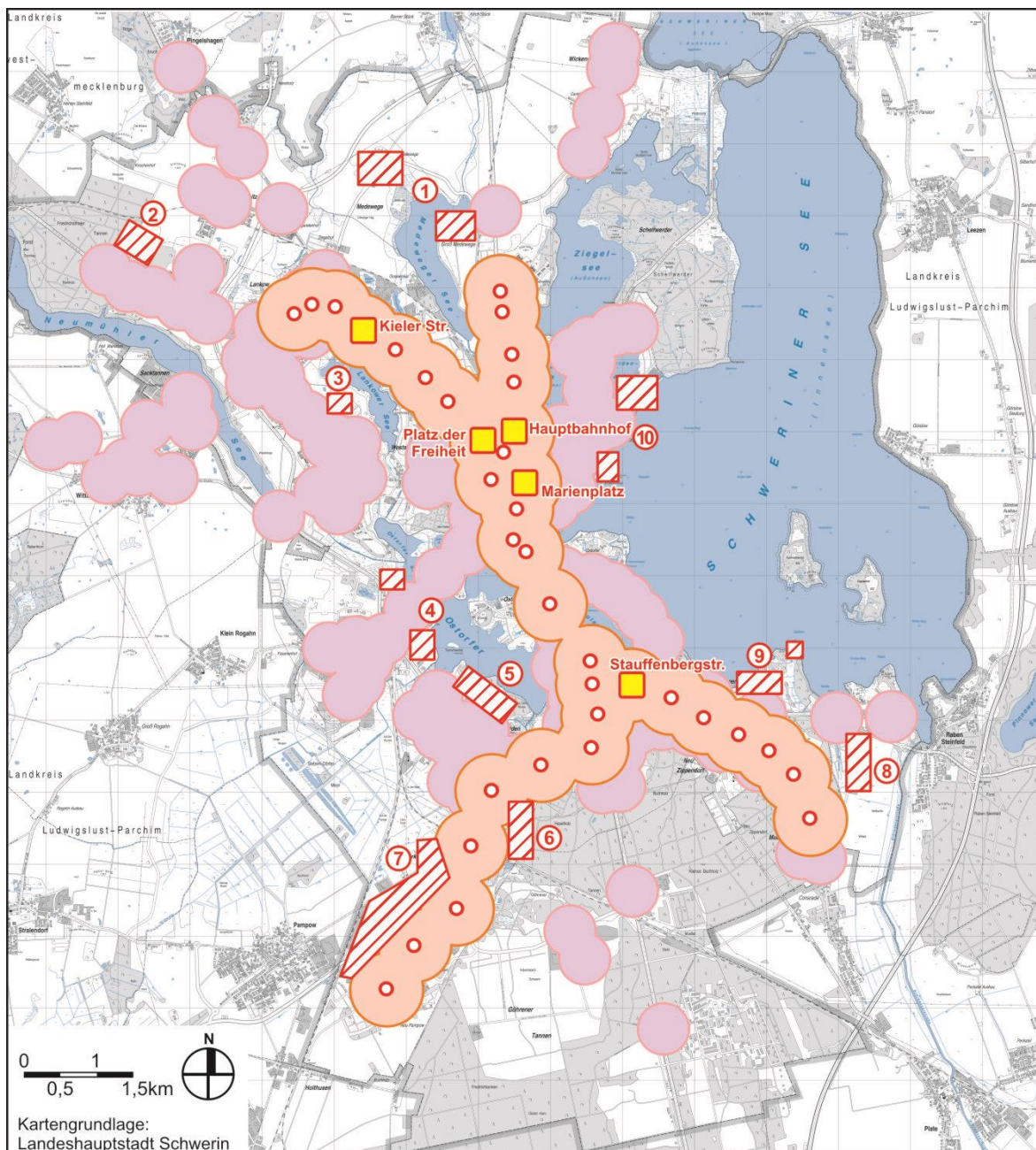
- Die Straßen des betroffenen Wohngebietes sind mit Linienbussen nicht befahrbar, der max. Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle beträgt ca. 550 m.

(10) Werdervorstadt (Bornhövedstraße Nord, Waisengärten/Schwaneninsel)

- Der nördliche Abschnitt der Bornhövedstraße ist mit Linienbussen nicht befahrbar und hat aufgrund der Siedlungsstruktur auch nur ein geringes Nachfragepotenzial. Die Erschließungsstraßen im Neubaugebiet „Waisengärten“ sind für den Linienverkehr nicht befahrbar. Die nächstgelegenen Haltestellen des innerstädtischen Buslinienverkehrs liegen an der Werderstraße und der Robert-Koch-Straße. Der max. Fußweg zu den Haltestellen beträgt ca. 500 m.

Haltestellen-Zugänglichkeit

Wegen des noch nicht definierten Anforderungsprofils und der fehlenden Bewertungsgrundlagen kann zurzeit keine fundierte und umfassende Bewertung der Haltestellen-Zugänglichkeit vorgenommen werden. Im Rahmen des Programms „sicherer Schulweg“ und durch die Einbeziehung der Verkehrsbehörde und Polizei bei der Neueinrichtung von Haltestellen werden aber „kritische“ Situationen weitgehend entschärft oder vermieden. Bis zur nächsten RNVP-Fortschreibung wird die Haltestellen-Zugänglichkeit in Verbindung mit dem Aufbau eines Haltestellen-Katasters und im Zusammenhang mit der gesetzlich geforderten Herstellung der Barrierefreiheit in Kooperation mit den Behindertenverbänden systematisch analysiert.



-  Einzugsbereich Stadtbus
(350m-Radius = bis zu 6 Min. Fußweg)
-  Einzugsbereich Straßenbahn
(500m-Radius = bis zu 8 Min. Fußweg)
-  Städtischer Siedlungsbereich mit einem Erschließungsdefizit
(Bewertung im Text)

© urbanus GbR, Lübeck im November 2015

Abbildung 18: ÖPNV-Erschließung des Schweriner Stadtgebietes

4.5.4 Angebotsqualität (Bedienungszeit und Bedienungshäufigkeit)

Stadtverkehr Schwerin

Die Bedienungs- bzw. Betriebszeiten im Schweriner ÖPNV-Liniennetz übertreffen das definierte Anforderungsprofil teilweise deutlich.

Die **Linien der Straßenbahn** werden montags bis freitags zwischen 04:30 Uhr und 23:30 Uhr bedient. Durch Überlagerung der 15-min-Takte der Linien 1 und 2 zwischen Hegelstraße und Marienplatz ergibt sich tagsüber zwischen 06:00 Uhr und 20:00 Uhr ein äußerst komfortabler 7-1/2-min-Takt auf dieser Magistrale des Straßenbahnnetzes. Auf der Verbindung Kliniken – Marienplatz werden durch die Linie 1 und 4 6 Fahrten pro Stunde angeboten. Im Abendverkehr zwischen 20:00 Uhr und 23:30 Uhr wird der nördliche Abschnitt der Linie 1 zwischen Platz der Jugend und Kliniken im 20-min-Takt mit Bussen bedient, die am Marienplatz jeweils Anschluss an die ebenfalls im 20-min-Takt verkehrende Straßenbahnlinie 2 haben. Zwischen 23:30 Uhr und 04:30 Uhr werden an allen Wochentagen 5 Nachtfahrten der Linie 2 angeboten, so dass auch während der Nachtstunden eine ÖPNV-Verbindung zwischen den wichtigsten hochverdichteten Wohngebieten und der Innenstadt besteht.

Samstags verkehren die Linien 1 und 2 bis 09:00 Uhr im 30-min-Takt und tagsüber von 09:00 Uhr bis 20:00 Uhr im 15-min-Takt, so dass sich auch in diesem Fall ein komfortabler 7 1/2-min-Takt zwischen Hegelstraße und Marienplatz ergibt. Im Abendverkehr zwischen 20:00 Uhr und ca. 23:30 Uhr verkehren diese Linien samstags im 20-min-Takt. Ergänzt wird dieses Angebot durch die Linie 4, die samstags tagsüber alle 30 min und in den Randzeiten alle 60 min fährt.

Sonntags verkehren die Linien 1 und 2 bis 10:00 Uhr im 30-min-Takt und tagsüber von 10:00 Uhr bis 20:00 Uhr im 20-min-Takt, so dass sich durch Überlagerung ein komfortabler 10-min-Takt zwischen Hegelstraße und Marienplatz ergibt. Im Abendverkehr zwischen 20:00 Uhr und ca. 23:30 Uhr verkehren diese Linien sonntags ebenfalls im 20-min-Takt. Ergänzt wird dieses Angebot durch die Linie 4, die sonntags ganztägig alle 60 min fährt.

Die Ausrichtung des Fahrtenangebotes der Linie 3 auf den Berufsverkehr montags bis freitags erscheint angemessen, zumal diese Relation zu den übrigen Verkehrszeiten durch Umsteigeverbindungen auch in den Abendstunden und an den Wochenenden bedient wird.

Die **Stadtbuslinien** verkehren im Tagesverkehr zwischen 05:00 Uhr und 20:00 Uhr überwiegend im 30-min-Takt mit Ausdünnungen zum 60-min-Takt in den Randzeiten und teilweise auch in nachfrageschwachen Vormittagsstunden sowie in den Stadtrandsiedlungen mit geringer Dichte. Der geforderte Mindesttakt von 60-min wird im Wesentlichen erreicht.

Mit der Umstellung des Fahrplans 2016 konnten zusätzlich die Linie 6, 8, 12 und 14 in einen Taktfahrplan überführt werden. Nicht bzw. nur zeitweise im Taktverkehr werden damit nur noch die Linien 9, 13, 19 und 20 bedient. Die Anzahl der angebotenen Fahrten ergibt aber für fast alle Verkehrszeiten mindestens eine nahezu stündliche Bedienung. Insbesondere im Abendverkehr der Linien 6, 7, 8, 12, 14 und 18 wird der angestrebte Fahrplantakt noch nicht konsequent realisiert, wobei die Nachfrage hier auch entsprechend gering ist. In einer differenzierten Fahrplananalyse der einzelnen Linien sollte geprüft werden, ob Taktfahrpläne bei gleichem Betriebsmitteleinsatz realisierbar sind. Damit könnte ein deutlicher Gewinn an Kundenfreundlichkeit durch bessere Merkbarkeit der Fahrpläne und eine klare Struktur der Anschlüsse an die vertakteten Fahrten der Straßenbahn erreicht werden.

Die Linie 13 stellt mit der tangentialen Linienführung und der Ausrichtung auf den Berufsverkehr zwischen den Wohngebieten Lankow auf der einen Seite sowie Großer Dreesch, Neu-Zippendorf und Mueßer Holz auf der anderen Seite und dem Industriegebiet Sacktannen einen Sonderfall dar, der sich nicht für einen starren Taktfahrplan eignet und daher auch weiterhin nach den speziellen Anforderungen des Berufsverkehrs betrieben werden sollte. Zudem bindet diese Linie Werkstattstandorte der Dreescher Werkstätten an und leistet somit

einen strategischen Beitrag zu selbstbestimmter Mobilität behinderter Menschen.

Das Fahrtenangebot der Linie 19 ist überwiegend an die umlauftechnischen Rahmenbedingungen angepasst und sichert die Netzverbindung zwischen dem Betriebshof und den Haupteinsatzorten im Stadtzentrum. Ein starrer Taktfahrplan wäre für diesen Einsatzzweck nicht sachgerecht.

Auch die Angebotsreduzierungen der Linie 16 in den Abendstunden und insbesondere an Sonntagen ist in der besonderen Struktur der Nachfrage dieser Linie begründet, die überwiegend dem Einkaufs- und Berufsverkehr zwischen den großen Wohngebieten Großer Dreesch, Neu-Zippendorf und Mueßer Holz und dem Einkaufszentrum und den Gewerbegebieten in Krebsförden und Görries dient.

Die Linien 10 und 11 verbinden das Stadtzentrum mit der Weststadt einerseits und den Wohngebieten in der Werdervorstadt und der Schelfstadt andererseits. Im Tagesverkehr ist die Angebotsgestaltung mit der Überlagerung der Linienfahrten 10 und 11 zu einem 15-min-Takt auf der nachfragestärkeren Seite der Weststadt und der Aufteilung des Fahrtenangebotes auf die Schelfstadt und die Werdervorstadt westlich der Innenstadt mit jeweils einem 30-min-Takt gut gelöst. In den Abendstunden führt die nachfrageorientierte Konzentration des Angebotes auf die etwas modifizierte Linie 10 zu einer Angebotslücke in der Schelfstadt.

Stadt-Umland-Raum

Das gegenwärtige Angebot wurde nach den folgenden Kriterien überprüft:

- Gewährleistung einer Mindesterschließung von Siedlungseinheiten
- Erreichbarkeit Zentraler Orte mit differenzierter Häufigkeit nach ihrer Einwohnerzahl
- Höchstzulässige Reisezeit

Das im Teil A definierte Anforderungsprofil fordert, dass alle Siedlungseinheiten mit mehr als 100 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Gewerbegebiete mit mehr als 100 Arbeitsplätzen zu erschließen sind.

Gemeinden mit mehr als 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern sollen montags bis freitags im 120-min-Grundtakt möglichst mit nachfrageorientierten Verdichtungen zum 60-min-Takt durch Integration von Stadt-Umland-Verkehren mit Regionalverkehrslinien bedient werden. An den Wochenenden sollen 2- 4 Fahrtenpaare angeboten werden.

Für die ländlichen Siedlungsgebiete mit weniger als 1.000 EW werden deutlich geringere Standards gesetzt. Als Mindestangebot werden montags bis freitags 2 Fahrtenpaare gefordert, die Fahrzeit zum Oberzentrum soll 120 min nicht überschreiten und für notwendige Anschlussfahrten gilt eine maximale Umsteigezeit von 10 min.

Die Auswertung der Fahrpläne im Stadt-Umland-Verkehr und Regionalverkehr ergibt, dass der geforderte Fahrplantakt nur auf den SPNV-Strecken angeboten wird. Hier gilt unabhängig von Schul- oder Ferienzeiten im Tagesverkehr durchgehend ein 120-min-Takt, der sich bis in die Abendstunden erstreckt und in den Spitzenzeiten zu einem 60-min-Takt verdichtet wird. Der 120-min-Grundtakt gilt im SPNV auch an den Wochenenden.

In Tabelle 14 ist beispielhaft des Fahrtenangebotes der Stadt-Umland-Linien und der Regionalverkehrslinien an Schultagen dargestellt und den definierten Achsen des Stadt-Umland-Raumes zugeordnet.

Demgegenüber zeigt der Fahrplan der Buslinien im Stadt-Umland-Verkehr und im Regionalverkehr ein sehr stark an den Anforderungen der Flächenerschließung im Schüler- und Berufsverkehr ausgerichtetes Fahrtenangebot mit einer großen Zahl von Linienwegvarianten, die den geforderten Taktfahrplan praktisch unmöglich machen. Die für die einzelnen Siedlungsgebiete angebotenen Verbindungen zu Oberzentrum liegen zwischen 3 und im Einzelfall

über 20 Fahrtenpaaren pro Tag montags bis freitags zwischen 6 und 20 Uhr an Schultagen. An Ferientagen ist das Angebot um etwa 25% reduziert. In den Abendstunden und an den Wochenenden besteht praktisch kein Angebot im Busliniennetz des Stadt-Umland-Verkehrs mit Ausnahme der von der NVS betriebenen Linie 12 sowie der Regionalverkehrslinien 121 und 170, die jeweils sonntags mit einem Fahrtenpaar verkehren. Insgesamt bestehen im gesamten regionalen Busverkehr erhebliche Defizite, die definierten Bedienungsstandards werden bisher nur sporadisch erfüllt.

Mit dem SPNV kann nur ein Bruchteil der notwendigen Flächenerschließung im Stadt-Umland-Raum erreicht werden. Andererseits sind die Anforderungen der Flächenerschließung an den Buslinienverkehr wirtschaftlich nicht mit stringenten Taktfahrplänen zu erfüllen. Auch ein Taktverkehr auf den von bis zu 7 Buslinien gemeinsam bedienten Strecken zum Stadtzentrum wäre nicht zielführend, da sich diese Streckenabschnitte in den meisten Fällen mit dem Angebot des Stadtverkehrs überschneiden und aus dieser Überlagerung unnötige Doppelbedienungen entstehen.

Um diesen Zielkonflikt zwischen den Anforderungen der Flächenerschließung und dem erwünschten Taktverkehr auf den Achsen mit Stärkung des schnellen SPNV-Angebotes aufzulösen, bedarf es einer Neuordnung des Busliniennetzes im Stadt-Umland-Raum mit einer konsequenten Ausrichtung auf attraktiv gestaltete Verknüpfungspunkte mit dem SPNV und der Straßenbahn (vgl. dazu Kap. 5.1 und 5.2). Mit dem weitgehenden Rückzug der NVS aus dem Stadt-Umland-Verkehr liegt die Zuständigkeit hierfür jetzt aber ausschließlich bei den beiden Landkreisen.

Achsen-Nr.	Linien-Nr.	Unterlinie	Linienverlauf	Unternehmen	Fahrtenangebot (Fahrplankakt)				
					Mo - Fr				
					HVZ 1	NVZ	HVZ 2	HVZ 3	SVZ
					6 - 9 Uhr	9 - 12 Uhr	12 - 15 Uhr	15 - 20 Uhr	20 - 24 Uhr
					Schulzeit	Schulzeit	Schulzeit	Schulzeit	
A1	RE2	1	Schwerin - Lübstorf - Bad Kleinen - Wismar	ODEG	60"	120"	120"	120"	120"
A1	RE7	1	Schwerin - Lübstorf - Bad Kleinen - Wismar	DB	60"	120"	120"	120"	120"
A1	106	1	Schwerin - Klein Trebbow - Drispeth	Nah-Bus	1x,1xDi,Do		1x,1xMo-Do		kein Angebot nach 20:00 Uhr
A1	107	1	Schwerin - Alt Meteln - Böken	Nah-Bus	1x		2x	1x	
A1	123	1	Schwerin - Wismar	BBW/Nah-Bus	2x	2x	1x	2x	
A1	RE2	2	Wismar - Bad Kleinen - Lübstorf - Schwerin	ODEG	60"	120"	120"	120"	120"
A1	RE7	2	Wismar - Bad Kleinen - Lübstorf - Schwerin	DB	60"	120"	120"	120"	120"
A1	106	2	Drispeth - Klein Trebbow - Schwerin	Nah-Bus	1xDi,Do		1x	1xMo-Do	kein Angebot nach 20:00 Uhr
A1	107	2	Böken - Alt Meteln - Schwerin	Nah-Bus	3x		1x		
A1	123	2	Wismar - Kirch Stük - Schwerin	BBW/Nah-Bus	2x	2x	1x	2x	
A2	RE1	1	Schwerin - Bad Kleinen - Ventschow - Blankenberg - Rostock	DB	120"	120"	120"	120"	120"
A2	101	1	Schwerin - Rampe - Cambs - Rubow - Ventschow	VLP	2x	1x Mo,Mi	1x	1x	kein Angebot nach 20:00 Uhr
A2	102	1	Schwerin - Rampe - Retgendorf - Flessenow - Rubow	VLP	4x	1x	1x	2x	
A2	170	1	Schwerin - Cambs - Brühl - Sternberg	VLP	2x	2x	1x,1xMo,Di,Do	2x	
A2	171	1	Schwerin - Ventschow - Brühl - Sternberg	VLP	1x				
A2/A7	103	1	Schwerin - Leezen - Weberin - Crivitz	VLP			2x,1x Di-Do	1x	kein Angebot nach 20:00 Uhr
A2/A7	104	1	Schwerin - Leezen - Vorbeck - Crivitz	VLP	1x			1x	
A2	RE1	2	Rostock - Blankenberg - Ventschow - Bad Kleinen - Schwerin	DB	120"	120"	120"	120"	120"
A2	101	2	Ventschow - Rubow - Cambs - Rampe - Schwerin	VLP	2x		3x	1x	kein Angebot nach 20:00 Uhr
A2	102	2	Rubow - Flessenow - Retgendorf - Rampe - Schwerin	VLP	2x	1x	1x Mo,Mi	3x,1xDi,Do	
A2	170	2	Sternberg - Brühl - Cambs - Schwerin	VLP	2x	2x		3x	
A2	171	2	Sternberg - Brühl - Ventschow - Schwerin	VLP				1x	
A2/A7	103	2	Crivitz - Weberin - Leezen - Kritzow - Vorbeck / Schwerin	VLP	2x			1x	kein Angebot nach 20:00 Uhr
A2/A7	104	2	Crivitz - Vorbeck - Leezen - Schwerin	VLP	1x Di,Fr		1x	2x,1xDi,Do	
A4	RB13	1	Schwerin - Gadebusch - Rehna	ODEG	60"	120"	120"	60"	120"
A4	110	1	Schwerin - Brüsewitz - Groß Brütz - Cramon - Gottesgabe	Nah-Bus	1x	1x,1xMo,Mi,Fr	1x,1xMo-Do		kein Angebot nach 20:00 Uhr
A4	110	1	Schwerin - Wittenförden - Grambow - Klein Welzin (Anruft)	Nah-Bus					
A4	112	1	Schwerin - Wittenförden - Wandrum	VLP	1x				
A4	144	1	Schwerin - Drieberg - Gadebusch	Nah-Bus		1xDi,Do			
A4	146	1	Schwerin - Gadebusch - Rehna - Schlagsdorf	Nah-Bus				1x Mo-Do	
A4	148	1	Schwerin - Lützw - Krembz	Nah-Bus			1x		
A4	158	1	Schwerin - Gadebusch - Rehna - Schönberg	Nah-Bus	2x	1x			
A4	545	1	Schwerin - Lützw - Wittenburg	VLP	2x			1x	
A4/B41	35	1	Schwerin - Gadebusch - Roggendorf - Ratzeburg	Nah-Bus	2x			3x	
A4	RB13	2	Rehna - Gadebusch - Schwerin	ODEG	60"	120"	120"	60"	120"
A4	110	2	Groß Brütz - Cramon - Brüsewitz - Schwerin	Nah-Bus	1x		3x	1x	kein Angebot nach 20:00 Uhr
A4	110	2	Grambow - Wittenförden - Schwerin	Nah-Bus	1x		1xMo,Mi,Fr		
A4	112	2	Wandrum - Wittenförden - Schwerin	VLP	1xDi,Do			1x,Fr	
A4	144	2	Gadebusch - Drieberg - Schwerin	Nah-Bus	1xDi,Do		1x	1x Mo-Do	
A4	146	2	Schlagsdorf - Rehna - Gadebusch - Schwerin	Nah-Bus		1x			
A4	158	2	Schönberg - Rehna - Gadebusch - Schwerin	Nah-Bus	3x		1x	1x	
A4	545	2	Wittenburg - Lützw - Schwerin	VLP	2x			1x	
A4/B41	35	2	Ratzeburg - Roggendorf - Gadebusch - Schwerin	Nah-Bus	3x				
A5	RE1	2	Schwerin - Hagenow Land - Boizenburg - Hamburg	DB	60"	120"	120"	60"	kein Angebot nach 20:00 Uhr
A5	115	2	Schwerin - Pampow - Kothendorf - Lehmkuhlen / Schossin	VLP	2x		2x	1x Mo-Do	
A5	555	1	Schwerin - Pampow - Warsow - Hagenow	VLP	1x	2x	2x	2x	
A5	RE1	1	Hamburg - Boizenburg - Hagenow Land - Schwerin	DB	60"	120"	120"	60"	120"
A5	115	2	Schossin - Kothendorf - Lehmkuhlen / Pampow - Schwerin	VLP	2x		1x	1x Mo-Do	kein Angebot nach 20:00 Uhr
A5	555	2	Hagenow - Warsow - Pampow - Schwerin	VLP	2x	2x	1x	2x	
A7	RB13	2	Schwerin - Plate - Crivitz - Parchim	ODEG	60"	60"	60"	60"	120"
A7 / B72	121	1	Schwerin - Crivitz / Gadebehn - Goldberg - Plau	VLP	2x		1x		kein Angebot nach 20:00 Uhr
A7	124	1	Schwerin - Crivitz - Dömen - Venzkow	VLP			1x	1x Mo-Do	
A7	125	1	Schwerin - Crivitz - Bahlenhüschchen	VLP	2x		1x		
A7	126	1	Schwerin - Crivitz - Barnin - Groß Niendorf - Runow	VLP			1x	1x	
A7	706	1	Schwerin - Crivitz - Raduhn - Parchim	VLP			1x Mo,Mi,Fr	1x	
A7 / B71	714	1	Schwerin - Parchim - Lübz	VLP	1x		1x Di,Do		
A7	715	1	Schwerin - Goldberg - Lübz	VLP		1x		1x	
A7	RB13	1	Parchim - Crivitz - Plate - Schwerin	ODEG	60"	60"	60"	60"	120"
A7	121	2	Plau - Goldberg - Gadebehn / Crivitz - Schwerin	VLP		1x		1x	kein Angebot nach 20:00 Uhr
A7	124	2	Venzkow - Dömen - Crivitz - Schwerin	VLP	1x				
A7	126	2	Runow - Barnin - Crivitz - Schwerin	VLP	3x				
A7	706	2	Parchim - Raduhn - Crivitz - Schwerin	VLP		1x Mo,Mi,Fr	1x		
A7	714	2	Lübz - Parchim - Schwerin	VLP		1x Di,Do	1x		
A7	715	2	Lübz - Goldberg - Schwerin	VLP	2x				
A7/A2	100		Schwerin - Vorbeck - Leezen - Schwerin	VLP		1x			
A8	RE2	2	Schwerin - Holthusen - Rastow - Ludwigslust	DB	60"	120"	60"	120"	120"
A8	RE7	2	Schwerin - Holthusen - Rastow - Ludwigslust - Wittenberge	ODEG	120"	120"	120"	120"	120"
A8	117	1	Schwerin - Lübesse - Sülstorf / Kraak - Rastow	VLP	2x	1x	1x	1x	kein Angebot nach 20:00 Uhr
A8	119	1	Schwerin - Bankow - Mirow - Goldenstädt	VLP	4x	1x	3x	1x	
A8	RE2	1	Ludwigslust - Rastow - Holthusen - Schwerin	DB	60"	120"	120"	120"	120"
A8	RE7	1	Wittenberge - Ludwigslust - Rastow - Holthusen - Schwerin	ODEG	120"	120"	120"	120"	120"
A8	117	2	Rastow - Kraak - Lübesse - Sülstorf - Schwerin	VLP	2x		2x	3x	kein Angebot nach 20:00 Uhr
A8	119	2	Goldenstädt - Mirow - Bankow - Schwerin	VLP	3x		4x	2x,1x Mo-Do	
B11	310	1	Schwerin - Mühlen Eichsen - Grevesmühlen	Nah-Bus	1x	1x Do		1x	kein Angebot nach 20:00 Uhr
B11/B31	143	1	Schwerin - Mühlen Eichsen - Gadebusch	Nah-Bus	3x	1xMo,Mi,Fr	1x	1x	
B11	107	1	Schwerin - Alt Meteln - Böken	Nah-Bus	1x		2x		
B11	310	2	Grevesmühlen - Mühlen Eichsen - Schwerin	Nah-Bus	1x	1x Do	1x		
B11/B31	143	2	Gadebusch - Mühlen Eichsen - Schwerin	Nah-Bus	1x	1xMo,Mi,Fr	1x	1x	
B11	107	2	Böken - Alt Meteln - Schwerin	Nah-Bus	1x		1x	1x	
B51	113	1	Schwerin - Stralendorf - Dümmer - Dümmerstück Hof	VLP	5x	1x	3x	2x	kein Angebot nach 20:00 Uhr
B51	113	2	Dümmerstück Hof - Dümmer - Stralendorf - Schwerin	VLP	7x		3x	2x	

Tabelle 14: Fahrtenangebot im Stadt-Umland- und Regionalverkehr an Schultagen

4.5.5 Verbindungsqualität (Ziel-Erreichbarkeit)

Die Verbindungsqualität gibt an, wie gut die Verkehrsquellen und die Verkehrsziele in Schwerin und im Stadt-Umland-Raum mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV verbunden sind. Sie wird im Wesentlichen bestimmt durch die Faktoren „Fahrzeit“ und „Umsteigenotwendigkeit“. Die Verbindungsqualität ist umso höher, je schneller und direkter eine Verkehrsrelation bedient wird. Als zusätzlicher Indikator für die Verbindungsqualität soll das Fahrzeitverhältnis zwischen einer Fahrt mit dem ÖPNV und der entsprechenden Fahrzeit mit dem Pkw herangezogen werden.

Stadtverkehr Schwerin

Bei den Fahrzeiten sind die Relationen zur Altstadt von übergeordneter Bedeutung, da hier das mit Abstand größte Nachfragepotenzial erschlossen wird. Das Anforderungsprofil, das auf Relationen zur Altstadt eine Obergrenze von 20 Minuten und Direktfahrten für die Verbindungen zu den Wohngebieten mit hoher und mittlerer Verdichtung bzw. 30 Minuten mit maximal einem Umstieg für die Verbindungen zu den Wohngebieten mit geringer Verdichtung festlegt, ist bis auf 2 Ausnahmen auf allen ausgewerteten Verbindungen erfüllt. Die Abweichungen vom geforderten Standard betreffen die fehlende Direktverbindung zwischen dem Schelfmarkt bzw. der Haltestelle Walther-Rathenau-Straße und dem Marienplatz als Referenzhaltestelle für die Altstadt. Diese Abweichungen sind zu tolerieren, wenn man berücksichtigt, dass sich die Einzugsbereiche der gewählten Referenzhaltestellen zu etwa 50% mit den Einzugsbereichen der Haltestellen Amtsstraße, Hospitalstraße und Knaudtstraße überschneiden, die von der Linie 10 mit einer Direktfahrt zum Marienplatz bedient werden.

Für die Verbindungen zwischen den Wohngebieten mit hoher und mittlerer Verdichtung zu anderen wichtigen Zielen außerhalb der Altstadt sind im Anforderungsprofil ÖPNV-Fahrzeiten bis zu 30 min mit maximal einem Umstieg gefordert, für die Wohngebiete mit geringer Verdichtung werden ÖPNV-Fahrzeiten unter 40 min mit maximal zwei Umstiegen angestrebt.

Diese Anforderungen werden im Schweriner ÖPNV-Netz im Wesentlichen erfüllt, von insgesamt 177 untersuchten Relationen zwischen den Stadtteilen und 6 wichtigen Zielgebieten im Stadtgebiet sind nur für 14 Verbindungen ÖPNV-Fahrzeiten über 40 min festzustellen, die geforderte Begrenzung der Umstiege wird für alle Relationen eingehalten.

Die festgestellten Überschreitungen der Grenzwerte für die Fahrzeit betreffen überwiegend die Zielgebiete Schwerin-Süd und das Einkaufszentrum in Krebsförden.

Die Fahrzeiten zwischen der Werdervorstadt bzw. der Schelfstadt und Schwerin-Süd betragen 48 min bzw. 42 min mit einem einmaligen Umstieg. Die Überschreitung der Vorgabe liegt im Wesentlichen an der relativen langen Umsteigezeit von 10 min am Platz der Freiheit. Dieses ist vermutlich nicht ohne Nachteile für andere Verbindungen zu ändern. Andererseits besteht für die betroffenen Wohngebiete auch die Möglichkeit mit geringfügig längeren Fußwegen die Haltestellen der Linie 10 in der Werderstraße zu benutzen, was im Ergebnis für die Verbindung nach Schwerin-Süd zu einer ÖPNV-Fahrzeit von nur noch 31 min führt.

Die Vorgabe von 40 min ÖPNV-Fahrzeit für geringer verdichtete Wohngebiete wird ebenfalls für die Zielgebiete Schwerin-Süd und das Einkaufszentrum in Krebsförden überschritten. Betroffen sind in diesem Fall die Wohngebiete Friedrichsthal und Warnitz für beide Ziele sowie Mühlenscharrn, Medewege und Wickendorf bezogen auf das Ziel Schwerin-Süd. Es handelt sich in allen Fällen um Verbindungen mit 2-fachem Umstieg bei relativ großen Entfernungen, die zwischen 10 km und 16 km für Schweriner Verhältnisse deutlich über dem für alle ausgewerteten Relationen gemessenen Mittelwert von 6,5 km liegen.

Unter Berücksichtigung der geringen Nachfrage, die auf die Relationen mit den festgestellten Überschreitungen der festgelegten Fahrzeitgrenzen entfällt, wird kein Handlungsbedarf bezüglich der Verbindungsqualität gesehen.

Verkehrsquelle (Stadtteil)	Verkehrsziel	Altstadt	GE Süd	7-Seen- Center	Helios- Kliniken	BS- Technik	BS- WV-SN
	Referenzhaltestelle	Marien platz	Schwerin - Süd	Graben- straße	Kliniken	Lankow- Siedlung	Platz der Freiheit
Altstadt	Marienplatz		☺	☺	☺	☺	☺
Feldstadt	Platz der Jugend	☺	☺	☺	☺	☺	☺
Paulsstadt	Platz der Freiheit	☺	☺	①	①	☺	
Schelfstadt	Schelfmarkt	①	①	①	①	①	☺
Werdervorstadt	Walther-Rathenau-Str.	①	①	①	①	①	☺
Lewenberg	Lewenberg	☺	①	①	☺	①	①
Medewege	Groß Medewege	①	②	①	☺	①	①
Wickendorf	Wickendorf	①	②	①	☺	①	①
Weststadt	Lessingstraße	☺	①	①	①	①	☺
Lankow	Kieler Straße	☺	①	①	①	☺	☺
Neumühle	Am Wasserturm	☺	①	①	①	☺	☺
Friedrichsthal	Wolfsschlucht	①	②	②	②	☺	①
Warnitz	Zum Kirschenhof	①	②	②	②	☺	①
Sacktannen	Siemensplatz	☺	①	☺	①	①	☺
Ostorf	Ostorf	☺	☺	①	☺	☺	☺
	Parkweg	☺	①	①	①	☺	☺
Großer Dreesch	Dreescher Markt	☺	☺	①	☺	☺	☺
Gartenstadt	Gartenstadt	☺	☺	①	☺	☺	☺
Krebsförden	Krebsförden Dorf	☺	①	☺	①	①	①
	Eckdrift	☺	①		①	①	①
Görries	Handelsstr.	☺	②	☺	①	①	①
Wüstmark	Wüstmark	☺	☺	①	①	①	☺
Göhrener Tannen	Stern Buchholz	①	②	①	①	①	①
Zippendorf	Plater Straße	①	①	①	①	①	①
Neu Zippendorf	Berliner Platz	☺	☺	①	☺	☺	☺
Mueßer Holz	Keplerstraße	☺	☺	①	☺	☺	☺
Mueß	Freilichtmuseum	①	①	②	①	①	①

GE = Gewerbegebiet
BS = Berufsschule



Direktverbindung



① ② 1x bzw. 2x Umsteigen



Definierter Standard ist nicht erfüllt

Tabelle 15: Umsteigenotwendigkeit auf ausgewählten Relationen

Verkehrs- quelle (Stadtteil)	Verkehrsziel	Altstadt		GE SN-Süd		7-Seen-Center		Helios- Kliniken		BS- Technik-SN		BS- WV-SN	
		Marienplatz		Schwerin-Süd		Grabenstraße		Kliniken		Lankow- Siedlung		Platz der Freiheit	
		Linie	Fahr- zeit	Linie	Fahr- zeit	Linie	Fahr- zeit	Linie	Fahr- zeit	Linie	Fahr- zeit	Linie	Fahr- zeit
			[min]		[min]		[min]		[min]		[min]		[min]
Altstadt	Marienplatz			4	19	7	16	1	7	2	14	2	4
Feldstadt	Platz der Jugend	2	3	4	16	7	13	1	11	2	18	2	8
Paulsstadt	Platz der Freiheit	2	5	4	23	11 / 7	23	12 / 1	13	2	10		
Schelfstadt	Schelfmarkt	11 / 1	11	11 / 4	42	11 / 7	33	11 / 1	15	11 / 2	30	11	9
Werdervorstadt	W.-Rathenau-Str.	11 / 1	21	11 / 4	48	11 / 7	39	11 / 1	21	11 / 2	36	11	15
Lewenberg	Lewenberg	1	5	1 / 4	36	1 / 7	27	1	2	1 / 2	24	1 / 2	14
Medewege	Groß Medewege	8 / 7	15	8 / 1/3	46	8 / 7	32	8	2	8 / 2	34	8 / 11	19
Wickendorf	Wickendorf	8 / 7	21	8 / 1/3	52	8 / 7	38	8	8	8 / 2	40	8 / 11	25
Weststadt	Lessingstraße	10	11	11 / 4	37	10 / 7	28	11 / 1	25	10 / 2	25	10	4
Lankow	Kieler Straße	2	11	2 / 4	34	2 / 7	40	2 / 1	22	2	4	2	7
Neumühle	Am Wasserturm	14	10	14 / 4	39	14 / 7	30	14 / 1	27	14	11	14	7
Friedrichsthal	Wolfsschlucht	18 / 2	22	18 / 2/4	44	18 / 2/7	50	18 / 2/1	35	18	3	17 / 2	16
Warnitz	Zum Kirschenhof	18 / 2	21	18 / 2/4	59	18 / 2/7	47	18 / 2/1	32	18	11	18 / 2	17
Sacktannen	Siemensplatz	12	29	13 / 4	41	13	14	12 / 1	49	12 / 2	50	12	26
Ostorf	Ostorf	2	5	4	14	2 / 7	20	1	13	2	20	2	10
	Parkweg	14	8	14 / 4	23	14 / 7	26	14 / 1	26	14	30	14	13
Großer Dreesch	Dreescher Markt	2	11	3	13	2 / 7	26	1	19	2	26	2	16
Gartenstadt	Gartenstadt	2	7	4	12	2 / 7	22	1	15	2	22	2	12
Krebsförden	Krebsförden Dorf	7	14	7 / 4	28	7	4	7 / 1	31	7 / 2	31	7 / 2	21
Görries	Schulzenweg	5	10	5 / 2/3	27	16	2	5 / 1	20	5 / 2	35	5 / 2	25
Wüstmark	Wüstmark	4	16	4	3	4 / 16	18	4 / 1	35	4 / 2	35	4	18
Göhrener Tannen	Stern Buchholz	9 / 1	26	9 / 16/4	38	9 / 16	29	9 / 1	41	9 / 2	41	9 / 2	31
Zippendorf	Plater Straße	6 / 1	22	6 / 3	27	119 / 16	22	6 / 1	30	6 / 2	33	6 / 2	23
Neu Zippendorf	Berliner Platz	1	13	3	15	1 / 7	24	1	21	2	28	2	18
Mueßer Holz	Keplerstraße	1	17	3	19	1 / 7	28	1	25	2	32	2	22
Mueß	Freilichtmuseum	6 / 1	25	6 / 3	30	119 / 16	25	6 / 1	33	6 / 2	36	6 / 2	26

GE = Gewerbegebiet

BS = Berufsschule

32

Fahrzeiten ist länger als der definierte Standard

Tabelle 16: ÖPNV-Fahrzeiten auf ausgewählten Relationen (Fahrplan 2014/15)

Einen Überblick über die Verbindungsqualitäten des ÖPNV im Vergleich zum Kfz-Verkehr zwischen den Stadtteilen und den wichtigsten Verkehrszielen im Schweriner Stadtgebiet vermittelt die nachfolgende Tabelle 17. Dargestellt ist das Verhältnis der Fahrzeiten im ÖPNV zu den entsprechenden Fahrzeiten mit dem Pkw. Die Fußwege zu den Ein- und Ausstiegshaltestellen bzw. zwischen Parkplätzen und Ziel bleiben unberücksichtigt.

Im Vergleich zu den Pkw-Fahrzeiten zur Altstadt sind die meisten ÖPNV-Fahrzeiten als durchaus wettbewerbsfähig einzustufen. Die ÖPNV-Verbindungen zwischen der Altstadt und den großen Wohngebieten entlang der Straßenbahntrasse sind mit einem Fahrzeitverhältnis unter 1,1 zwischen ÖPNV und Pkw als sehr günstig und bei einem Fahrzeitverhältnis bis 1,7 als günstig für den ÖPNV einzustufen. Das betrifft 80% der ausgewerteten Relationen zur Altstadt. Weitere 6 Relationen zur Altstadt sind mit einem Fahrzeitverhältnis unter 2,5 zwischen ÖPNV und Pkw als noch günstig für den ÖPNV einzustufen. Für die Stadtteile Lewenberg, Lankow, Ostorf, Großer Dreesch und Gartenstadt ist die Fahrzeit mit dem ÖPNV zur Altstadt sogar kürzer oder gleichwertig zur Fahrzeit mit dem Pkw.

Eine ähnlich gute Erreichbarkeit haben auch die Referenzhaltestellen Platz der Freiheit und Kliniken aufzuweisen. Für diese Verbindungen liegt das Fahrzeitverhältnis ÖPNV/IV im Mittel zwischen 1,7 und 1,8 mit Minimalwerten zwischen 0,7 und 1,0, d.h. auch für diese Zielgebiete ist der ÖPNV in bestimmten Relationen schneller als der Pkw.

Ungünstiger wird das Fahrzeitverhältnis zwischen ÖPNV und IV für die außerhalb des Stadt-zentrums liegenden Ziele. Für diese Relationen werden im Mittel nur Fahrzeitverhältnisse ÖPNV/IV zwischen 2,3 und 2,8 erreicht. In den Extremfällen sind die Fahrzeiten im ÖPNV 5 bis 7-fach länger als die entsprechen Fahrzeiten mit dem Pkw. Dieses betrifft vor allem die Verbindungen zwischen den Stadtteilen mit günstiger Anbindung an die Umgehungsstraßen und den Zielen die ebenfalls gut an diese Straßen angebunden sind. Verbesserungen zu Gunsten des ÖPNV wären in diesen Fällen nur mit attraktiven Tangentialverbindungen möglich, die aber aufgrund der geringen Nachfrage auf diesen Relationen zu unverhältnismäßig hohen Kosten führen würden und daher nicht weiter verfolgt werden sollten.

Stadt-Umland-Raum

Die festgelegten ÖPNV-Fahrzeiten unter 30 min für die Fahrten zwischen den Umlandgemeinden und dem Oberzentrum Schwerin (siehe Tab. 18) werden zum Fahrplanstand 2015 überwiegend eingehalten.

Die Überschreitung des Grenzwertes für die Verbindung von und nach Pinnow bei 8 von 24 Fahrten ist überwiegend der zur Flächenerschließung gewählten Umwegfahrt über Raben-Steinfeld Oberdorf geschuldet.

Auch die geringfügigen und daher tolerierbaren Überschreitungen des festgelegten Grenzwertes für die Verbindungen nach Alt-Meteln, Retgendorf und Brüsewitz haben ihre Ursache in zusätzlichen Umwegfahrten zur Erschließung umliegender Siedlungen. Die erreichten Fahrzeitverhältnisse im Vergleich zum Pkw liegen für über 70% der ausgewerteten Relationen zum Oberzentrum unter 1,7 und damit in einem für den ÖPNV als günstig einzustufenden Bereich. Insgesamt wird daher die Verbindungsqualität zwischen dem Oberzentrum Schwerin und den Gemeinden im Stadt-Umland-Raum als akzeptabel eingestuft.

	Zielgebiet →	Altstadt	GE SN-Süd	7-Seen- Center	Helios- Kliniken	BS-Technik- SN	BS- WV-SN	
Stadtteil ↓	Referenzhaltestelle	Marien- platz	Schwerin- Süd	Graben- straße	Kliniken	Lankow- Siedlung	Platz der Freiheit	
		Fahrzeitverhältnis ÖPNV / MIV						Mittelwerte
Altstadt	Marienplatz		1,19	1,45	1,17	1,40	2,00	1,44
Feldstadt	Platz der Jugend	0,75	1,14	1,30	0,85	1,29	1,33	1,11
Paulsstadt	Platz der Freiheit	1,67	1,64	2,30	1,63	1,25		1,70
Schelfstadt	Schelfmarkt	1,38	2,33	2,20	1,88	2,50	1,50	1,96
Werdervorstadt	Walther-Rathenau-Str.	2,13	2,67	2,60	2,63	3,00	2,14	2,53
Lewenberg	Lewenberg	0,71	2,00	2,08	1,00	2,40	2,80	1,83
Medewege	Groß Medewege	1,36	2,19	1,68	1,00	3,09	2,38	1,95
Wickendorf	Wickendorf	1,62	2,08	1,90	1,33	2,67	2,50	2,02
Weststadt	Lessingstraße	2,20	2,31	2,33	2,78	3,13	1,33	2,35
Lankow	Kieler Straße	1,10	2,13	3,64	2,00	1,33	1,17	1,89
Neumühle	Am Wasserturm	1,43	3,25	4,29	2,08	1,22	1,00	2,21
Mühlenscharrn	Wachtelweg	1,67	4,27	5,43	1,54	2,50	1,00	2,73
Friedrichsthal	Wolfsschlucht	2,00	4,00	7,14	2,19	0,75	1,60	2,95
Warnitz	Zum Kirschenhof	1,17	3,93	4,27	2,91	1,22	1,31	2,47
Sacktannen	Siemensplatz	1,91	3,73	2,00	3,06	5,00	2,17	2,98
Ostorf	Ostorf	1,00	1,08	2,00	1,00	1,33	1,11	1,25
Ostorfer Hals	Parkweg	0,73	1,44	1,86	1,37	1,58	1,00	1,33
Großer Dreesch	Dreescher Markt	1,10	1,44	3,71	1,06	1,86	1,33	1,75
Gartenstadt	Gartenstadt	1,00	1,50	3,67	1,00	1,57	1,20	1,66
Krebsförden Wohngeb.Dorf	Krebsförden Dorf	1,27	5,60	1,00	1,72	2,82	1,75	2,36
Krebsförden EKZ/Eckdrift	Eckdrift	2,30	3,67		1,72	2,73	1,67	2,42
Görries Wohngebiet	Schulzenweg	1,67	3,38	0,67	1,54	4,38	3,13	2,46
Görries Gewerbegebiet	Görries Zentrum	1,71	4,00	1,50	1,57	4,63	3,38	2,80
Wüstmark Wohngebiet	Wüstmark	1,45	1,50	6,00	1,94	3,18	1,50	2,60
Wüstmark Gewerbegebiet S	Schwerin-Süd	1,20		2,63	1,73	2,53	1,24	1,86
Göhrener Tannen	Stern Buchholz	2,17	5,43	4,14	2,16	2,93	2,38	3,20
Zippendorf	Plater Straße	2,44	2,70	2,75	1,88	2,20	2,09	2,34
Neu Zippendorf	Berliner Pl./Talliner Str.	1,30	1,67	1,86	1,24	1,87	1,50	1,57
Mueßer Holz	Keplerstraße	1,42	1,73	2,11	1,39	2,00	1,69	1,72
Mueß	Freilichtmuseum	2,27	2,50	2,50	1,83	1,89	2,00	2,17
Fahrplan 2014/2015							Fahrzeitv erhältnis ÖPNV/IV	Mittel 2,12
								Max 3,20
								Min 1,11

Fahrplan 2014/2015

GE = Gewerbegebiet

BS = Berufsschule

Tabellenerläuterung:

Fahrzeitverhältnis ÖPNV / MIV

< 1,1	sehr günstig für ÖPNV
1,2 < 1,7	günstig für ÖPNV
1,8 < 2,5	mittel für ÖPNV
> 2,5	ungünstig für ÖPNV

Summe an Fahrten je Kategorie

18	10%
59	33%
51	29%
49	28%

Beispielhafte Fahrzeitvergleich für ausgewählte Relationen:

Werdervorstadt - Lankow Siedlung	36min ÖPNV zu 12min MIV
Lewenberg - Platz der Freiheit	14min ÖPNV zu 5min MIV
Weststadt - Klinikum	25min ÖPNV zu 9min MIV
Friedrichsthal - 7-Seen-Center	50min ÖPNV zu 8min MIV

Tabelle 17: Fahrzeitverhältnis ÖPNV/MIV nach Stadtteilen (Fahrplan 2015)

Linie	Achse	Gemeinde	Linie	Verbindung SN-Marienplatz			
				Fahrzeit [min]	Fahrten- paare / Tag Mo-Fr	Fahrzeit MIV [min]	Fahrzeit- verhältnis ÖPNV/MIV
NWM	A1	Alt-Meteln	107/1	37	5	22	1,68
NWM	A1	Klein Trebbow	107/1	30	6	18	1,67
NWM	A1	Lübstorf	RE / 1	15	> 20	18	0,83
NWM	A1	Seehof	8/1	26	12	15	1,73
LUP	A2	Leezen	104/1	30	6	18	1,67
LUP	A2	Retgendorf (Dobin am See)	102/1	31	10	21	1,48
NWM	A4	Grambow	110/1	41	5	15	2,73
LUP	A4	Wittenförden	12	21	18	10	2,10
NWM	A4/B41	Brüsewitz	158/1	31	8	19	1,63
LUP	A5	Holthusen	115/RE	25	6	17	1,47
LUP	A7	Banzkow	119	28	13	20	1,40
LUP	A7	Gneven	104/1	43	6	21	2,05
LUP	A7	Godern (seit 2012 zu Pinnow)	6/2 o. 104/1	39	10	18	2,17
LUP	A7	Göhren (seit 2012 zu Tramm)	125/119/126	54	3	24	2,25
LUP	A7	Pinnow	6/2	33	12	17	1,94
LUP	A7	Plate	RE	23	11	17	1,35
LUP	A7	Raben Steinfeld	124 o. 6/2	23	15	13	1,77
LUP	A7	Sukow	RE	27	6	20	1,35
LUP	A8	Lübesse	117	24	5	19	1,26
LUP	A8	Sülstorf	RE	17	3	21	0,81
NWM	B11	Pingelshagen	310/2	21	8	17	1,24
LUP	B51	Klein Rogahn	113	18	12	10	1,80
LUP	B51	Pampow	115	24	12	15	1,60
LUP	B51	Stralendorf	113	24	7	16	1,50

Anforderungsprofil:		Mo - Fr	Sa / So	Fahrzeitverhältnis ÖPNV/MIV	
neinden > 1.000 EW:	Fahrzeit < 30 min zum OZ	120 - min-Takt	2 - 4 Fahrtenpaare	sehr günstig für ÖPNV	1,2
ll. Gem. < 1.000 EW:	Fahrzeit < 120 min zum OZ	2 Fahrtenpaare		günstig für ÖPNV	< 1,1
				mittel für ÖPNV	1,2 < 1,7
				ungünstig für ÖPNV	1,8 < 2,5
					> 2,5

Zielvorgabe ÖPNV-Fahrzeit ≤ 30 min
überschritten

Tabelle 18: Fahrzeitverhältnis ÖPNV/MIV im Stadt-Umland-Raum (Fpl. 2015)

4.5.6 Vernetzungsqualität

Verknüpfungspunkte und Anschlüsse

Aufgrund des 15-min-Taktes der Straßenbahnlinien und des 30- oder 60-Minuten-Grundtaktes der meisten Stadtbuslinien besteht in Verbindung mit den vielfältigen Linienüberlagerungen zwischen den ÖPNV-Hauptachsen tagsüber eine überwiegend gute bis sehr gute Anschlussqualität im Stadtverkehr.

Die Vernetzung zwischen dem SPNV und dem städtischen ÖPNV in den verkehrlichen Randzeiten ist aus Sicht der ÖPNV-Kundinnen und -Kunden dagegen als unbefriedigend einzustufen. Etwa 40% der Anschlüsse vor 06:00 Uhr und nach 20:00 Uhr am Hauptbahnhof zwischen Straßenbahn/Stadtbus und SPNV liegen bei Übergangszeiten über 25 Minuten. Die Gesamtzahl der Umsteiger zwischen der Bahn und dem Stadtverkehr ist allerdings im Vergleich zur Anzahl der Umsteiger im Gesamtnetz deutlich abgestuft. Es handelt sich aber um eine strategisch wichtige Vernetzung im ÖPNV-System, die noch über Steigerungspotenzial verfügt. Daher sollten Möglichkeiten einer verbesserten Bahn-Bus-Verknüpfung ausgelotet werden.

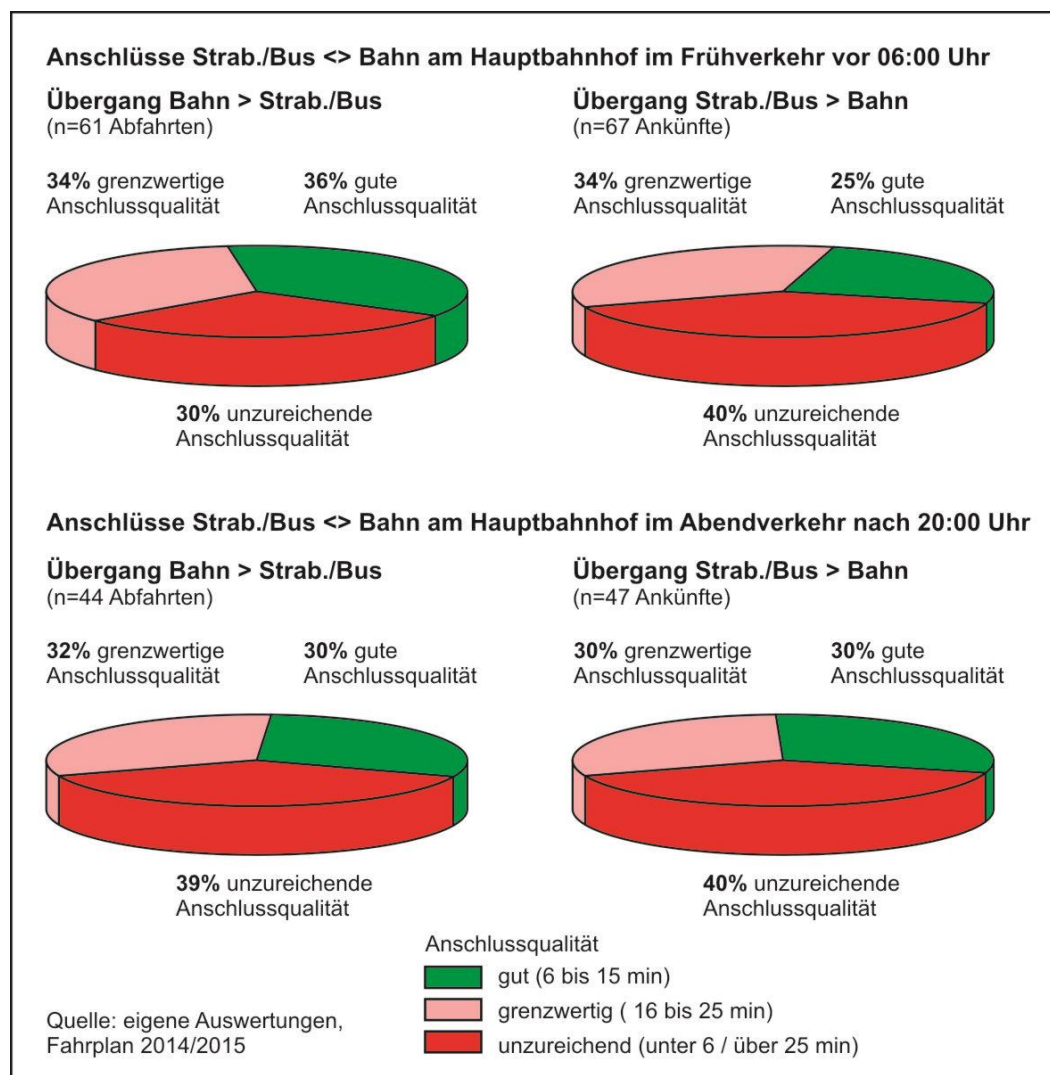


Abbildung 19: Anschlussqualitäten Bus <=> Bahn am Hauptbahnhof

Vernetzung mit dem Individualverkehr

Durch entsprechende Beschilderung ausgewiesene P+R-Angebote bestehen derzeit an den Straßenbahnhaltestellen „Kliniken“, „Gartenstadt/Blumenbrink“ mit Parkmöglichkeiten entlang der Ludwigsluster Chaussee, „Neu Zippendorf“ mit Parkstreifen an der Plater Straße und an der von den Buslinien 12 und 14 bedienten Haltestelle „Kongresshalle“ mit den zur Sport- und Kongresshalle gehörenden Parkplätzen, die auch für Großveranstaltungen vorgehalten werden. Darüber hinaus gibt es an zahlreichen Straßenbahn- und Bushaltestellen Parkierungsangebote mit der Möglichkeit, vom Pkw auf den ÖPNV zu wechseln. Über die tatsächliche Nutzung dieser Vernetzung gibt es keine Erkenntnisse.

Ein besonderes P&R-Angebot wird hingegen an dem von der NVS bewirtschafteten „Parkplatz Am Hauptbahnhof“ angeboten. Dieser befindet sich ca. 5 Gehminuten vom Hauptbahnhof entfernt. Der Parkplatz bietet 200 Pkw- und mehr als 10 Busstellplätze. An der Haltestelle "Parkplatz Am Hauptbahnhof" verkehren die Buslinien 5, 7, 8, 10, 11 und 19. Mit diesen Linien sind es nur zwei Haltestellen bis zum Stadtzentrum.

Ausgerichtet auf die Zielgruppe „Beschäftigte im Innenstadtbereich mit begrenzten Parkplatzkapazitäten“ haben Dauerparkkundinnen und -kunden die Möglichkeit, mit ihrer Dauerparkkarte die Buslinien 5, 7, 8, 10 und 19 zwischen dem Parkplatz und der Haltestelle Platz der Jugend, die Buslinie 11 zwischen dem Parkplatz und der Haltestelle Friedrichstraße sowie die Straßenbahnlinie 1 zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof und Platz der Jugend ohne weitere Zuzahlungen zu nutzen.

Aufgrund der guten Erschließungsqualität im Stadtverkehr spielt B&R in Schwerin insgesamt nur eine untergeordnete Rolle. Dennoch kann B&R den Zugang zum ÖPNV-System speziell in Randlagen und bei Erschließungsdefiziten, die nicht beseitigt werden können, erleichtern. Zurzeit sind nur wenige Haltestellen im Schweriner ÖPNV-Netz mit Fahrradabstellmöglichkeiten ausgerüstet. Damit wird B+R seiner Funktion als Zubringersystem zum ÖPNV in den dafür geeigneten Räumen noch nicht gerecht. Handlungsbedarf besteht dabei auch in der Ausstattung der B+R-Anlagen z.B. mit Überdachungen oder auch Fahrradboxen (siehe Kap. 5.6).

4.5.7 Verknüpfung des Regionalverkehrs mit dem Stadtverkehr

Die Vernetzung zwischen den Buslinien des Stadt-Umland-Verkehrs und des Regionalverkehrs und dem Stadtliniennetz der NVS beschränkt sich derzeit weitgehend auf den Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof und nur in sehr geringem Maße auf weitere gemeinsam bediente Haltestellen entlang der Ausfallstraßen von und nach Schwerin.

Diese starke Konzentration der Stadt-Umland- und Regionallinien auf den Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof hat erhebliche Zusatzbelastungen für die sogenannte Kommunaltrasse zwischen dem Platz der Jugend und dem Hauptbahnhof über die Goethestraße, den Marienplatz und die Wismarsche Straße zur Folge und führt im täglichen Betriebsablauf zu gegenseitigen Behinderungen zwischen den Straßenbahn- und Buslinien des Stadtverkehrs und den Bussen des Regionalverkehrs. Es ist das erklärte Ziel der Landeshauptstadt Schwerin, die Zahl der Durchfahrten über den neu gestalteten Marienplatz auf das verkehrlich notwendige Minimum zu reduzieren. Im Rahmen der Neukonzessionierung des Netzes sind Verknüpfungen zwischen Stadt- und Regionalverkehr auf die der Stadtgrenze am nächstliegenden Verknüpfungspunkte zum Straßenbahnnetz an der Kieler Straße, am Hauptbahnhof und der Stauffenbergstraße ohne Halt und Parallelverkehr zu bestehenden Straßenbahnlinien auszurichten.

Eine Auswertung vom Frühjahr 2014 zeigt 53 planmäßige Busfahrten der Regionalbuslinien über den Marienplatz in Richtung HBF. Im Mittel sind aus diesen Bussen 60 Fahrgäste pro Tag, d.h. 1,25 Fahrgäste pro Bushalt ausgestiegen, rd. 50 Fahrgäste pro Tag (Ø 1 Fahrgast/Bus) sind mit diesen Bussen weiter bis zum Hauptbahnhof gefahren. Diese Ergebnisse zeigen deutlich, dass auf die Nutzung der Kommunaltrasse durch Regionalbusse ohne gravierende Nachteile für die Angebotsqualität verzichtet werden kann. Stattdessen sollten im Rahmen der Neukonzeption des Netzes Verknüpfungen zwischen Stadt- und Regionalverkehr außerhalb des Zentrums geschaffen werden. Die Grundzüge dieser Vernetzung sind im Kap.5.3 ausgeführt.

4.5.8 Fahrzeuge

Fahrzeuge der NVS (Stadtverkehr und Stadt-Umland-Verkehr)

Die Fahrzeugflotte der NVS besteht ausschließlich aus modernen Straßenbahnen und Bussen in Niederflertechnik. Die Omnibusse wurden in den Jahren 2004 und 2005 beschafft. Die Straßenbahnen wurden von Mitte 2001 bis Mitte 2003 ausgeliefert. Alle werden kontinuierlich in betriebseigenen Werkstätten gepflegt und instandgehalten und soweit notwendig auch technisch modernisiert, so dass beim NVS insgesamt ein hoher Fahrzeug-Qualitätsstandard festzustellen ist.

- ✓ 100% der Fahrzeuge sind mit elektronischer Fahrgastinformation (Haltestellenanzeige und -ansage) ausgestattet,
- ✓ 100% der Fahrzeuge verfügen über Niederflertechnik und Klapppramen.

Der Nahverkehr Schwerin und auch die im Stadt-Umland-Verkehr tätigen Verkehrsunternehmen legen Wert auf einen hohen Standard in Bezug auf Sauberkeit und subjektive Sicherheit. So werden die Fahrzeuge regelmäßig einer umfassenden Außen- und Innenreinigung unterzogen, zudem findet nach jeder Fahrt eine Grobreinigung des Innenraums statt. Bisher gibt es aber diesbezüglich für den ÖPNV-Aufgabenträger keine Kontrollmöglichkeit und auch keine Bewertung durch die ÖPNV-Kundinnen und Kunden. Auch bei der subjektiven Sicherheit gibt es keinen aktuellen Handlungsbedarf. Neben der kostenlosen Mitfahrtsmöglichkeit uniformierter Polizisten sind zwei Maßnahmen zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit hervorzuheben:

- ✓ Videoüberwachung in den Bussen und Bahnen des Schweriner Stadtverkehrs,
- ✓ kontrollierter Einstieg beim Fahrpersonal auf allen Buslinien.

Im Januar 2013 wurde mit dem serienmäßigen Einbau der neuen Bordrechner in die Straßenbahnen und Omnibusse begonnen.

Mit der neuen Technik erhält der Zentralrechner zeitnah Daten über die tatsächlichen Standorte der einzelnen Fahrzeuge und wertet diese aus. So kann die Leitstelle schneller und flexibler auf Betriebsstörungen reagieren. Die Fahrgäste können an ausgewählten Haltestellen mittels Anzeigebildschirm über die tatsächlich zu erwartende Abfahrtszeit informiert werden. Zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen informiert und überwacht das Gerät auch Anschlüsse an den Haltestellen.

Auf der Kommunikationsebene zwischen dem Fahr- und dem Dispositionspersonal treten ebenfalls deutliche Verbesserungen ein. Der bisher verwendete analoge Betriebsfunk wurde komplett auf den modernen und leistungsfähigen Mobilfunkstandard UMTS (Universal Mobile Telecommunications System) für Daten und Sprache über VoIP (Internet Telefonie) umgestellt. Neben der deutlich schnelleren Übertragung der Fahrplandaten auf die Bordrechner verbessert sich auch die Datenversorgung der Zielanzeiger und Ansagegeräte. Die Zusammensetzung der einzelnen Ansagefragmente zu kompletten Ansagesequenzen übernimmt künftig ebenfalls die Bordrechnersoftware.

Die alten analogen Funkgeräte müssen vorläufig noch in den Fahrzeugen betriebsbereit vorgehalten werden, um die Anforderungssignale an die örtlichen LSA-Rechner abzusetzen, da diese von Seiten der Landeshauptstadt Schwerin noch nicht auf digitale Technik umgerüstet worden sind. Hier besteht Handlungsbedarf.

Später ist auch die rechnergestützte Lenkzeit- und Pausenüberwachung der Fahrpersonale vorgesehen.

Durch die Bedienung von Teilen des Stadt-Umland-Bereiches durch die NVS sind hier bereits relativ hohe Qualitätsstandards erreicht, die wesentlich zur ÖPNV-Attraktivität des dortigen Stadt-Umland-Verkehrs beitragen.



Die neue IVU.Ticket.Box



Fahrgastfernsehen und Innenanzeige am ersten Gelenk in einer Straßenbahn vom Typ SN 2001.
Foto: Axel Aurich (03.02.07)

Abbildung 20: Technische Ausstattung der NVS-Fahrzeugflotte



Abbildung 21: Moderne Fahrzeugflotte der NVS (Straßenbahn und Bus)

Fahrzeuge der Regionalverkehrsunternehmen

Im Vergleich zu den von der NVS eingesetzten Fahrzeugen haben die Fahrzeuge der Regionalverkehrsunternehmen bei weitem noch nicht den gewünschten Standard der Barrierefreiheit erreicht. Von den rd. 350 Fahrzeugen der in Schwerin und im Stadt-Umland tätigen Verkehrsunternehmen waren zum Fahrplanstand 2014/2015 weniger als 20% Niederflurfahrzeuge. Die Anforderungen der Barrierefreiheit können mit den überwiegend eingesetzten hochflurigen Überlandbussen nicht erfüllt werden. Darüber hinaus sind diese Fahrzeuge auch nicht mit der notwendigen Technik für die Ansteuerung der LSA-Anlagen und der Anlagen zur dynamischen Fahrgastinformation an den Haltestellen ausgerüstet. Dieses sind aber Voraussetzungen für die angestrebte Verknüpfung von Stadt- und Regionalverkehren.

4.5.9 Tarif und Vertrieb

Das Bedienungsgebiet der Nahverkehr Schwerin GmbH ist im Rahmen eines Zeitzonentarifes gegliedert und umfasst folgende Tarifgebiete:

Stadtnetz (Zone 1): Dazu gehört das gesamte Liniennetz des Verkehrsunternehmens innerhalb der Stadtgrenzen von Schwerin.

Landkreisnetz (Zone 2): Hierzu zählt das Liniennetz des Verkehrsunternehmens außerhalb der Stadtgrenzen von Schwerin. Das betrifft Teile der Linien 6, 8, 12, 13 und 18.

Gesamtnetz (Zone 1 + Zone 2): Fahrgäste, die vom Stadtnetz ins Landkreisnetz oder umgekehrt fahren, nutzen das Gesamtnetz und überfahren folgende Zahlgrenzen:

- Linie 8 zwischen Haltestelle Wickendorf und Haltestelle Seehof,
- Linie 12 zwischen Haltestelle Am Neumühler See und Haltestelle Wittenförden, Dorfeingang sowie Haltestelle Siemensplatz und Haltestelle Wittenförden, Nordring.
- Linie 18 zwischen Haltestelle Stubbenland und Haltestelle Pingelshagen.

Für Fahrgäste, die sich innerhalb des Stadtnetzes oder innerhalb des Landkreisnetzes bewegen, gilt der gleiche Zeittarif (Eine Zone). Fahrgäste, die die Zahlgrenzen überfahren, nutzen das Gesamtnetz und haben den entsprechenden Tarif zu entrichten. Tabelle 20 gibt einen Überblick zum Fahrkartensortiment der NVS.

Fahrausweisart	Stadtnetz	Gesamtnetz
Einzelfahrschein	1,80 €	2,80 €
Kinderfahrschein	1,10 €	2,00 €
Kurzstrecke	1,50 €	1,50 €
Tageskarte	5,50 €	8,40 €
Kindertageskarte	3,00 €	6,00 €
Familienkarte	9,20 €	13,80 €
Wochenkarte	14,70 €	22,20 €
Wochenkarte im Ausbildungsverkehr	10,20 €	15,60 €
Monatskarte #	45,60 €	69,60 €
Monatskarte im Ausbildungsverkehr #	33,60 €	52,20 €
Petermännchenkarte #	34,80 €	54,60 €
Mobilticket	66,00 €	90,00 €
Jobticket	456,00 €	696,00 €

[Möglichkeit der Monatskarte mit Abonnement - Treueprämie]:

2 % Rabat nach 3 Monaten ununterbrochener Abonnementvereinbarung

4 % Rabat nach 6 Monaten ununterbrochener Abonnementvereinbarung

6 % Rabat nach 9 Monaten ununterbrochener Abonnementvereinbarung

Tabelle 19: Fahrkartensortiment der NVS ab 1. Dezember 2014

Die NVS und die NAHBUS bieten außerdem Kombi-Fahrausweise an. Diese Fahrausweise berechtigen zur Nutzung von Bussen und Straßenbahnen der NVS im Stadtnetz des Verkehrsunternehmens und den Regionalbussen der NAHBUS. Der Verkauf der Kombi-Fahrausweise erfolgt in den Bussen der NAHBUS und an den Fahrscheinverkaufsautomaten der NVS.

Mit dem „Schwerin-Ticket“ werden in Kombination mit der freien Fahrt in Bussen und Bahnen der Nahverkehr Schwerin GmbH für 33 Aktivitäten Rabatte zwischen 33% und 100% für Ausflugsziele in und um Schwerin angeboten.

Alle Fahrzeuge sind mit Fahrausweisverkaufsautomaten ausgerüstet, an denen das gesamte Fahrausweissortiment angeboten wird. Zahlungsmöglichkeiten bestehen mit nur einer Banknote und/oder Münzen ab 5 Eurocent, mit der EC-Karte ab 8,50 Euro und PIN-Eingabe, mit der Geldkarte (aufgeladener Geldkarten-Chip).

Zusätzlich sind 14 Schwerpunkthaltestellen mit stationären Fahrausweisverkaufsautomaten ausgerüstet.

Als weiterer Vertriebsweg wird der Fahrausweisverkauf über 20 Vertragspartner, überwiegend Zeitschriften- und Tabakverkaufsstellen, genutzt.

Unternehmenseigene Verkaufs- und Beratungsstellen bestehen am Marienplatz und am Platz der Freiheit:

- Marienplatz (Schwerpunkt Verkauf und Beratung)
Mo-Fr 7 bis 19 Uhr, Sa 9 bis 16 Uhr mit Mittagspause,
- Platz der Freiheit (Schwerpunkt EBE)
Mo-Fr 9 bis 18 Uhr mit Mittagspause

Alle Monatskarten werden auch im Abonnement angeboten. Ein Vorteil des Abonnementverfahrens ist, dass jedem Teilnehmer die Monatskarte pünktlich Monat für Monat nach Hause geschickt wird. Als zusätzlicher Vorteil wird im Abonnementverfahren ein Treue-Rabatt angeboten. Wer drei Monate seine Monatskarte im Abo-Verfahren bezieht, darf mit 2% Nachlass rechnen. Nach sechs Monaten gibt es 4% und wer neun Monate ununterbrochen dabei ist, erhält 6% Rabatt.

4.5.10 Marketingqualität

Im Bereich Service und Marketing stehen derzeit noch die klassischen Komponenten und Medien der Fahrgastinformation im Vordergrund:

- Fahrplanbuch,
- Liniennetzplan,
- Informations-Flyer zu ausgewählten Themen und
- aktuelle Pressemitteilungen.

Im Fahrplanbuch finden sich vor allem die Linienfahrpläne in einem EDV-technischen „Standardlayout“, ein Haltestellen-Verzeichnis, Tarifinformationen und die Beförderungsbedingungen. Dazu gibt es einen farbigen Liniennetzplan in abstrahierter Darstellungsform (nicht maßstäblich bzw. auf Stadtplangrundlage). Die Printinformationen entsprechend nicht den Anforderungen an barrierefreie Fahrgastinformationen.

Von hohem bzw. vorbildlichem Standard sind die Fahrplanaushänge an den Haltestellen, die sich neben kompletten Informationen zu den einzelnen Linien auch durch eine transparente farbige Darstellung auszeichnen.

Als wichtigste Informationsquelle und Angebot aus dem Bereich der „neuen Medien“ steht potenziellen ÖPNV-Kundinnen und -Kunden die Internetseite der NVS zur Verfügung. Hier sind vor allem auch aktuelle Informationen abrufbar. Außerdem ist über einen Link die landesweite elektronische Fahrplanauskunft zu erreichen. Die Internetseite enthält außer umfassenden ÖPNV-Informationen auch Informationen zum Unternehmen NVS.

4.5.11 Resümee der Bewertung und Handlungsschwerpunkte

Als Resümee der Bestandsanalyse werden im Folgenden die Bewertungsergebnisse zusammengefasst und die wesentlichen Handlungsbedarfe aufgeführt, die im Entwicklungskonzept zu berücksichtigen sind.

Übergeordnetes Kriterium	Nachgeordnetes Kriterium	Handlungsschwerpunkte
ÖPNV-Infrastruktur	Netzkonfiguration und Netztransparenz	kein Handlungsbedarf
	Haltestellengestaltung	Haltestellenmanagement weiterentwickeln
		Barrierefreiheit systematisch weiter ausbauen
		Prioritäten für Haltestellenausbau festlegen
	ÖPNV-Steuerung	Weiterentwicklung der ÖPNV-Beschleunigung auf Basis systematischer Fahrzeit- und Störungsanalysen
Erschließungsqualität	Räumliche Anbindung	Anbindung <u>neuer</u> Siedlungsbereiche und neuer Ziele nach Bedarf und Wirtschaftlichkeit
	Haltestellen-Zugänglichkeit	Überprüfung der aktuellen Situation in Verbindung mit der Herstellung der Barrierefreiheit
Angebotsqualität	Bedienungszeit und Bedienungshäufigkeit	Taktverkehr auf ausgewählten Buslinien speziell in den verkehrlichen Randzeiten harmonisieren
		Angebotslücken im Abendverkehr Linie 11 überprüfen und schließen
	Ziel-Erreichbarkeit (Verbindungsqualität)	kein Handlungsbedarf
Vernetzungsqualität	Verknüpfungspunkte und Anschlüsse	Anschlussoptimierung am Hauptbahnhof in Tagesrandzeiten prüfen
	Vernetzung mit dem Individualverkehr	P&R Angebote prüfen und ggf. stärker bewerben
		Vernetzung ÖPNV- Radverkehr ausbauen, B&R-Angebote punktuell ergänzen oder aufwerten
	Integration des Regionalverkehrs	Verknüpfung und Angebotskoordination zwischen Stadt- und Regionalverkehr forcieren
		Nutzung der Kommunaltrasse (Marienplatz) durch Regional-, Reise- und Fernbusse einschränken
Bedienungsqualität	Fahrzeuge	Barrierefreiheit bei Neu- und Ersatzbeschaffungen beachten, sonst kein Handlungsbedarf
	Leistungserbringung	Kundenorientiertes Qualitätsmonitoring aufbauen
Tarifqualität	Tarifstruktur und Fahrpreise	Weiterentwicklung des Tarifüberganges im Stadt-Umland-Verkehr, Optimierung der Tariforganisation und Einführung E-Ticketing
	Vertriebsorganisation	
Marketingqualität	Fahrgastinformation und Kundenkommunikation	Systematisierung des ÖPNV-Marketing mit Ausbau elektronischer Informationsangebote und der Neukundenwerbung
	Öffentlichkeitsarbeit und ÖPNV-Werbung	
	Serviceangebote	kein Handlungsbedarf

Tabelle 20: Übersicht der Handlungsbedarfe im Schweriner ÖPNV

5. NETZ- UND ANGEBOTSKONZEPTION

5.1 Planerisches Leitbild

Ausgehend von den strukturellen Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 2) sowie den zu erwartenden Entwicklungen (vgl. Kapitel 3) wurde ein für den Verkehrsraum Schwerin zugeschnittener integrierter Bedienungsstandard (vgl. Kapitel 4) entwickelt. Dessen raumstrukturelle und beschreibende Elemente bilden die Grundlage für ein korrespondierendes Netz- und Angebotskonzept. Das künftige ÖPNV-System in der Region Schwerin muss folgenden Anforderungen genügen, damit der ÖPNV die ihm zugedachten Funktionen erfüllen und im gesamtverkehrlichen Kontext die erforderliche Marktposition einnehmen kann:

- Für die maßgeblichen, in ihren Anforderungen jedoch unterschiedlichen Nutzergruppen des ÖPNV (Pendler/innen, Schüler/innen, Senior/innen usw.) ist das ÖPNV-Angebot in der Landeshauptstadt Schwerin und dem im RREP-Westmecklenburg festgelegten Stadt-Umland-Raum gleichermaßen zu entwickeln. Dazu gehören insbesondere weitgehend vertaktete Fahrpläne und Verbindungen in einem strukturierten und für Kundinnen und Kunden einfach begreifbaren Liniennetz.
- Die Schülerverkehre sind zu integrieren, soweit sich diese hinsichtlich ihrer räumlichen und zeitlichen Lage in das übergeordnete, strukturierte Netz- und Angebotskonzept einpassen lassen. Sollten sich durch die angestrebte Einbindung deutliche wirtschaftliche Nachteile ergeben, so ist ggf. auch eine Anpassung der Schulzeiten zu prüfen.
- Aufgrund des insgesamt bereits hohen Qualitätsniveaus im Stadtverkehr Schwerin geht es hier im Wesentlichen um eine Stabilisierung der Angebotsqualität und eine Optimierung einzelner Aspekte der Angebotsqualität insbesondere einer weiteren Harmonisierung der Fahrpläne im Hinblick auf Betriebszeiten, Bedienungsfrequenzen und Anschlüsse.
- Im Umland bzw. im engeren Schweriner Verflechtungsbereich sollte das ÖPNV-Angebot, wie in Teil A dargestellt, den sich verändernden strukturellen Rahmenbedingungen angepasst werden, d.h. es ist ein klar strukturiertes Basisangebot zur Verbindung mit Schwerin und ggf. weiteren zentralen Orten als „Rückgrat“ des regionalen ÖPNV zu konzeptionieren (Kombination SPNV und Regionalverkehr). Zuständig für diese Neuordnung sind die beiden Landkreise Nordwestmecklenburg und Ludwigslust-Parchim.

Die Stadt Schwerin setzt aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen auf eine offensive Stärkung der Schiene als Rückgrat des Stadt- und Regionalverkehrs. Nur mit einem attraktiven Bahnangebot lassen sich nennenswerte Verkehrsmittelanteile für den ÖPNV erschließen, die Gesamtverkehrssituation verträglich gestalten und die ambitionierten Ziele des Klima- und Umweltschutzes erreichen. Das Bahnangebot ist zudem ein wesentlicher Standortfaktor für das Oberzentrum Schwerin. Um den Schienenverkehr langfristig zu sichern, sind der Abbau von Parallelverkehren zwischen den Systemkomponenten Bahn (Straßenbahn und SPNV) und Bus (Stadtbus und Regionalbus) sowie Umsteige-Verbindungen auf höherwertige Systemkomponenten (z.B. Bus auf Bahn) anzustreben, soweit dies verkehrlich vertretbar ist.

5.2 Strategisches Ausrichtung des ÖPNV-Angebotes in Schwerin

Die Grundstruktur des Stadtverkehrs Schwerin mit der **Aufgabenteilung zwischen Straßenbahn- und Stadtbus** hat sich über einen langen Zeitraum etabliert und wird als sinnvoller Ausgleich zwischen verkehrlichen und wirtschaftlichen Anforderungen grundsätzlich beibehalten. Dabei werden die bestehenden Erschließungskorridore der Straßenbahn durch Stadtbuslinien sinnvoll ergänzt, wobei wichtige Siedlungsbereiche außerhalb der Straßenbahnkorridore eine direkte Anbindung an das Stadtzentrum erhalten. Für städtische Randbereiche mit geringem ÖPNV-Potenzial sind verknüpfte Verkehre Bus – Straßenbahn der Regelfall.

Im engeren Verflechtungsbereich der Stadt Schwerin wird der Stadtverkehr sinnvoll durch **Stadt-Umland-Busse** ergänzt, deren Ausgestaltung allerdings in der Zuständigkeit der beiden Landkreise ggf. unter Beteiligung der angebundenen Gemeinden liegt. Aufgrund der Bedeutung für eine integrierte ÖPNV-Gesamtstrategie in der Region Schwerin ist eine mögliche Netzkonfiguration in Abbildung 23 mit skizziert. Diese verfolgt den Ansatz, alle Gemeinden mit ÖPNV-relevanten Verkehrspotenzial über ein hochwertiges ÖPNV-Angebot mit Schwerin zu verbinden.

Komplettiert wird das regionale ÖPNV-System durch die **regionalen Hauptachsen** mit den zentrale-Orte-Verbindungen wie in Kapitel 4.4 dargestellt, für die ebenfalls die Landkreise (Bus) sowie das Land (SPNV) zuständig sind.

Die regionalen ÖPNV-Achsen führen jeweils zu dem im Netzzusammenhang nächstgelegenen **qualifizierten ÖPNV-Knoten**, an denen eine Verknüpfung der verschiedenen ÖPNV-Komponenten bzw. -Angebote hergestellt wird. Diese Knoten verfügen über einen SPNV- und/oder Straßenbahn-Anschluss, so dass Umsteige-Verkehre Bus – Bahn realisierbar und teilweise sogar mit Vorteilen für die ÖPNV-Kundinnen und -Kunden verbunden sind. Bei den Verknüpfungen ist generell eine hohe Anschlussqualität (räumlich und zeitlich) insbesondere durch Fahrplankoordination und ggf. durch verkehrliche und bauliche Maßnahmen sicherzustellen.

Durch die Verknüpfung der ÖPNV-Komponenten wird das Schweriner Stadtzentrum und insbesondere die zentrale Achse Hauptbahnhof – Marienplatz – Platz der Jugend vom Busverkehr entlastet und die Schiene (SPNV und Straßenbahn) gestärkt.

Im Rahmen der weiteren Ausgestaltung dieses strategischen Ansatzes sind unter den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen mögliche **Ausnahmeregelungen** unter Abwägung aller Belange abzustimmen, wobei die abschließende Entscheidung dem örtlich zuständigen Aufgabenträger obliegt.

Bei den ÖPNV-Knoten im Schweriner Nahverkehrsraum wird künftig unterschieden nach

- Hauptverknüpfungspunkten und
- weiteren Verknüpfungspunkten.

Hauptverknüpfungspunkte haben ihre Bedeutung insbesondere im Gesamtsystem und der Vernetzung von Stadt- und Regionalverkehren. Für die Stadt Schwerin werden folgende Hauptverknüpfungspunkte festgelegt:

- ❖ **Hauptbahnhof**
= zentraler ÖPNV-Knoten für den Schienenverkehr (Fernverkehr / SPNV / Straßenbahn) und zwischen Schiene und Bus (Stadtbus, Regionalbus und Fernbus),
- ❖ **Stauffenbergstraße**
= Straßenbahn-Verknüpfungspunkt für alle aus dem südöstlichen Stadt- und Umlandbereich einstrahlenden Busverkehre (Stadtbus und Regionalbus),
- ❖ **Kieler Straße**
= Straßenbahn-Verknüpfungspunkt für alle aus dem nordwestlichen Stadt- und Umlandbereich einstrahlenden Busverkehre (Stadtbus und Regionalbus),

Die **weiteren Verknüpfungspunkte** dienen vorrangig der lokalen Erschließung oder der Anbindung von Einzelstandorten. Diese Verknüpfungspunkte liegen daher auch in lokaler Verantwortung. Für das Stadtgebiet Schwerin gibt es folgende weitere Verknüpfungspunkte:

- ❖ **Marienplatz**
= zentraler Verknüpfungspunkt für den Stadtverkehr (Straßenbahn und Stadtbus),
- ❖ **Platz der Freiheit**
= ergänzender Verknüpfungspunkt für den Stadtverkehr (Straßenbahn und Stadtbus),

Eine Entwicklungsoption ist die Straßenbahnhaltestelle Wüstmark, die bei einer Aufwertung des Stadt-Umland-Verkehrs Richtung Pampow die Funktion eines Verknüpfungspunktes Straßenbahn – SPNV – Regionalbus übernehmen könnte.

Für eine hohe Vernetzungsqualität sind die entsprechenden baulichen, fahrplantechnischen und tariflichen Voraussetzungen zu schaffen. Bei den Hauptverknüpfungspunkten sind

- kurze Übergangszeiten mit Anschlusssicherung,
- kurze, sichere und barrierefreie Umsteigewege,
- hohe Aufenthaltsqualitäten ggf. mit Serviceangeboten
- soweit sinnvoll Bike&Ride-Stellplätze, ggf. auch Park&Ride-Angebote sowie
- hochwertige Fahrgastinformationen mit dynamischen Abfahrtsanzeigen (DFI) unter Einbindung des Regionalverkehrs,

vorzusehen.

Die strategische Netzkonzeption ist in der Abbildung 23 dargestellt.



5.3 Angebotsanpassung im Stadtverkehr

Das Angebotskonzept orientiert sich an den beschreibenden Elementen des integrierten Bedienungsstandards (vgl. Kapitel 4), insbesondere an Bedienungszeiten, Bedienungshäufigkeiten und der Produktqualität. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die anzustrebende Bündelung und verkehrliche Verknüpfung vorhandener Angebote auf den Verkehrsachsen zu einer Angebotsverbesserung ohne signifikanten Mehraufwand führen soll.

Das Angebotskonzept und die zulässigen Änderungsmöglichkeiten für den Stadtverkehr Schwerin sind aus rechtlicher Sicht durch den Verkehrsbesorgungsvertrag (s. Kap. 7.3) fixiert. Unter Berücksichtigung der bestehenden Qualität des Schweriner Stadtverkehrs und der mittelfristig begrenzten finanziellen Handlungsspielräume ist es bereits eine Herausforderung für die kommenden Jahre, das bestehende bzw. mit dem Fahrplanwechsel 2016 erreichte Qualitätsniveau zu sichern. Mit Einbeziehung der in Kapitel 4.5 ermittelten Handlungsbedarfe und unter Berücksichtigung der veränderten Rahmenbedingungen im Stadt-Umland-ÖPNV (vgl. Kap. 1.2) verbleiben im Bereich der Angebotsgestaltung noch folgende Aktivitäten:

Erweiterung und Vereinheitlichung der Taktfahrpläne beim Stadtbus

Linie 6

Durch die Aufgabe der Umlandbedienung Richtung Pinnow/Görslow erhält die Linie 6 in Mueß Ausbau ihre Endhaltestelle. Sie wendet auf dem Parkplatz an der ehemaligen Fähre und erhält dort eine zusätzliche Haltestelle. Die Aufgabe der Umlandbedienung wird zur Umstellung des Fahrplans auf einen Stundentakt montags bis freitags genutzt. Die Angebotsanpassungen auf 10 Fahrten zwischen 8 und 23 Uhr an Samstagen und 8 Fahrten zwischen 8 und 19 Uhr an Sonntagen sind nachfragegerecht und entsprechen den definierten Anforderungen. Die Anpassung wird bereits Bestandteil des Fahrplans 2016

Linien 8 und 14

Die Nachfrageunterschiede zwischen dem Nordast der Linie 14 von Lankow bis zum Marienplatz und dem Südast vom Marienplatz bis zur Jugendherberge erfordern eine Angebotsverdichtung zwischen Marienplatz und Lankow. Es besteht die Option, den bisherigen südlichen Abschnitt der Linie 14 (Jugendherberge) künftig durch die Linie 8 etwa im 60-min-Takt zu bedienen. Damit bestünde künftig vom Schlossgartenviertel eine Direktverbindung zum Hauptbahnhof und auf der anderen Seite könnten die Fahrgäste aus Wickendorf und Lewenberg direkt den Marienplatz und die Verwaltungseinrichtungen in Ostorf erreichen. Gleichzeitig würde der Fahrplan der Linie 14 harmonisiert und durchgehend vertaktet. In den Hauptverkehrszeiten sollte künftig mindestens ein 30-min.-Takt gefahren und damit das Angebot aufgewertet werden. Eine abschließende Prüfung dieser Option kann jedoch erst nach Abschluss der Großbaumaßnahme Wittenburger Straße erfolgen.

Linie 12

Auch für die Linie 12 wird die Angebotsqualität durch einen harmonisierten Taktfahrplan verbessert. Mit einer Analyse der Nachfrage sollte geklärt werden, ob die Querverbindung zwischen dem Gewerbegebiet Sacktannen und Wittenförden weiterhin erforderlich ist, vorausgesetzt die Bedienung von Wittenförden wird künftig beibehalten. Anstelle des Ringverkehrs mit wechselnden Fahrtrichtungen zwischen Wittenförden und Sacktannen wären mit einer Liniengabelung und wechselseitiger Bedienung der Endziele Sacktannen bzw. Wittenförden Fahrzeitgewinne und auch Fahrleistungseinsparungen realisierbar. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob eine fußläufige Verbindung zwischen den Gewerbeflächen „Kabelwerk“ und „Sacktannen Süd“ geschaffen werden kann, so dass beide Gebiete mit den Haltestellen Sacktannen Süd bzw. Sacktannen Mitte erschlossen werden können und die gesonderte Anfahrt der Haltestelle Siemensplatz entfallen kann.

Linie 9

Das Fahrtenangebot der Linie 9 ist derzeit der geringen Nachfrage angepasst. Mit der Einrichtung einer Flüchtlingsunterkunft in Stern Buchholz dürfte die Nachfrage aber ansteigen. Im Zusammenhang mit freiwerdenden Betriebsressourcen auf der Linie 6 konnte die Linie 9 zum Fahrplanwechsel 2015/2016 auf einen Zweistunden-Grundtakt mit zeitweiser Verdichtung aufgewertet werden.

Linien 10 und 11

Im Hinblick auf die verkehrspolitischen Zielsetzungen, den ÖPNV als Alternative zum Kfz - Verkehr zu fördern und auch den Menschen ohne Pkw-Verfügbarkeit adäquate Mobilitätschancen einzuräumen, ist die ersatzlose Aufhebung der ÖPNV-Bedienung für Wohngebiete selbst in verkehrsschwachen Zeiten generell kritisch zu sehen, auch wenn die wirtschaftlichen Hintergründe dafür nachvollziehbar sind. Es wird daher vorgeschlagen die Linie 11 auch in den Abendstunden zu bedienen und durch eine Umlaufverknüpfung mit der Linie 10 zumindest für beide Linien einen 60-min-Takt anzubieten. Es sollte zudem geprüft werden, ob dieses Einsatzkonzept auch für die Bedienung an den Wochenenden geeignet ist und dann auch Einsparungen im Fahrzeug- und Personaleinsatz ermöglicht.

Linie 13

Zur besseren Anbindung des Sieben-Seen-Centers wird die Haltestelle „Zum Schulacker“ auch in Richtung Otto-von-Guericke-Straße eingerichtet.

Linie 20

Zur Anbindung des Industrieparks Süd wird 2016 eine neue Buslinie eingerichtet, die zwischen Stauffenbergstraße und Göhrener Tannen verkehrt. Der Fahrplan ist an den Arbeitszeiten der angebundenen Betriebe ausgerichtet.

5.4 ÖPNV-Beschleunigung

Um den ÖPNV auf Basis der Vorgabe des Anforderungsprofils im Vergleich zum MIV konkurrenzfähig zu halten und neue Kundenpotenziale zu erschließen, ist es erforderlich, Zeitverluste im Linienverkehr weiter zu reduzieren und die Zuverlässigkeit der Bedienung weiter zu erhöhen.

Zahlreiche Lichtsignalanlagen (LSA) in Schwerin verfügen ebenso wie die Fahrzeuge der NVS bereits (Straßenbahn und Bus) über technische Einrichtungen, die eine Beschleunigung des ÖPNV ermöglichen. Die Verfügbarkeit dieser technischen Einrichtungen ist durch ein Qualitätsmanagement kontinuierlich zu überwachen und zu verbessern.

Zur Optimierung der LSA-Beeinflussung sind kontinuierliche Investitionen in die fahrzeug- und straßenseitige Infrastruktur erforderlich. Ziel ist es, die Zeitverluste für alle Verkehrsteilnehmer auf das unbedingt notwendige Maß zu minimieren und betrieblichen Mehraufwand durch Umlaufzeitverluste im ÖPNV möglichst zu vermeiden. Dieses Ziel ist nur mit einer, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechenden, technischen Ausstattung der LSA erreichbar.

Es wird angestrebt, in Kooperation der Stadt Schwerin und der NVS sowie soweit erforderlich dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr ein systematisches ÖPNV-Beschleunigungsprogramm zu entwickeln, das folgende Komponenten umfasst:

- Systematische Fahrzeit- und Störungsanalysen mit Ermittlung von Streckenabschnitten und Knotenpunkten mit besonderen Handlungsbedarfen,
- Prüfung planerischer Lösungsansätze in den Bereichen
 - LSA-Beeinflussung einschließlich der Umrüstung auf Digitalfunk,
 - LSA-Vorrangschaltung,
 - Haltestellenanlage,
- Öffnung von ÖPNV-Fahrwegen für externe Verkehre (Fahrrad, Taxi, Reisebus etc.) nur wenn konfliktfrei möglich (Vorrang ÖPNV).
- Aufstellung eines Maßnahmenplans mit Zeitschiene und Finanzierung.

In Abstimmung mit den Landkreisen und Verkehrsunternehmen können in das Beschleunigungsprogramm können auch die Regionalbusse, insbesondere die in Schwerin verkehrenden, mit einbezogen werden. Dazu sind ggf. entsprechende technische Aufrüstungen der Fahrzeuge vorzunehmen.

5.5 Einsatz alternativer Bedienungsformen

Aufgrund seiner geringen Bevölkerungsdichte hat der Nahverkehrsraum Westmecklenburg eine ungünstige Ausgangsvoraussetzung zur wirtschaftlichen Bündelung der Verkehrsnachfrage durch ÖPNV-Angebote. Überwiegend ist sie hier nur

- im Verkehr zwischen den zentralen Orten
- im Verkehr innerhalb der zentralen Orten sowie
- zu den Zeiten des Schülerverkehrs

möglich und damit auch der Einsatz von Linienbussen wirtschaftlich sinnvoll. In den übrigen Räumen und Zeiten tritt die Nachfrage z. T. nur sporadisch und zeitlich gestreut auf.

Mit kleinräumigen Erschließungssystemen kann insbesondere in Räumen und Zeiten mit geringer und räumlich stark differenzierter Verkehrsnachfrage der konventionelle Linienbusverkehr sinnvoll ersetzt werden, wenn eine Erfüllung der Qualitätsstandards durch den Linienverkehr nicht (z.B. wegen eingeschränkter Befahrungsmöglichkeit durch Busse) oder nicht wirtschaftlich erfolgen kann. Von solchen Angeboten profitieren gerade sensible Zielgruppen wie Frauen, Kinder und Senioren, die häufig auf den ÖPNV angewiesen sind. Unterschiede bei der Ausgestaltung alternativer Bedienungsformen bestehen insbesondere hinsichtlich der Organisation (z.B. Fahrtanmeldung), der Fahrzeuggröße und der Betriebsflexibilität. Für die Landeshauptstadt Schwerin sind im Wesentlichen folgende Produkte bzw. Bedienungsformen in weitere Überlegungen einzubeziehen:

Linientaxis verkehren nach einem festen Fahrplan auf dem Verlauf der zugeordneten Stammlinie und schließen Angebotslücken auf den Stadtbuslinien in den verkehrlichen Randzeiten. Sie sind aber in der Regel nur wirtschaftlich tragbar, wenn kleinere Fahrzeugeinheiten herkömmliche Linienbusse ersetzen können.

Anrufsammeltaxis (AST) sichern zum einen die Bedienung in verkehrlichen Randzeiten mit geringer Nachfrage, zum anderen können sie in Siedlungsbereichen mit eingeschränkter Busbefahrbarkeit den konventionellen Linienverkehr auch komplett ersetzen. AST verkehren in der Regel nach einem festen Fahrplan, wobei Fahrten nur bei einem konkreten Bedarf nach vorheriger Anmeldung durchgeführt werden. Besteht keine Nachfrage, entfällt die jeweilige Fahrt. Für die ÖPNV-Kundinnen und -Kunden ist von Vorteil, dass die Bedienung in der Regel „von/bis zur Haustür“ erfolgt („Flächenbetrieb“). In Schwerin könnte das AST vor allem eine Zubringerfunktion aus dünn besiedelten Siedlungsbereichen zu übergeordneten ÖPNV-Verknüpfungsknoten mit dortigem Anschluss an die Straßenbahn erfüllen.

Aufgrund der bestehenden „Nutzungsbarrieren“ (u.a. Notwendigkeit der Voranmeldung) ist es von großer Bedeutung, den potenziellen Nutzerinnen und Nutzern dieser Angebote ausreichend Informationen bereitzustellen und das Angebot offensiv zu vermarkten. Dies erfordert ein entsprechendes Informations- und Marketingkonzept unter konsequentem Einsatz moderner Informationstechnologien.

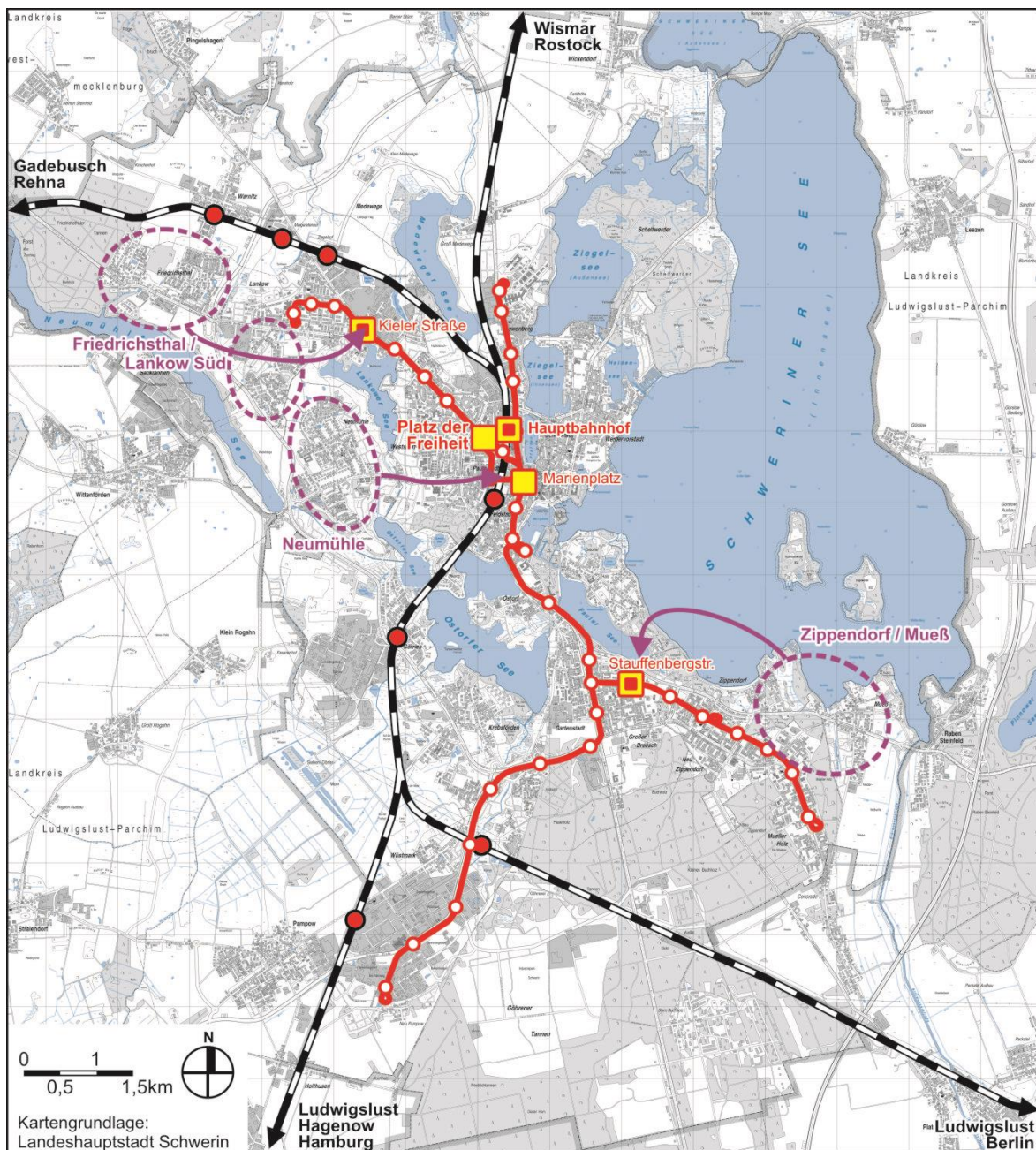
Voraussetzung für eine betrieblich und organisatorisch effiziente Durchführung von AST- oder Rufbussystemen ist das Vorhandensein einer Leitstelle mit entsprechender technischer Ausstattung und einer ausreichenden Anzahl kleinerer Fahrzeugeinheiten zur Personenbeförderung (Pkw oder Kleinbusse). Sobald außer der NVS externe Dienstleister beauftragt werden, sind außerdem geeignete Abrechnungssysteme einzurichten und zu betreiben. Die NVS hat bereits in den vergangenen Jahren Prüfungen für Kooperationsansätze mit dem örtlichen Taxengewerbe vorgenommen, die aber bisher nicht erfolgreich waren. Alternativ wäre auch ein Betrieb durch die NVS möglich, wobei dann aber im Fahrzeugpool die Ergänzung kleinerer Fahrzeugeinheiten erforderlich wäre.

In Räumen, in denen eine ÖPNV-Bedienung perspektivisch nicht oder nur sporadisch aufrechterhalten werden kann, kommt als Mobilitätsangebot grundsätzlich auch das Modell **Bürgerbus** in Frage. Der Betrieb eines Bürgerbusses ist allerdings mit relativ hohen Hürden in der rechtlichen Verankerung, tariflichen Fragestellungen, der Organisation und der betrieblichen Durchführung verbunden. Zudem ist ein solches Angebot immer an das kontinuierliche Engagement von Ehrenamtlern gebunden und kann in der Regel nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden. Aufgrund der stadtstrukturellen Rahmenbedingungen und der bestehenden nahezu flächendeckenden ÖPNV-Versorgung wird ein Bürgerbus für die Stadt Schwerin als weniger geeignet angesehen, käme aber möglicherweise für den Stadt-Umland-Verkehr in Frage. Soweit sich ein konkretes Interesse für bestimmte Verkehrsverbindungen ergibt (z.B. Lankow – Kliniken), könnte aber die Machbarkeit mit dem zuständigen Ortsbeirat ausgelotet und mit alternativen Angeboten verglichen werden.

Neben den Fragen der Organisation und des Betriebes sind potenzielle Einsatzräume für den Einsatz alternativer Bedienungsformen zu analysieren. Hierzu bedarf es vor allem einer detaillierten Ermittlung der realisierten und potenziellen Nachfrage in den verkehrlichen Randzeiten. Zur Eignungsbewertung wird eine vertiefende Untersuchung angestrebt. Neben den räumlich-strukturellen Voraussetzungen sollten dabei für jeden Untersuchungsraum folgende Alternativen zum Linienbusverkehr betrachtet werden:

- Anbindungsmöglichkeiten durch den Regionalverkehr (ggf. durch zusätzliche Fahrten),
- Zubringerverkehr Fahrrad – ÖPNV mit Ausbau attraktiver B+R-Angebote,
- Einsatz von Linientaxis,
- Einsatz AST mit Definition der Betriebszeiten und der Anbindungsknoten.

Die Praxistauglichkeit und die konkrete Nachfrage sollten im Rahmen eines 2-3-jährigen Pilotbetriebes geprüft werden, um dann eine abschließende Bewertung auch der grundsätzlichen Eignung alternativer Bedienungsformen vorzunehmen. In der umseitigen Abbildung 24 sind potenzielle Einsatzräume für vertiefende Untersuchungen dargestellt. Der Einsatz von Linientaxis oder AST ist i.d.R. nur wirtschaftlich tragbar, wenn komplette Linienbusfahrten entfallen oder Fahrzeuge im Umlauf eingespart werden können.



- Straßenbahn
- Eisenbahnstrecke mit Station
- ■ Hauptverknüpfungspunkt / weiterer Verknüpfungspunkt
- Prüfgebiet für alternative Bedienungsformen

© urbanus GbR, Lübeck im November 2015

Abbildung 24: Prüfgebiete für die ÖPNV-Optimierung in verkehrlichen Randzeiten

5.6 Vernetzung der ÖPNV-Angebote

Anschlusssicherung zwischen SPNV und Stadtverkehr am Hauptbahnhof

Die Analyse der Anschlüsse zwischen dem SPNV und dem städtischen ÖPNV in den verkehrlichen Randzeiten hat gezeigt, dass etwa 40% der Anschlüsse vor 06:00 Uhr und nach 20:00 Uhr am Hauptbahnhof zwischen Straßenbahn/Stadtbus und SPNV als nicht befriedigend einzustufen sind. Da es sich um eine strategisch wichtige Vernetzung handelt, die über weiteres Steigerungspotenzial verfügt, sollte der Bahn-Bus-Verknüpfung ein hoher Stellenwert eingeräumt und Verbesserungen der Anschlussqualität geprüft werden. Während tagsüber durch die dichten Fahrtenfolgen der Straßenbahnlinien und Stadtverkehrslinien eine für die ÖPNV-Kunden akzeptable Übergangszeit bereits gewährleistet ist, wird für die verkehrlichen Randzeiten eine systematische Anschlussplanung bzw. Fahrplankoordination angestrebt. Voraussetzung für eine fundierte Planung und verbesserte Übergänge zwischen SPNV und städtischem ÖPNV sind allerdings verlässliche und zeitgerecht bereitgestellte Fahrpläne seitens der SPNV-Betreiber und ggf. die Ermittlung der bestehenden Umsteigeströme.

Aufwertung zentraler ÖPNV-Haltestellen

Zusätzlich zu der bereits realisierten Ausrüstung der wichtigsten Verknüpfungspunkte im Stadtliniennetz mit digitalen Fahrgastinformationsanlagen (DFI) sollte für ausgewählte Haltestellen eine Aufwertung durch Serviceeinrichtungen und Vernetzungsangebote (z.B. Gepäckaufbewahrung, Car-Sharing-Angebote, Leihrad etc.) geprüft werden. Hierfür favorisierte Standorte sind

- Hegelstraße oder Am Fernsehturm
- Kieler Straße,
- Lankow-Siedlung,
- Stauffenbergstraße.

Erweiterung von Haltestelleneinzugsbereichen durch Bike & Ride-Angebote

Zur besseren Vernetzung von Radverkehr und ÖPNV und zur Erweiterung des ÖPNV-Einzugsbereiches wird die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen in einer ersten Stufe für folgende Haltestellen vorgeschlagen:

- Berliner Platz,
- Hegelstraße,
- Mueß Freilichtmuseum,
- Kieler Straße,
- Lankow-Siedlung,
- Schwerin-Süd,
- Stauffenbergstraße.

6. ERGÄNZENDE QUALITÄTSSTANDARDS UND AKTIVITÄTEN

6.1 Grundsätze für einen barrierefreien ÖPNV

Nach dem PBefG sind die Nahverkehrspläne das wichtigste Instrumentarium, um Maßnahmen zum barrierefreien ÖPNV festzulegen. Bis 2022 müssen nach der PBefG-Novelle die ÖPNV-Haltestellen barrierefrei ausgebaut sein. Neben der erforderlichen Thematisierung der Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan müssen Anträge auf Erteilung der Genehmigung gemäß §12 PBefG „eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung einer möglichst barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan“ enthalten. Im Bereich des ÖPNV-Systems ist für mobilitätseingeschränkte Menschen eine verlässliche Planung der gesamten Reisekette von zentraler Bedeutung. Dies umfasst vor allem folgende Komponenten des ÖPNV-Systems:

- Haltestellen,
- Fahrzeuge,
- Fahrgastinformation.

Besondere Beachtung gilt bei der Umsetzung der Barrierefreiheit dem „Zwei-Sinne-Prinzip“, nach dem Informationen immer über mindestens zwei der drei Sinne - Hören, Sehen, Tasten - zugänglich sind. So kann bei Ausfall eines Reizes die Information immer noch wahrgenommen werden. Vor dem Hintergrund der rechtlichen Regelungen werden folgende **grundsätzliche Vorgaben** für einen barrierefreien ÖPNV in der Landeshauptstadt Schwerin festgelegt:

- Sicherung des flächendeckenden Einsatzes von Niederflurfahrzeugen mit Klapprampen (Straßenbahn und Stadtbus).
- Berücksichtigung der Anforderungen von Menschen mit Behinderungen bei der Personalschulung.
- Sukzessive Anpassung der Haltestellen-Zugänglichkeit, der Haltestellen-Gestaltung und der Haltestellen-Ausstattung an die Anforderungen der Barrierefreiheit.
- Berücksichtigung der gängigen Richtlinien und DIN-Empfehlungen zur barrierefreien Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen.
- Berücksichtigung des Einsatzes von Niederflurbussen in der Straßenplanung.

Die angestrebte und verkehrliche sinnvolle Verknüpfung von Stadt- und Regionalverkehren erfordert, wesentliche Qualitätsstandards insbesondere bei Fahrzeugen und Haltestellen auch auf den **Regionalverkehr**, mindestens jedoch auf den Stadt-Umland-ÖPNV, zu übertragen. Dazu zählen vor allem folgende Anforderungen:

- Durchgehender Einsatz von Niederflur-Fahrzeugen,
- Ausrüstung der Fahrzeuge mit einem integrationsfähigen RBL (u.a. für die Anschlusssicherung),
- Ausbau der Haltestellen für den Niederflureinsatz,
- gemeinsame Basisstandards in der Haltestellenausstattung insbesondere hinsichtlich der Fahrgastinformation.

6.2 Fahrzeuge - umweltfreundlich und barrierefrei

Fahrzeugtechnik und Fahrzeugausstattung

In Kap 2.1.5 wurden die generellen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz beschrieben. Wichtigste Maßnahme ist der Einsatz energiesparender Technologien bei den Verkehrsunternehmen. Dies ist in der Regel mit erheblichen Investitionen verbunden (z.B. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen). Hierfür sind die Förderungen seitens des Landes Mecklenburg-Vorpommern eine wichtige Finanzierungsgröße.

Die in den nächsten Jahren sich weiter vollziehenden Veränderungen im Bereich der Antriebe sind für den Einsatz im Verkehrsraum Westmecklenburg stetig zu prüfen. Generell soll auch der Stadtverkehr Schwerin einen Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen leisten. Die Stadt Schwerin favorisiert daher gemeinsam mit der NVS den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge angepasst an den Stand der technischen Entwicklung. Nach der jetzt anlaufenden Beschaffung neuer Dieselbusse mit Euro-6-Norm werden auch bei der nächsten Fahrzeuggeneration energieeffiziente und emissionsarme Antriebe vorrangig berücksichtigt, wenn diese über die Nutzungsdauer der Fahrzeuge wirtschaftlich darstellbar ist.

Für den Stadtverkehr Schwerin werden folgende einheitliche Fahrzeugstandards festgelegt:

- 100%-Niederflurfahrzeuge mit Klapprampen und mindestens eine doppelbreite Tür bei über 10m Fahrzeuglänge auf allen Stadtverkehrslinien (Straßenbahn und Stadtbus) sowie den Stadt-Umland-Verkehren, die Haltestellen in Schwerin bedienen,
- Anwendung der Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale nach EU-Fahrzeugrichtlinie und VDV-Rahmenempfehlungen,
- Einhaltung der im Jahr der Erstzulassung geltenden Umweltstandards,
- Erfüllung der Anforderungen der jeweils gültigen Förderrichtlinie für Fahrzeuge seitens des Landes Mecklenburg-Vorpommern für die Anschaffung neuer Fahrzeuge,
- Ausstattung mit einem integrationsfähigen rechnergesteuerten Betriebsleitsystem für alle Fahrzeuge, die Haltestellen in Schwerin bedienen.

Barrierefreiheit

Neben den o.g. niederflurigen Fahrzeugeinstiegen bei allen Fahrzeugen die Haltestellen in Schwerin bedienen sind insbesondere bei der Gestaltung des Fahrzeug-Innenraumes und den Fahrgastinformationen an und in den Fahrzeugen folgende Anforderungen der Barrierefreiheit zu beachten und bei künftigen Fahrzeugbeschaffungen zu berücksichtigen:

- (1) Ausreichend breiter und stufenloser Einstieg und Zugang zur Aufstellfläche bzw. Mehrzweckfläche für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen und Fahrräder,
- (2) gut auffindbarer Anforderungstaster für Einstiegshilfe an der Fahrzeugaußenseite,
- (3) ebene und rutschfeste Bodenbeläge,
- (4) lückenlose Kette von Festhaltungsmöglichkeiten und Anforderungstasten im Fahrzeug,
- (5) gute Kennzeichnung aller Bedienelemente, der Türen, der Sitz- und Aufstellflächen,
- (6) optische und akustische Signale bei der Türöffnung und -schließung,
- (7) kontrastreiche Innenraumgestaltung mit heller und blendfreier Beleuchtung,
- (8) Kombination von Haltestellenansage und Haltestellenanzeige Innen und Außen,
- (9) Anzeige von Liniennummer und Fahrtziel als Front und Seitenanzeige,
- (10) gut lesbare Gestaltung aller elektronischen Anzeigen und Kennzeichnungen.

6.3 Haltestellen – komfortabel und barrierefrei

Gestaltung und Ausstattung

Haltestellen bilden im öffentlichen Raum das Entree zum ÖPNV. Eine ansprechende Gestaltung und Ausstattung erzeugen in der Bevölkerung ein positives Bild vom ÖPNV und tragen zu einer Imageaufwertung und einer Erhöhung der Sicherheit bei. Besondere Aufmerksamkeit ist bei der Anlage von Haltestellen der Barrierefreiheit und der subjektiven Sicherheit zu widmen, um den Anforderungen besonders sicherheitssensibler Personengruppen wie Frauen, Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen Rechnung zu tragen.

Die konzeptionelle Grundlage für die Umsetzung und Sicherung der Haltestellen-Standards werden mit einem Haltestellen-Ausbauprogramm und einem zugehörigen Haltestellen-Kataster geschaffen. Zum Einsatz kommt überwiegend ein standardisiertes Haltestellen-Baukastensystem in Anlehnung an ein vom ÖPNV-Aufgabenträger gemeinsam mit der NVS definiertes Corporate Design, wobei sich die Ausstattung im Wesentlichen an der Funktion der jeweiligen Haltestelle und ihrer Bedeutung im Haltestellennetz orientiert.

Beim Umbau oder Neubau von Haltestellen ist die verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollste Lösung zu wählen. Der Haltestelle am Fahrbahnrand oder dem Haltestellenkap ist dabei der Vorzug zu geben soweit dies verkehrlich vertretbar ist. Entsprechend den Straßenverhältnissen sind die haltestellenseitigen Voraussetzungen für den Einsatz von Niederflurfahrzeugen zu schaffen (mindestens 16 cm Bordsteinhöhe).

Für die Haltestellen-Ausstattung ist folgender Mindeststandard vorzusehen (Typ Einfachhaltestelle), wobei zusätzlich die Kriterien zur Barrierefreiheit (siehe folgende Seite) zu beachten sind:

- Befestigte Wartefläche,
- Haltestellenmast mit Haltestellenname sowie Liniennummern und Fahrtzielen,
- Basis-Fahrgastinformation mit Fahrplänen, Liniennetzplan und Tarifhinweisen,
- Beleuchtung, ggf. auch nur Straßenbeleuchtung,
- bei Bedarf und nach Prüfung im Einzelfall: Sitzgelegenheit und Unterstand.

Es wird angestrebt, dass in Abstimmung mit dem Land als SPNV-Aufgabenträger auch für die Bahnstationen und die nur vom Regionalverkehr bedienten Bushaltestellen im Stadtgebiet vergleichbare Qualitätsstandards gesetzt werden und einheitliche Corporate-Design-Elemente (z.B. für Haltestellen-Kennzeichnung und Fahrgastinformation) zur Anwendung kommen. Hierzu ist eine entsprechende Konzeption und ein Umsetzungsplan zu entwickeln.

Haltestellen-Zugänglichkeit

Wegen des noch nicht definierten Anforderungsprofils und der fehlenden Bewertungsgrundlagen kann zurzeit keine fundierte und umfassende Bewertung der Haltestellen-Zugänglichkeit vorgenommen werden. Im Rahmen des Programms „sicherer Schulweg“ und durch die Einbeziehung der Verkehrsbehörde und Polizei bei der Neueinrichtung von Haltestellen werden aber „kritische“ Situationen weitgehend entschärft oder vermieden. Bis zur nächsten RNVP-Fortschreibung soll der Aspekt der Haltestellen-Zugänglichkeit möglichst in Verbindung mit dem Aufbau eines Haltestellen-Katasters und im Zusammenhang mit der gesetzlich geforderten Herstellung der Barrierefreiheit in Kooperation mit den Behindertenverbänden systematisch analysiert werden.

Barrierefreiheit

Für die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen sind die gesetzlichen Vorgaben und Richtlinien in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten. Dazu gehören insbesondere die DIN 18040 Teil 3 „Öffentlicher Verkehr und Freiraum“ und die DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“. Neben den grundsätzlichen rechtlichen Anforderungen werden für den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Schwerin die Vorgaben für die barrierefreie Gestaltung der Straßenbahn- und Bushaltestellen im Schweriner Stadtgebiet wie folgt ergänzt:

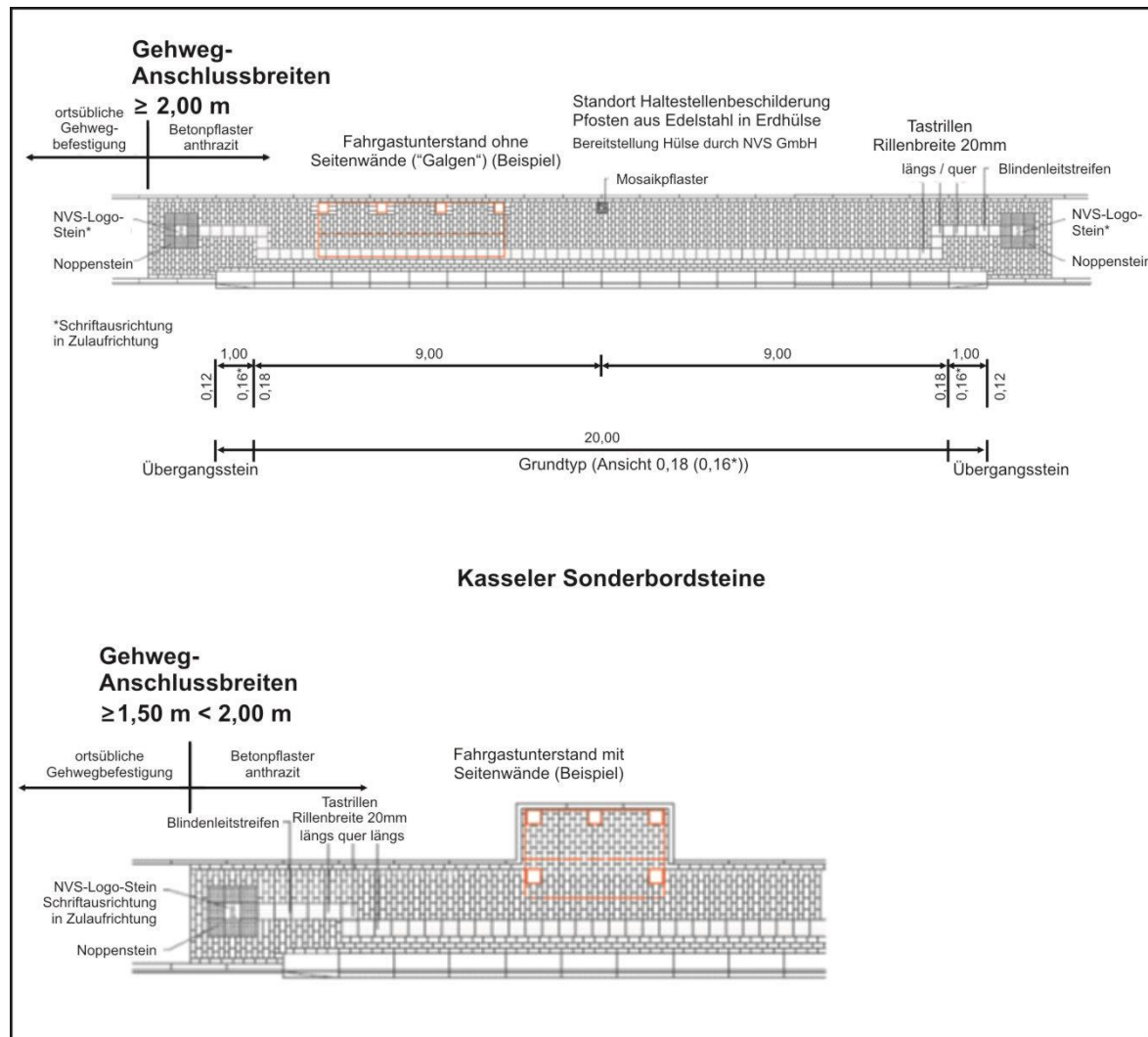
- (1) Vermeidung von Längsneigungen im Einstiegsbereich von über 3%.
- (2) Direkte Anfahrmöglichkeit der Bordsteinkante durch entsprechend profilierte Bordsteine.
- (3) Minimierung von Einstiegsstufen im Haltestellenbereich durch eine Bordsteinhöhe von mindestens 16 cm. Um dem Fahrgast den Höhenunterschied zwischen dem niederflurtauglichen Bordstein zur Regelbordsteinhöhe (12 cm) zu verdeutlichen, sind die erhöhten Einstiegsbereiche an Bushaltestellen durch taktile Elemente zu markieren.
- (4) Markierung der Einstiegsstelle an der ersten Bustür taktil und visuell gut erkennbar, nach Möglichkeit durch ein Einstiegsfeld (entsprechend der aktuellen DIN-Norm bei Schwerpunkthaltestellen). Durch die Markierung des Buseinstieges kann das Fahrpersonal genau seinen Standplatz erkennen und der Fahrgast erkennt, wo der vordere Einstieg in den Bus sein wird. Um den Ein- und Ausstieg visuell zu kennzeichnen, sollte ein möglichst starker hell-dunkel-Kontrast zwischen Markierung und Oberfläche der Wartefläche verwendet werden. Straßenbahnhaltestellen sind nach den gleichen Prinzipien zu gestalten.
- (5) Übersichtliche Anordnung sowie kontrastreiche und sichere Gestaltung von Einbauten und Möblierungen im Haltestellenbereich einschließlich Fahrgastunterstände sowie Berücksichtigung der Anforderungen für sehbehinderte Menschen nach den gängigen Vorschriften einschließlich der Kennzeichnung unvermeidlicher Hindernisse.
- (6) Systematische Umsetzung visueller und taktiler Orientierungshilfen, damit „geschlossene Ketten“ entstehen. Anzustreben ist die Leitung der sehbehinderter Personen von der nächstgelegenen Überquerungsstelle zum vorderen Fahrzeugeinstieg. Ist keine Überquerungsstelle vorhanden, wird auf einen Leitstreifen verzichtet.
- (7) Vorhalten eines ausreichenden Bewegungsraumes und ausreichender Durchgangsbreiten für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer von mindestens 1,00 m.
- (8) Ausstattung von Sitzgelegenheiten mit Armstützen / -lehnen (bei Neubeschaffung).
- (9) Anlage barrierefreier Überquerungsstellen im Straßenraum in unmittelbarer Nähe zu den Straßenbahn- bzw. Bushaltestellen. Die Bordsteine an den angrenzenden Übergängen sind auf 3 cm abzusenken.

Haltestellenmanagement und Herstellung der Barrierefreiheit

Die Stadt Schwerin und die NVS haben in den letzten Jahren gemeinsam viele Haltestellen barrierefrei ausgebaut, so dass die Landeshauptstadt bereits über einen diesbezüglich hohen Qualitätsstandard auch im Vergleich zu den anderen Gebietskörperschaften des Landes Mecklenburg-Vorpommern verfügt. Um im Weiteren eine systematische Aufwertung der Haltestellen unter Berücksichtigung des definierten Anforderungsprofils insbesondere auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit durchführen sowie eine sinnvolle Prioritätenbildung und langfristige Finanzplanung für den Aus- oder Umbau vornehmen zu können, bedarf eines koordinierten Programms zur Erreichung der definierten Standards.

Der von der NVS zwischenzeitlich begonnene Aufbau eines **Haltestellen-Katasters** ist ein zentraler Baustein für ein langfristig effizientes Haltestellen-Management. Darauf aufbauend erfolgt dann ab 2016 eine systematische Bewertung der Haltestellen-Qualität im Schweriner Stadtgebiet. Bis 2017 erfolgt dann die Aufstellung eines Halstellenausbauprogramms, das auch einen konkreten Zeitplan und Finanzierungsplan zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit beinhaltet, die bis 2022 angestrebt wird. In Abhängigkeit vom ermittelten Bedarf, wird dann jedes Jahr ein Haltestellen-Paket an die Anforderungen der Barrierefreiheit angepasst. Haltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen, für die eine vollständige Barrierefreiheit aufgrund der räumlichen Randbedingungen nicht möglich ist, werden dabei einer gesonderten Betrachtung unterzogen.

Die Haltestellen sind außerdem in einem ordentlichen und funktionsgerechten Zustand vorzuhalten. Im Rahmen des Haltestellenmanagements sind durch einen Haltestellenservice regelmäßige Kontrollen zu Verschmutzungen und Beschädigungen durchzuführen sowie diese systematisch zu erfassen und zeitnah zu beseitigen.



Stand der Darstellung Mai 2015

Abbildung 25: Bauliche Vorgaben für die Haltestellengestaltung in Schwerin

6.4 Personal

Das Fahr- und Servicepersonal bildet die zentrale Schnittstelle zwischen den ÖPNV-Anbietern (ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen) und den ÖPNV-Kundinnen und -Kunden und ist damit ein wichtiges Instrument für die Kundenkommunikation und das ÖPNV-Image. Zudem sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Kundenkontakt natürlich auch ein Aushängeschild und Wettbewerbselement für die Verkehrsunternehmen selber. Die Verkehrsunternehmen sind grundsätzlich angehalten, ausreichend qualifiziertes und kundenfreundliches Personal zu beschäftigen. Neben allgemeinen Anforderungen in der Personalakquisition steht vor allem die laufende Weiterqualifikation im Vordergrund.

Das Fahrpersonal in den Straßenbahnen und Omnibussen ist auch dafür zuständig, den Fahrgästen Hilfestellung in Notsituationen und bei Unfällen im Fahrzeug zu geben (hierzu wird auf die VO (EU) Nr. 181/2011 und das Durchführungsgesetz vom 26.07.2013 verwiesen).

Auf dem Gebiet des Aufgabenträgers Landeshauptstadt Schwerin darf im Linienverkehr nur entsprechend ausgebildetes und qualifiziertes Fahrpersonal zum Einsatz gelangen, das der ordnungsgemäßen Erfüllung seiner anspruchsvollen Aufgabenfelder in einem zeitgemäßen und kundenorientierten ÖPNV gewachsen ist. Die Verkehrsunternehmen haben diese grundlegende Vorgabe bei Auswahl und Einsatz sicherzustellen und innerbetrieblich zu überwachen. Die Untergrenze der Entlohnung des Personals darf nicht unterhalb des tarifvertraglich vereinbarten Niveaus für das private Omnibusgewerbe liegen. Diese Forderungen gelten analog für den abgestimmten Einsatz von Subunternehmern, sofern diese regelmäßig einen Teil der Fahrleistung des Konzessionärs erbringen. Im Einzelnen sind folgende Kriterien gegenüber dem Aufgabenträger (bzw. Besteller) nachweislich zu erfüllen:

- Das Fahrpersonal muss über hinreichende Ortskenntnisse verfügen,
- sich im NVS-Tarif auskennen (bzw. bei Bedarf in den Tarifen der Nachbarbetriebe, sofern diese in Randgebieten des NVS-Gebietes zur Anwendung kommen),
- im Fahrplangefüge der Linien, beim Liniennetz und bei Anschlussbeziehungen des Verkehrsgebietes auskennen.

Das Fahrpersonal muss außerdem in der Lage sein, dem Fahrgast einen richtigen Fahrschein auszustellen und kundenorientierte Auskünfte zum Tarif und zur nachgefragten Verbindung zu erteilen. Hierfür sind angemessene Kenntnisse der deutschen Sprache und Schrift notwendig.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen inklusive dem Fahrpersonal sind durch regelmäßige Schulungen und Fortbildungen entsprechend ihren Einsatzfeldern auf einem aktuellen fachlichen Kenntnisstand zu halten. Dies betrifft betriebliche, kundenbezogene, sicherheitsrelevante, tarifliche sowie technische Themenfelder. Zusammen mit dem Fahrpersonal sind in regelmäßigen Abständen Trainings im Umgang mit Konflikt- und Stresssituationen abzuhalten. Dies betrifft ebenso den angebrachten Umgang mit Kindern und Jugendlichen im schulbezogenen Linienverkehr oder mit (minderjährigen) Fahrgästen im abendlichen Freizeitverkehr.

Das eingesetzte Fahrpersonal muss ein gepflegtes Erscheinungsbild abgeben und die Bestimmungen zum Nichtraucherchutz im Fahrzeug auch während der Pausen einhalten. Das Fahrpersonal hat Unternehmensbekleidung zu tragen. Für die übrigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Kontakt zu Kundinnen und Kunden ist mindestens eine angemessene Bekleidung zu gewährleisten.

Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen kundenfreundlich und hilfsbereit zu zeigen. Fahrgästen mit offensichtlichen Mobilitätseinschränkungen ist, sofern die betriebliche Lage es zulässt, bei Ein- und Ausstieg Hilfe durch das Fahrpersonal anzubieten. Das Fahrpersonal hat Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer bei Ein- und Ausfahrt in bzw. aus der Straßenbahn oder dem Omnibus durch Ausklappen oder Ausfahren der Rampe aktiv zu unterstützen.

Die Kneeling-Technik der Busse ist bei Ein- oder Aussteigevorgängen von erkennbar mobilitätseingeschränkten Fahrgästen an nicht niederflurgerechten Haltestellen einzusetzen.

Über kurzfristig eingetretene Änderungen im Betriebsablauf – z. B. bei Anschlüssen, Haltestellen, Linienweg, Verspätungen – hat das Fahrpersonal die Fahrgäste rechtzeitig und ausführlich zu informieren sowie einen aktuellen Lagestand bei der Betriebsleitung einzuholen.

Das Fahrpersonal hat offensichtliche Belästigungen von Fahrgästen durch andere Fahrgäste wahrzunehmen und diesen entgegenzuwirken, z. B. durch Aufforderung zum Aussteigen aus dem Fahrzeug, durch Benachrichtigung der Betriebsleitung oder durch Verständigung der Polizei.

Die aufgestellten Anforderungen gelten in abgewandelter Form ebenfalls für Fahrpersonale von Unternehmen des Regionalbusverkehrs und des Taxen- und Mietwagengewerbes, die ggf. als Unterauftragnehmer von Konzessionären bei Bedarfsverkehren zum Einsatz gelangen (AST).

Die Qualifikation des Fahr- und Servicepersonals ist den aktuellen Entwicklungen und Erkenntnissen anzupassen. Dazu haben die Verkehrsunternehmen jährliche Schulungen zu erbringen und nachzuweisen.

6.5 Tarif und Vertrieb

Generell sind die bestehenden Tarifstrukturen zu optimieren. Ziel muss es sein, eine einfache und für den Kunden verständliche und leicht handhabbare Tarifstruktur zu haben. Allerdings ist Vorsicht und Voraussicht bei der Gestaltung des Tarifes geboten. Es gilt eine für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gleichermaßen akzeptable und praktikable Lösung zu finden. Bei einer Beibehaltung der jetzigen Rahmenbedingungen muss die Wirtschaftlichkeit des Tarifs auf Seiten der Verkehrsunternehmen im Mittelpunkt stehen.

Während der Laufzeit des RNVP ist zu prüfen, ob gezielte Tarifangebote für Senioren, als wichtige ÖPNV-Zielgruppe, ohne Beeinträchtigung der Tarifergiebigkeit eingeführt werden können. Zur Verbesserung ihrer Mobilität sollte eine landesweit einheitliche Lösung angestrebt werden, z.B. ein landesweit gültiges Seniorenticket.

Mit dem Ausbau neuer Informations- und Vertriebsmedien und Technologien setzt Schwerin auf die technische Zukunft und auf Kundenfreundlichkeit. Die derzeit vorhandene Vertriebsstruktur soll daher in den nächsten Jahren hinsichtlich ihrer Erweiterbarkeit (z.B. Handy-Ticket, e-Ticketing) überprüft werden. Dies kann allerdings nur unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit erfolgen. Um hier langfristig tragfähige Konzepte zu etablieren und „Inselösungen“ zu vermeiden, bedarf es einer koordinierten Vorgehensweise der ÖPNV-Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen und ggf. externer Partner. Es wird daher angestrebt, möglichst auf Landesebene entsprechende Rahmenkonzepte zu entwickeln und zu erproben. Die Stadt Schwerin wird hierzu gemeinsam mit der NVS und evtl. weiteren Akteuren ein entsprechendes Pilotprojekt beim Land initiieren.

Einen auch in tariflicher Hinsicht gesondert zu betrachtenden Verkehrsraum stellt der Schweriner Stadt-Umland-Bereich dar. Im Zusammenhang mit der angestrebten Verknüpfung des Stadt- und Regionalverkehrs sind weitere tarifliche Erleichterungen und kundenorientierte Lösungen für Fahrten zwischen Stadt und Umland bzw. eine erweiterte Tarifkooperation erforderlich. Dazu sind auch die Ausgabe- und Abrechnungssysteme für Fahrscheine entsprechend anzupassen sowie Vereinbarungen zur Einnahmeaufteilung zu treffen.

Perspektivisch wäre eine Verbundlösung für die Verkehrsregion Schwerin oder sogar für ganz Westmecklenburg anzustreben. Hierfür sind aber noch nähere Untersuchungen und Abstimmungen nötig. Analog zu anderen Verkehrsverbünden sind hier möglicherweise auch Ausgleichszahlungen des Landes zum Ausgleich von Durchtarifierungsverlusten denkbar.

6.6 Information und Marketing (inkl. Barrierefreiheit)

Kundeninformation und -kommunikation

Die Verständlichkeit des ÖPNV-Systems erleichtert dem Fahrgast die Benutzung und reduziert Informationsbedarfe. Daher sind grundsätzlich klare Linienführungen mit weitgehend gleichem Linienweg der Fahrten anzustreben, der Fahrplan soll übersichtlich und leicht merkbar sein. Dazu gehören auch möglichst gleiche Zeitlagen der Fahrten an den verschiedenen Wochentagen.

Für potenzielle Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV und regelmäßige ÖPNV-Kundinnen und -Kunden stellt die rechtzeitige und bedarfsgerechte Information eine wichtige Nutzenkomponente dar. Neben den Standardinformationen an Haltestellen und in Fahrzeugen sind folgende Punkte zu beachten:

- Informationen sollen unabhängig vom Medium zielgerichtet erstellt werden und müssen für Kundinnen und Kunden leicht erreichbar und handhabbar sein. Hierbei sind regional übergreifende Informationsmedien zu erstellen und kundenfreundlich zu gestalten.
- Eine wesentliche Rolle spielt die Fahrplanauskunft im Internet, bei der Informationen über alle ÖPNV-Fahrten der Region zentral zur Verfügung gestellt werden. Diese Fahrplanauskunft ergänzt die bereits heute durch die einzelnen Verkehrsunternehmen angebotenen Informationen auf ihren jeweiligen Internetseiten. Um sowohl eine hohe Nutzungsqualität als auch eine hohe wirtschaftliche Effizienz zu erreichen, wird hierzu eine Optimierung der landesweiten Plattform der VMV empfohlen, die mit den Seiten der regionalen Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen und ggf. weiterer Mobilitätsdienstleister entsprechend verlinkt ist oder künftig wird. Somit wird eine zentrale Datenhaltung und Qualitätssicherung erreicht.
- Die Fahrplanhefte sind verständlich und übersichtlich zu gestalten und verfügen über folgenden Mindestinhalt:
 - verbindliche Angabe von Servicenummern und -einrichtungen (Ansprechpartner),
 - Liniennetzplan,
 - ggf. Informationen zum Angebot und zu den Nutzungsbedingungen alternativer Bedienungsformen.
- Zur Kommunikation integrierter ÖPNV-Angebote (SPNV, Straßenbahn, Stadtbuss, Regionalbus) sind ergänzende Fahrplaninformationen zu entwickeln (z.B. Fahrpläne für Verkehrsachsen oder Quartiers- / Gemeindefahrpläne).
- Einzelplanungen sind gezielt durch Informationsangebote bekannt zu machen.
- Für ein gezieltes Marketing sollten verstärkt die Tagespresse und wöchentliche Anzeigenblätter genutzt werden.
- Zur Erleichterung des ÖPNV-Zuganges für Besucherinnen und Besucher ist die Ausstattung touristisch interessanter Bereiche und Einrichtungen mit Informationen über das ÖPNV-Angebot anzustreben. An den Haltestellen sollte auf touristisch interessante Punkte in der näheren Umgebung hingewiesen werden. Umgekehrt sind ÖPNV-Haltestellen in die Fuß- und Radwegweisung einzubinden.
- ÖPNV-Servicestellen/ Kundenbüros vor Ort dienen der Mobilitätsinformation aus einer Hand. Der Ausbau bestehender Serviceleistungen ist zu prüfen.

Die bestehenden Informationsangebote und Marketingaktivitäten in der Verkehrsregion Schwerin sollen in Abstimmung mit den Landkreisen und den Verkehrsunternehmen bis 2017 überprüft und dann sukzessive kundenorientiert weiterentwickelt und optimiert werden.

Barrierefreie Informationen

Die Fahrgastinformation muss auch die Anforderungen der mobilitätsbehinderten Fahrgäste berücksichtigen und den Anforderungen der Barrierefreiheit genügen. Im Vordergrund steht zunächst eine transparente und umfassende Information über das ÖPNV-System. Dazu gehören auch speziell auf die Kundengruppe mobilitätseingeschränkter Menschen zugeschnittene Informationsangebote. Hierzu sind folgende wesentliche Standards zu beachten:

- (1) Erhöhung der Verständlichkeit und Transparenz durch einfache Sprache und Verwendung von Bildern und standardisierten Piktogrammen.
- (2) Blinden- und sehbehindertenfreundliche Gestaltung von Fahrgastinformationen, z.B. durch ausreichend große Schrift ohne Serifen, kontrastreiche Zeichen- und Symbolgestaltung, sparsame Verwendung von Farben und Verzicht auf glänzende Informationsträger.
- (3) Barrierefreie Gestaltung von ÖPNV-Internetseiten nach den WAI-Richtlinien (Web Accessibility Initiative).
- (4) Vorhalten einer persönlichen Beratung und einer Telefonauskunft.
- (5) Platzierung von Informationen im Haltestellenbereich in einer mittleren Sichthöhe von ca. 1,40 m, vertikale Aushänge zwischen 1,00 (Unterkante) – 1,70 m (Oberkante). Anordnung der wichtigsten Informationen, d.h. die Linieninformationen und Fahrzeiten möglichst direkt in mittlerer Augenhöhe. Freihaltung eines direkten Zugangs zu den Aushängen, damit Sehbehinderte möglichst dicht herantreten und ggf. Sehhilfen nutzen können.
- (6) Barrierefreie Gestaltung von ÖPNV-Servicestellen in der Zugänglichkeit und im Innenraum.
- (7) Perspektivisch: Bereitstellung besonders wichtiger Informationen an ausgewählten Haltestellen (z. B. Schwerpunkthaltestellen, Haltestellen vor Behinderteneinrichtungen) in Blindenschrift oder in elektronischer und akustischer Form.

6.7 Qualitätsmonitoring

Die NVS führt bereits seit mehreren Jahren ein internes Qualitätsmanagement durch und verfügt über entsprechende Zertifizierungen. Die NVS und die Tochtergesellschaft MVG sind zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2008. Das Qualitätsmanagement wird auf der Grundlage eines umfangreichen QM-Handbuches aktiv betrieben. Alle 3 Jahre erfolgt durch externe Prüfer eine Fortschreibung der Zertifizierung, in jährlichen Abständen werden QM-Audits durchgeführt.

Im QM-System sind für alle Unternehmensbereiche Verfahrens- und Arbeitsanweisungen angelegt und jeweils verantwortliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Pflege und Fortschreibung dieser Anweisungen benannt. Für die Qualitätssicherung der Leistungserstellung sind beispielhaft die folgenden Komponenten von besonderer Relevanz:

Verfahrensanweisungen (VA)

- Durchführung Linienverkehr Straßenbahn,
- Durchführung Linienverkehr Omnibus,
- Wissensvermittlung für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Fahrdienst (Schulungsplan),
- Vertrieb von Fahrausweisen,
- Instandsetzung Straßenbahnen,
- Instandsetzung Omnibusse,

Arbeitsanweisungen (AA)

- Fahrplanerstellung,
- Fahrgastinformationseinrichtungen,
- Fahrzeugreinigung,
- Winterdienst.

Die Landeshauptstadt Schwerin wird zusammen mit der NVS in den kommenden Jahren ein systematisches, Kennzahlen-gestütztes Qualitätsmonitoring weiterentwickeln, das eine Abschätzung und Bewertung des Aufwand-Ertrags-Verhältnisses durch den Aufgabenträger ermöglicht und eine entsprechende Transparenz in der Leistungserbringung erzeugt. Optional können die Ergebnisse mit für planerische Zwecke sowie für die Öffentlichkeitsarbeit und Kundenkommunikation verwendet werden.

Welche Daten im Einzelnen erhoben und ausgewertet werden und welche Erhebungsverfahren zum Einsatz kommen, ist ebenso wie die Zuständigkeit in Abstimmung zwischen dem Aufgabenträger und der NVS festzulegen und dann vertraglich zu verankern. Es wird angestrebt, zur nächsten Fortschreibung des RNVP ein entsprechend standardisiertes Datengerüst bereitzustellen, mit dem eine fundierte Bewertung und Fortschreibung des ÖPNV-Angebotes in Kooperation von Aufgabenträger und NVS erfolgen kann.

Die nachfolgende Grafik enthält einen Vorschlag für die Komponenten eines Qualitätsmonitorings unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen in Schwerin. Besonderes Augenmerk wird auf die Ermittlung von Aussagen zur Bedienungsqualität und zur Kundenzufriedenheit gerichtet.

In Vorbereitung der nächsten Generation der Verkehrsverträge bzw. Betrauungsvereinbarungen sollte ein regional einheitlicher Standard angestrebt werden.

Nachweise / Messungen	Subjektive Bewertung	Objektive Bewertung
Bereitstellung Leistungs- und Erlösdaten	Kundenzufriedenheitsanalyse	Haltestellenmanagement
Erhebung Verkehrs- und Nachfragedaten	Beschwerde-management	QMS Unternehmen (z.B. DIN ISO 9001)
Fahrzeitmessungen	Optional / perspektivisch: ÖPNV-Beirat / Fahrgastbeirat	Leistungsgarantien (vgl. Kapitel 6.8)
Nachweise Fahrzeuganforderungen		
Nachweise Personalschulung		

Abbildung 26: Komponenten für ein Qualitätsmonitoring im Schweriner ÖPNV

Seitens der Verkehrsunternehmen sollten definierte Auskunftspflichten zu fest definierten Zeitpunkten (z.B. Quartalsende) gegenüber dem jeweiligen Aufgabenträger zum durchgeführten Leistungsumfang und zur Einhaltung der Qualitätsstandards bestehen. Dazu sollte gemeinsam ein Leistungs- und Qualitätsjournal entwickelt und angewendet werden.

6.8 Leistungsgarantien

Folgende einheitliche Zuverlässigkeits- und Pünktlichkeitsmindeststandards für den Nahverkehrsraum Westmecklenburg werden empfohlen.

- **Ausfallquote:**
 - Regionalverkehr:
nicht über 3,5 ‰ der Fahrten dürfen ausfallen;
Ausfall bedeutet eine um mehr als 30 min zu späte oder 2 min zu frühe Abfahrt
 - Stadtverkehr:
nicht über 5,0 ‰ der Fahrten dürfen ausfallen;
Ausfall bedeutet eine um mehr als 10 min zu späte oder 1 min zu frühe Abfahrt
- **Verspätungsquote:**
 - Regionalverkehr:
nicht über 5 % der Fahrten dürfen verspätet sein;
Verspätung bedeutet eine um mehr als 5 min und weniger als 30 min verspätete Ankunft
 - Stadtverkehr:
nicht über 3 % der Fahrten dürfen verspätet sein;
Verspätung bedeutet eine um mehr als 3 min und weniger als 10 min verspätete Ankunft

Die Messung sollte an definierten Verknüpfungspunkten und Linienendhaltestellen erfolgen. Die Ausfall- und Verspätungsquoten können nur bei normalen Verkehrsverhältnissen gelten. Die Leistungsgarantien können aus Sicht der Aufgabenträger nur bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen angewendet werden. Darüber hinaus können sich die Verkehrsunternehmen auf freiwilliger Basis verpflichten, dies auch bei eigenwirtschaftlichen Verkehren umzusetzen.

7. ORGANISATION UND FINANZIERUNG DES ÖPNV

7.1 Organisationsstruktur

Die bestehende ÖPNV-Organisationsstruktur in der Landeshauptstadt Schwerin hat sich bewährt und soll beibehalten werden.

Auf Seiten der Aufgabenträger im Planungsverband Westmecklenburg ist die Zusammenarbeit weiter zu stärken. Dies beinhaltet eine engere, regelmäßige Zusammenarbeit beispielsweise im Rahmen der AG Verkehr des Regionalen Planungsverbandes Westmecklenburg.

Themenstellungen der künftigen Zusammenarbeit sind vor allem

- die strategische Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems insbesondere im Hinblick auf die städtischen Verflechtungsräume und den ländlichen Raum,
- die Ausweitung der Tarifkooperation und der Aufbau eines Tarifverbundes,
- die Weiterentwicklung integrierter Ansätze im Bereich Information und Marketing,
- das Qualitätsmonitoring,
- die regionale Koordinierung des ÖPNV auch über die regionalen Grenzen hinaus (dabei auch Abstimmungen mit der VMV und benachbarten Aufgabenträgern insbesondere mit der Metropolregion Hamburg),
- ggf. die Koordination der Investitionen im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur.

7.2 Vergabe der ÖPNV-Leistungen und Netzintegration

Die Nahverkehr Schwerin (NVS) ist ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Schwerin GmbH und der Stadt Schwerin. Die Stadtwerke Schwerin GmbH (Eigentümer: 100 % Stadt Schwerin) halten 99 % und die Stadt Schwerin 1 % der Anteile. Die NVS selbst hat mit der Mecklenburger Verkehrsservice GmbH (MVG) eine 100 %-ige Tochtergesellschaft, welche die Verkehrsleistungen erbringt. Inhaber der Liniengenehmigungen ist die NVS. Aufgrund der gegenwärtigen rechtlichen Situation ermöglicht diese Organisationsstruktur auch zukünftig die Möglichkeit der Direktvergabe von Verkehrsleistungen im Stadtverkehr an die NVS.

Die Landeshauptstadt Schwerin hat mit Beschluss der Stadtvertretung Schwerin vom 19. Oktober 2009 den Vertrag zur Fortschreibung des Verkehrsbesorgungsvertrages vom 02. Juli 2001 zur Anpassung an die Vorgaben der EG VO 1370/2007 - Öffentlicher Dienstleistungsauftrag - mit der Nahverkehr Schwerin GmbH abgeschlossen. Grundlage dieses Verkehrsvertrages bildet die „Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für die Landeshauptstadt Schwerin 2003 – 2007“. Dabei geht der zwischen der Landeshauptstadt Schwerin und der Nahverkehr Schwerin GmbH abgeschlossene Verkehrsbesorgungsvertrag von einem integrierten Liniennetz und Verkehrsangebot aus Straßenbahn- und Stadtbusverkehr auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Schwerin aus.

Auf diesen genannten Grundlagen wurden von der Genehmigungsbehörde, dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern, im Jahre 2010 die Konzessionen gemäß § 9 in Verbindung mit § 37 PBefG (Straba) für die Straßenbahnlinien 1, 2, 3 und 4 jeweils bis zum 30. September 2025 erteilt. Für den Stadtbusverkehr laufen die Linienkonzessionen gemäß § 42 PBefG für die Buslinien 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18 und 19 bis zum 30. September 2024. Auch hierfür bildet der o.g. Nahverkehrsplan die entsprechende Grundlage. Mit der Novellierung des PBefG hat der Gesetzgeber auch eine Harmonisierung der Laufzeiten von Genehmigung einerseits und Verkehrsbesorgungsvertrag, öffentlichem Dienstleistungsauftrag o.ä. andererseits beabsichtigt. Dies würde mit der Neuerteilung der Liniengenehmigungen im Stadtbusverkehr bis 2025 möglich sein.

Die in die Betrauung einbezogenen Linien werden vom Aufgabenträger zu einem Linienbündel in Form eines Stadtverkehrsnetzes zusammengefasst. Dieses Linienbündel soll in Genehmigungsverfahren analog zur Betrauung als Einheit behandelt werden und für die Genehmigungsbehörde eine Grundlage schaffen, Genehmigungsanträge auf Einzellinien oder einer Fahrplanplanung, die hinter dem Anforderungsprofil dieses RNVP für das Stadtverkehrsnetz zurück bleibt, zurück zu weisen. Das Linienbündel weist folgende, spezifische Merkmale auf:

Verkehrliche Verflechtung der Linien

Das im Wesentlichen radial aufgebaute Liniennetz des Stadtverkehrssystems erschließt die äußeren Stadtteile der Landeshauptstadt Schwerin in der Hauptverkehrszeit im 15 oder 30 Minutentakt. Auf den Hauptachsen des Netzes werden teilweise zwei oder mehr Linien im Taktraster überlagert, so dass sich ab dem Bündelungspunkt etwa ein 15-Minutentakt, zum Teil auch deutlich dichtere Fahrtenfolgen ergeben. Neben dieser verkehrlichen Verbindung, sind auf diesem Weg und an verschiedenen Verknüpfungspunkten bis hin zum Hauptbahnhof und zum Marienplatz als zentrale städtische Umsteigepunkte, koordinierte Umstiege realisiert. Das Stadtverkehrsnetz besteht zum größten Teil aus Durchmesserlinien, so dass viele der Fahrgäste umsteigefrei über das Stadtzentrum hinaus fahren können. Eine Besonderheit des Schweriner Stadtverkehrs, die für eine integrierte Vergabe spricht, sind die teilweise auf die Straßenbahn gebrochenen Buszubringerverkehre, die vorwiegend gering verdichtete Siedlungsbereiche am Stadtrand erschließen. Das Stadtverkehrsnetz ist aufgrund der vorgenannten Merkmale als eine Einheit zu sehen.

Betrieblich günstige Verkehrsbedienung

Durch die Lage des NVS-Betriebshofes sind relativ kurze Betriebsfahrten zum Einsatzort möglich. Die Größe des Netzes ermöglicht darüber hinaus eine effiziente Fahrdienstplanung. Die Linien des Tages- und des Abendverkehrs sind betrieblich miteinander verbunden.

Die Durchbindung der meisten Stadtverkehrslinien über das Stadtzentrum hinaus, hat neben den verkehrlichen ebenso betriebliche Vorteile, da dies An- und Abfahrten sowie den Bedarf an Überliegerplätzen an den stark belasteten ÖPNV-Knoten Marienplatz und Hauptbahnhof reduziert. Darüber hinaus werden so unproduktive Zeiten reduziert.

Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien

Aufgrund der Größe der Stadt, der dezentralen Lage der Stadtteile und der zum Stadtgebiet gehörenden gering verdichteten Randlagen mit unterschiedlichen Strukturen ergeben sich verschiedene Fahrgastnachfragen auf den Stadtverkehrslinien, die direkt die wirtschaftliche Ergiebigkeit der einzelnen Linien beeinflussen.

Es besteht somit eine Mischung aus Linien, die sich wirtschaftlich tragen und Linien mit einem ausgeglichenen oder sogar negativen Linienergebnis. Der gemeinsame Betrieb dieser Linien innerhalb eines Linienbündels stellt somit die wirtschaftlichste Lösung für den Aufgabenträger dar, weil er nur die Saldogröße ausgleichen muss.

Dem Linienbündel zugeordnet sind neben dem Liniennetz auch die Qualitätsstandards dieses RNVP (vgl. Kapitel 3 und 6). Sie bilden zusammen die vom Aufgabenträger definierte ausreichende Verkehrsbedienung, die er durch eine Direktvergabe an die NVS sichergestellt hat und auch zum Gegenstand einer weiteren Direktvergabe an die NVS machen will. Die NVS erbringt ihre Verkehrsleistungen im eigenen Namen und auf eigene Rechnung, ihr stehen die Beförderungserlöse zu und sie trägt die Aufwendungen für die Leistungserstellung.

Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der NVS umfasst neben der Durchführung des Fahrdienstes auf den Linien des Stadtverkehrs auch das ÖPNV-Management (v.a. Angebots- und Betriebsplanung, Marketing und Vertrieb) sowie die Vorhaltung der Infrastruktur (Betriebshof, Straßenbahnanlagen und Haltestellen).

Die Landeshauptstadt Schwerin als ÖPNV-Aufgabenträger favorisiert weiterhin eine Direktvergabe im Sinne VO 1370/2007 im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten. Das von dem betrauten Unternehmen Nahverkehrs Schwerin GmbH (NVS) betriebene ÖPNV-Liniennetz soll als Einheit erhalten bleiben, um eine integrierte ÖPNV-Bedienung des Stadtgebietes auch in Zukunft sicherzustellen.

Der Aufgabenträger ist verpflichtet, die vereinbarungsgemäße Durchführung der Leistungen zu kontrollieren. Nur auf dieser Grundlage ist haushaltsrechtlich die Zulässigkeit finanzieller Leistungen gewährleistet. Es sind daher entsprechende Kontroll- und Datenbereitstellungsroutinen umzusetzen (vgl. Kapitel 6.7).

7.3 Finanzierungsrahmen

Den Aufgabenträgern obliegt nach §8 Abs.1 ÖPNVG M-V die Finanzierungsverantwortung für den ÖPNV im Zuständigkeitsbereich. Diese sind

- das Land Mecklenburg-Vorpommern für den SPNV inklusive der Ersatzleistungen im sonstigen ÖPNV bei abbestellten SPNV-Leistungen sowie
- die Landkreise und kreisfreien Städte für den sonstigen ÖPNV.

Im Nahverkehrsraum Westmecklenburg bilden die FAG-Mittel die Hauptelemente der ÖPNV-Finanzierung. Daneben werden komplementäre Finanzmittel aus den Kommunalhaushalten aufgewendet. Die Finanzierungsstruktur für den Schweriner Stadtverkehr ist in Abbildung 27 dargestellt. Folgende finanziell relevante Entwicklungen waren in den letzten Jahren kennzeichnend:

- Die Kosten im ÖPNV sind in den vergangenen Jahren stetig gestiegen. Wichtigster Faktor sind dabei die Personalkosten sowie die Strom- und Kraftstoffkosten. Aufgrund der zunehmenden Knappheit der Ressourcen ist eine Fortführung dieser Entwicklung oder eine Stabilisierung auf hohem Niveau als realistisch anzunehmen.
- Mit dem Rückgang der Einwohnerzahlen gingen auch die Fahrgastzahlen zurück.
- Mit Tarifierhöhungen wird versucht, dieses wirtschaftliche Ungleichgewicht auszugleichen, wobei Tarifierhöhungen auch Risiken einer Abwanderung von Kundinnen und Kunden beinhalten.

In den letzten Jahren wurde von allen Beteiligten bereits eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt, um dieser Entwicklung entgegen zu wirken:

- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Unternehmen und
- Abschluss von Verkehrsverträgen zur Gewährleistung eines effizienten Mitteleinsatzes

Eine mögliche weitere Reduzierung der derzeit eingesetzten Finanzmittel insbesondere der Landesmittel wird zukünftig kaum noch durch Rationalisierungspotenziale in den Unternehmen ausgeglichen werden können. Die Mittelkürzung ist daher letztlich kontraproduktiv zur angestrebten ÖPNV-Förderung.

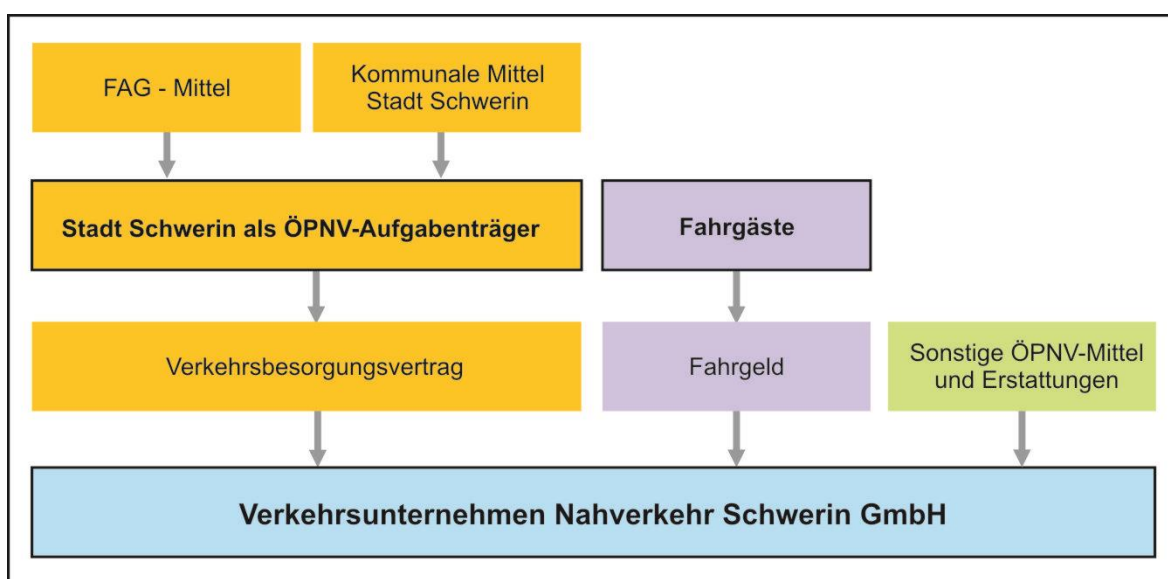


Abbildung 27: Finanzierungsstruktur für den Schweriner Stadtverkehr

7.4 Maßnahmen- und Finanzierungsplan

Mit der stetigen Verringerung der Fördersummen durch das Land Mecklenburg-Vorpommern ist eine investive Mittelfristplanung seitens der Gemeinden und Gemeindeverbände sowie ÖPNV-Unternehmen nur schwer möglich. Die nachfolgend benannten Maßnahmen lassen sich vor dem Hintergrund folgender Aspekte und Rahmenbedingungen nur in Stufen umsetzen:

- Finanzierbarkeit,
- Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen im Schweriner Verkehrssystem,
- Abstimmungsbedarf mit den regionalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.

Für die mittelfristige Finanzplanung des Schweriner Stadtverkehrs hat die NVS einen zeitlich differenzierten Kostenplan aufgestellt. Darin sind die Ersatzbeschaffungen im Bussystem sowie die Instandhaltung und Modernisierung von Gleisanlagen und Haltestellen die größten Positionen. Die Kosten sind durch die bestehenden Finanzmittel und die erwarteten Erlöse im Rahmen der Regelungen des Verkehrsbesorgungsvertrages abgedeckt.

Kostenposition	WP 2016	WP 2017	WP 2018	WP 2019	WP 2020	SUMME 2016 - 2020
Grundinstandsetzungen Gleisanlagen	0	600	600	2.000	2.000	5.200
Projekt Umbau Buswerkstatt	750	0	0	0	0	750
Busse Ersatzinvestition	2.815	2.816	0	0	0	5.631
Fortführung DV, ITCS, DFI	100	100	100	100	100	500
Vertrieb, Marketing (E-Ticketing)	0	0	500	100	50	650
Haltestellen Grundinstandsetzung	0	0	0	0	0	0
Fähranleger	0	0	25	0	0	25
Sonstiges	450	100	100	150	350	1.150
Summe	4.115	3.616	1.325	2.350	2.500	13.906

Quelle: NVS GmbH, Oktober 2015

alle Kostenangaben in Tsd.-Euro

Tabelle 21: Mittelfristige Finanzplanung der NVS GmbH (Stand Oktober 2015)

Aus dem vorliegenden Regionalen Nahverkehrsplan ergeben sich weitere Maßnahmen, die derzeit zum Teil noch nicht oder nicht vollständig finanziert sind. Die in Tabelle 22 dargestellten zusätzlichen Maßnahmen sind sukzessive in die Haushaltsplanungen der kommenden Jahre einzubinden, aber insbesondere aufgrund folgender Unwägbarkeiten unter Finanzierungsvorbehalt zu stellen:

- Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage und der Erlössituation,
- Entwicklung der Aufwendungen für investive Maßnahmen und den ÖPNV-Betrieb (u.a. Baukosten, Kraftstoffpreise etc.)
- Konsolidierungsbedarf des städtischen Haushaltes,
- Höhe der ÖPNV-Landesmittel und Entwicklung der Förderkulisse für Investitionen.

Unter Umständen können sich daraus inhaltliche und zeitliche Anpassungserfordernisse ergeben.

Bei der Einrichtung/Installation neuer/zusätzlicher Einrichtungen und Verkehrsanlagen sind entsprechende Mittel für Wartung, Unterhaltung usw. im städtischen Haushalt bereitzustellen. Bei den Zuständigkeiten der Stadt Schwerin sind außerdem eventuelle Auswirkungen auf die Personalressourcen zu berücksichtigen.

Bei einigen Projekten wie der Herstellung barrierefreier Haltestellen sind im Rahmen der Umsetzungskonkretisierung noch ergänzende Untersuchungen und daraus resultierende Prioritätensetzungen vorzunehmen. Fundierte Kosten-Nutzen-Analysen konnten aufgrund unvollständiger Daten- und Bewertungsgrundlagen und teilweise komplexer Abhängigkeiten nicht im Rahmen des RNVP durchgeführt werden.

Übergeordnete Kategorie	Geplante Maßnahme	Kostenansatz in Tsd. Euro brutto					Zuständig-keit	Finanzierung
		2016	2017	2018	2019	2020		
ÖPNV-Netz und Infrastruktur	Aufbau Haltestellenmanagement mit Kataster und Ausbauprogramm	30 konsumtiv	-	-	-	-	Stadt SN, NVS	Stadt SN, NVS
	Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen	50 investiv	100 investiv	100 investiv	100 investiv	100 investiv	Stadt SN, NVS	Stadt SN
	Aufwertung von Schwerpunkthaltestellen und ÖPNV-Knoten	50 investiv	50 investiv	-	-	-	Stadt SN, NVS	Stadt SN, evtl. GVFG
	Prüfung/Planung/Umsetzung ÖPNV-Beschleunigung	-	20 konsumtiv	50 investiv #	50 investiv #	50 investiv #	Stadt SN, NVS, Landesbetr.	Stadt SN, evtl. GVFG
Erschließung	Überprüfung und Herstellung barrierefreier Haltestellenzugänge	In Haltestellenmanagement enthalten						
	Erschließung neuer Siedlungsgebiete	Nach Bedarf / Erfordernis					Stadt SN, NVS	Stadt SN
Angebot	Untersuchung alternativer Bedienungsformen+Pilot	20 konsumtiv	10 konsumtiv				Stadt SN, NVS	Stadt SN
	Harmonisierung Taktfahrpläne Busverkehr inkl. Schließung von Angebotslücken		20 konsumtiv				Stadt SN, NVS	Stadt SN
Vernetzung	Erweiterung B+R-Angebote	-	10 investiv #	10 investiv #	10 investiv #	-	Stadt SN	Stadt SN
	Verknüpfung Regional- und Stadtverkehr	Keine zusätzliche Finanzierung durch Stadt SN oder NVS					Landkreise, Stadt SN, VU	Landkreise, evtl. Gemeinden
Tarif	Weiterentwicklung Tarifübergang Stadt-Umland	Es liegt noch keine Kostenschätzung vor					Landkreise, Stadt SN, VU	Landkreise, Stadt SN, Land M-V
Marketing	Ausbau integriertes ÖPNV-Marketing	-	20 konsumtiv	20 konsumtiv	20 konsumtiv	20 konsumtiv	Landkreise, Stadt SN, VU	Landkreise, Stadt SN, VU
Qualitäts-Monitoring	Aufbau Monitoringsystem	15 konsumtiv	-	-	-	-	Stadt SN	Stadt SN
	Durchführung Kundenzufriedenheitsanalyse (alle 2 Jahre)	-	25 konsumtiv	-	25 konsumtiv	-	Stadt SN	Stadt SN

= Kosten für Unterhaltung/Wartung und Instandhaltung sind hier noch nicht ausgewiesen
 SN = Schwerin VU = Verkehrsunternehmen

Im Rahmen der Betrauung können Maßnahmen / Aktivitäten an die NVS übertragen werden, müssen dann aber vom ÖPNV-Aufgabenträger finanziell ausgeglichen werden, wenn keine Gegenfinanzierung möglich ist.

Tabelle 22: Ergänzender Maßnahmenplan für den Schweriner ÖPNV

Für die **Maßnahmenumsetzung** werden folgende „**Schlüsselprojekte**“ festgelegt:

1. Herstellen barrierefreier Haltestellen (vgl. Kapitel 6.3),
2. Partielle Optimierung des Stadtverkehrsangebotes (Taktharmonie, Spätverkehr, ggf. alternative Bedienung)

AUSBLICK

Der neue Regionale Nahverkehrsplan bildet die Grundlage für die weitere Entwicklung des ÖPNV für die Region Schwerin. Die Landkreise Ludwigslust-Parchim und Nordwestmecklenburg sowie die Landeshauptstadt Schwerin vertiefen damit die Zusammenarbeit, indem man sich auf u.a. gemeinsame Standards bei der ÖPNV-Gestaltung festlegt.

Im Rahmen der räumlichen Gültigkeit dieses Nahverkehrsplanes sollen in Bezug auf den gesamten Nahverkehrsraum Westmecklenburg vorrangig folgende Ziele erreicht werden:

- Konsequente Ausrichtung des Liniennetzes entsprechend der Netzkategorisierung,
- Vertiefung der bestehenden Kooperation unter Federführung des Regionalen Planungsverbandes Westmecklenburg,
- Vorbereitung und Umsetzung des Einsatzes alternativer Bedienungsformen in Räumen und Zeiten mit besonderer geringer ÖPNV-Nachfrage,
- Aufbau eines integrierten ÖPNV-Marketing,
- Erschließung neuer Fahrgastpotenziale insbesondere zur Reduzierung der Abhängigkeiten vom Schülerverkehr im ländlichen Raum,

Mit der Funktion der Landeshauptstadt Schwerin als Oberzentrum und verkehrlich bedeutendste Kommune im Planungsverband Westmecklenburg ergeben sich für den Verkehrsraum Schwerin und Umland besondere Anforderungen an ein hochwertiges ÖPNV-System, die im vorliegenden regionalen Teil D des Nahverkehrsplans dokumentiert sind. Für die kommenden Jahre ergeben sich daraus folgenden Perspektiven und Handlungsschwerpunkte, die aber auch die weiter angespannte Lage der öffentlichen Haushalte berücksichtigen müssen:

- Ein attraktiver städtischer ÖPNV stellt eine Alternative zur Kfz-Nutzung dar und ist in dieser Funktion weiter zu fördern und zu stärken, in dem bei allen Komponenten Optimierungspotenziale ausgeschöpft werden.
- Das integrierte Liniennetz und Verkehrsangebot aus Straßenbahn und Stadtbus auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Schwerin ist zu konsolidieren.
- Zur Optimierung des Angebotes und zur weiteren Steigerung der ÖPNV-Akzeptanz konnte die teilweise Aufgabe der Umlandbedienung durch die NVS für Anpassungen und Harmonisierungen des Stadtbus-Angebotes genutzt werden.
- Aufgrund der starken verkehrlichen Verflechtungen kommt dem Stadt-Umland-Verkehr eine tragende Rolle bei einer Förderung des ÖPNV-Gesamtsystems und einer Verbesserung der Gesamtverkehrssituation in der Stadt und Region Schwerin zu. Daher ist es eine Herausforderung für die kommenden Jahre, die ÖPNV-Akzeptanz über ein integriertes Gesamtangebot aus SPNV, Straßenbahn, Stadtbus und Regionalbus sowie ggf. alternativen Bedienungsformen auszubauen.
- Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans wird das Haltestellenkataster ausgebaut und ein Konzept erarbeitet, wie die gesetzlichen Anforderungen zur Barrierefreiheit erfüllt werden können.