

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

### **Zusammenfassung**

#### **Zielsetzung des Nahverkehrsplans**

Der Nahverkehrsplan 2003 - 2007 beschreibt die Zielvorstellungen der Landeshauptstadt Schwerin für den Straßenbahn- und Omnibusverkehr auf der Grundlage des Gesamtverkehrskonzeptes und der aktuellen Rahmenbedingungen.

#### **Strukturelle Rahmenbedingungen**

Folgende Rahmenbedingungen wurden zugrunde gelegt:

- Es wird angenommen, dass die Landeshauptstadt Schwerin bis 2007 eine weiter rückläufige Einwohnerentwicklung haben wird. Auf Grund der vorliegenden langfristigen Prognosen wird von etwa 92.000 EW im Jahr 2007 ausgegangen. Neben der verringerten Gesamtzahl sind die Veränderungen in der räumlichen Verteilung der Bevölkerung innerhalb des Stadtgebietes berücksichtigt (Wegzug aus den Großwohnsiedlungen wie z.B. Mueßer Holz, Zuzug in neue Baugebiete wie z.B. Lankow-Mühlenberg).
- Bei der Pkw-Verfügbarkeit kann bis 2007 eine Zunahme auf 450 bis 480 Pkw pro 1000 Einwohner erwartet werden (von 431 am Jahresanfang 2002).
- Die Schülerzahl wird von rd. 21.000 Schülern im Schuljahr 2002/2003 auf rd. 17.000 Schüler im Schuljahr 2007/2008 zurückgehen (Rückgang um 19%).
- Von 1996 bis 2000 ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort in Schwerin von rd. 62.000 auf rd. 53.650 Personen gesunken (Rückgang um 13,4%).
- Die meisten der rd. 36.500 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Pendler müssen zweimal pro Tag die Stadtgrenze Schwerins überqueren (Stand 30.06.2000: rd. 10.150 Auspendler und rd. 26.350 Einpendler).

#### **Derzeitiges ÖPNV-System und Handlungsbedarf**

Die Analyse der Erschließungsqualität im Linienverkehr ergab im Wesentlichen keine Mängel. In Verbindung mit den Streckenbelastungen besteht teilweise Handlungsbedarf zur Anpassung des gegenwärtigen Angebotes.

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

Eine schrittweise Reduzierung des städtischen Zuschusses zum ÖPNV ist entsprechend dem Beschluss der Stadtvertretung vom 23.06.2003 zum Haushalt 2003/2004 und zum Haushaltssicherungskonzept 2003 notwendig.

### **Zukünftiges ÖPNV-System**

Das zukünftige Angebotskonzept stützt sich auf das gut ausgebaute Straßenbahnstreckennetz und das bereits heute von Omnibuslinien befahrene Straßennetz. Es sind aber Änderungen in der Taktstruktur vorgesehen. So wird auf der Straßenbahn und auch auf vielen Omnibuslinien der 15 min / 30 min-Grundtakt eingeführt. Die Attraktivitätseinbußen durch die Taktänderungen bei der Straßenbahn sind durch Linienüberlagerungen und den durchgehenden Einsatz von Doppeltraktionen auf der Linie 2 relativ gering. Auf wichtigen Omnibuslinien werden Engpässe durch den Einsatz von Gelenkbussen vermieden.

Nach dem Ersatz der Tatra-Straßenbahnen durch insgesamt 30 Niederflur-Straßenbahnwagen wird auch der Omnibusfahrzeugpark vollständig auf Niederflurbusse umgerüstet.

### **Maßnahmen zur Senkung des städtischen Zuschussbedarfs**

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

Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

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

## Eckzahlen des Finanzierungsplans

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

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

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

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