

**Stellungnahme der Usedomer Eisenbahnfreunde e.V. zum Projekt
1-387 Wiederaufbau Karniner Brücke, MV / Insel Usedom - Berlin
/1. Mai 2016/Usedom**

an
Bundesverkehrsministerium Berlin

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachstehende Stellungnahme übersende ich mit der Bitte um
Berücksichtigung.

Schienenpersonenfernverkehr

Die Usedomer Eisenbahnfreunde bitten um die Anerkennung der
Trasse Heringsdorf / Swinemünde über Karnin nach Ducherow als
T e i l s t r e c k e der Fernverbindung Usedom – Berlin mit Anschluss
an das gesamte Fernverkehrsnetz der DB.

Die Bedeutung der Trasse für den Fernverkehr ergibt sich aus
der Herkunft der Gäste, nämlich 94 % aus der gesamten
Bundesrepublik (angeführt von Sachsen, Brandenburg, Berlin)
und nur 6 % aus Mecklenburg-Vorpommern. Dies ist belegt
durch die Quellmarktstatistik 2015 der Usedomer Tourismus
GmbH.

Anmerkung: Die Anzahl der Gäste, ermittelt durch die
verkauften Kurkarten, bezieht sich nur auf die anerkannten
Kurbäder des deutschen Teils der Insel Usedom. Das gesamte
Hinterland ist nicht berücksichtigt, wo aber auch vermietet
wird. Auch die Tausende von Campern sind zu
berücksichtigen.

Die polnische Seite

Die polnische Stadt Swinemünde hat im Jahre 2009 eine
Trassenplanung durchgeführt, so dass trotz der Bebauung der
Vorkriegstrasse auf polnischer Seite eine Wiederherstellung
der Eisenbahn in die Planung einbezogen ist.

Die Stadt Swinemünde ist aktiver Part im „Aktionsbündnis
Karniner Brücke“, das seit 2010 als binationales und
überregionales Bündnis besteht. (www.karninerbruecke.eu).

Das deutsch-polnische Netzwerk Oder-Partnerschaft hat 2012 das Karniner Bahnprojekt befürwortet.

Wirtschaftlichkeit

Zum besseren Verständnis der vorliegenden Zahlen zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes ist ein Rückblick auf ihre Entstehung erforderlich.

Die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums durchgeführte Verkehrserhebung fand im Jahr 2004 statt, die Tourismusprognose stammt aus dem Jahr 2003.

Der Beitritt Polens zur EU erfolgte am 1. Mai 2004, der Wegfall der Grenzkontrollen entsprechend dem Schengen-Abkommen am 21. Dez. 2007.

Wie sich die Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und Polen entwickeln würden, konnte man im Jahr 2004 kaum vorhersehen.

Unseres Wissens sind diese Grundlagendaten bisher nicht aktualisiert worden, so dass man immer noch von diesen sicherlich völlig überholten Zahlen ausgeht.

Auf dieser Datenbasis wurde für die Eisenbahnstrecke Ducherow - Swinemünde - Heringsdorf ein Nutzen - Kosten - Faktor von 0,73 ermittelt. Soweit wir die damaligen Berechnungen nachvollziehen konnten, hat man für die Bewertung nur das Verkehrsaufkommen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland angesetzt. Die Verkehre aus Polen blieben unberücksichtigt, weil die Entwicklung damals nicht vorhersehbar war. Würde man das Verkehrsaufkommen im polnischen Teil der Strecke berücksichtigen, käme man auch mit den veralteten Zahlen auf einen Nutzen von weit über 1.

Im Schreiben G 13/3214.3/4 vom 16.12.2014 des BMVI an die Usedomer Eisenbahnfreunde hatte

Herr PSt Ferlemann die Einbeziehung der internationalen Verkehre in die Berechnungen zugesagt.

Die betriebliche Betrachtungsweise müsste, so wie es jetzt auch bei anderen Projekten des neuen Bundesverkehrswegeplans geschehen ist, durch **Umweltgesichtspunkte und den volkswirtschaftlichen Nutzen** ergänzt werden, z. B.:

- aktuelle Datenbasis unter Berücksichtigung der polnischen Verkehre und der Quelle - Ziel - Beziehungen

- Prognosejahr 2030

- Erhöhung des Anteils öffentlicher Verkehr durch neues Verkehrsangebot

- Veränderung der Betriebsleistung aus verlagertem Verkehr und induziertem Verkehr

- Verringerung der Emissionen

- Veränderung der Reisezeit (z. B. Berlin - Swinemünde von jetzt 4 auf 2 Stunden)
 - Verstärkung der Gästebelegung in den Monaten 1,2,3,4, 10, 11, 12
aufgrund der vorhandenen Wellnessangebote
 - volkswirtschaftlicher Nutzen

- Erhöhung der Attraktivität der Standorte an der Strecke durch bessere Erreichbarkeit (Usedom - Berlin in 2 Stunden, Stichwort "Badewanne Berlins" und Nutzung kultureller Einrichtungen in Berlin)

Außerdem sollte in die Bewertung auch die Verbesserung der grenzüberschreitenden Beziehungen zwischen Deutschland und Polen eingehen.

Da es sich in unserem Fall um eine Insel mit zwei Brücken und zwei Fährverbindungen handelt, ist eine Studie über die

deutschen und polnischen Anreiseverkehre relativ einfach zu erstellen.

Wirtschaftliche und verkehrliche Entwicklungen in der Nachbarstadt Swinemünde und Auswirkungen

Vor 14 Tagen hat der polnische Verkehrsminister in Swinemünde den Bau des Swinetunnels bis 2021/22 öffentlich erklärt. Der Swinetunnel und der ebenfalls beschlossene beachtliche Ausbau des Containerhafens auf der Ostseite der Stadt Swinemünde führen auch zu mehr Verkehr mit PKW und LKW auf der Westseite der Stadt Swinemünde über die B110 in Deutschland.

Der LKW-Verkehr von Swinemünde in Richtung Hamburg wird sich den kürzesten Weg über die Insel Usedom suchen und nicht ca. 180 km (!) Umweg über die S3 und die A11 in Kauf nehmen.

Es müssten auf deutscher Seite zusätzliche Strassen gebaut werden, um den Verkehr aufnehmen zu können. Die gesamte B110 einschließlich der Zecheriner Brücke und Ortsumgehungen in Zirchow, der Stadt Usedom usw. bis hin zur A20 sind ggfs. anzupassen. Dies wäre erheblich teurer als mit der Bahn über Karnin eine Alternative für den Personen- und Güterverkehr anzubieten.

Mit dem Swinetunnel und dem Ausbau des Containerhafens in Swinemünde muss auch unter den genannten Umständen der Güterfernverkehr über die geforderte Karnin-Trasse durch Logistik-Fachleute neu bewertet werden.

In die Nutzen-Kosten Berechnung sind überschlägig 3-5 Güterzüge pro Tag aufzunehmen.

Die von der DB International im Jahr 2010 erstellte Studie ist durch die gesicherten Planungen für Hafen und Swinequerung überholt.

Vorhandene Seeverkehrsprognosen sind im Lichte der Neustrukturierungen der polnischen Häfen Swinemünde, Stettin, Danzig in Frage zu stellen.

- Der aufgrund der geschilderten Entwicklungen steigende Individualverkehr könnte dem Tourismus und dem Gesundheitswesen schaden, insbesondere auch die Markenzeichen der Insel Usedom
GESUNDHEIT (Bäderstatus durch das Seebäderreizklima)
heile NATUR und
heile UMWELT
gefährden.

Auf der deutschen Seite der Insel Usedom gibt es allein 8 Reha-Kliniken!

Der erwartete zusätzliche Strassenverkehr wird weiteren Anlass geben, auf die Bahn umzusteigen.

Rubrik „Internationale Projekte“ wieder in den BVWPlan aufnehmen!

Es fehlt nach unserer Kenntnis im neuen BVWPI eine Rubrik "Internationale Projekte". Diese sollte, wie bisher im BVWPI 2003, wieder aufgenommen werden. Sie sichert die Schaffung der Voraussetzung für die EU-Finanzierung auch bei Projekten mit einem Nutzen/Kosten-Faktor von 1-ca. 3. Nach einer Studie des Landes MV kann die Karniner Trasse mit bis zu zwei Dritteln Förderung durch die EU rechnen. Die Usedomer Eisenbahnfreunde bitten, das Karniner Bahnprojekt in diese Rubrik für internationale Projekte aufzunehmen.

Verbreiteten Missverständnisse entgegentreten !

1. Nicht die historische Karniner Hubbrücke soll wiederhergestellt werden, sondern die **nicht entwidmete** Eisenbahntrasse mit einer einfachen Brücke über den Peenestrom.

2. Die Eisenbahnstrecke über die Wolgaster Brücke ist weder eine Alternative noch ein Konkurrent. Sie ist wegen der begrenzten Achslast von 16,6 t nicht für den schnellen Fernverkehr , sondern in erster Linie für die Usedomer Bäderbahn benutzbar.

Ein in zweigleisiger Fernverkehr auf der Eisenbahntrasse über Züssow und Wolgast auf die Insel Usedom ist erst mit geschätzten zusätzlichen Investitionen von ca. 150 Mio , im Vergleich zu der geplanten Karnin-Trasse, möglich.

Dies hat die Firma ConTrack GmbH, Hannover, berechnet.

3. Der grenzüberschreitende Verkehr mit der UBB gibt nur den internen Inselverkehr wider, überhaupt nicht den Fernverkehr. Er kann daher keinesfalls in die N/K-Rechnungen einbezogen werden!

Karniner Bahn-Trasse als Fluchtweg bei Katastrophen und Unglücken

Die Eisenbahn-Südanbindung der Insel Usedom stellt den einzigen Strassen unabhängigen Fluchtweg im Insel-Süden bei Katastrophen auf der deutschen oder auf der polnischen Seite der Insel dar. Die Szenarien dazu, wenn auf den Strassen der Verkehr steht, sind bisher nicht in die Beurteilung des Bahnprojektes eingeflossen. Der Insel - Süden mit den großen Bädern Ostseebad Heringsdorf und Swinemünde ist in der Hochsaison mit täglich mehr als 100.000 Gästen belegt. Die geplante Gewinnung von Erdgas in Heringsdorf , die Hafentätigkeiten und der Gasterminal in Swinemünde könnten zu Unglücken mit entsprechenden Folgen für die Bewohner und Gäste führen. Auch Katastrophen im Bereich von Lubmin (Radioaktives Zwischenlager, NORDSTREAM-Pipelines) sind nicht auszuschließen und könnten einen Fluchtweg über den Insel-Süden erforderlich machen.

Vorentwurfsplanung bitte veranlassen

Wir bitten um die alsbaldige Veranlassung einer Vorentwurfsplanung, um eine exakte Nutzen-Kosten erstellen zu können. Vorarbeiten hierzu hat die TASK FORCE Karnin unter der Leitung der DB-Netze und Beteiligung des Landesverkehrsministeriums MV und des Aktionsbündnisses Karniner Brücke durchgeführt.

Die Usedomer Eisenbahnfreunde wurden von Herrn Prof. Dr. Lothar Franz, St. Augustin , bei der Anfertigung dieser Stellungnahme unterstützt.

Mit freundlichen Grüßen !

Dr. Günther Jikeli (Vorsitzender der Usedomer
Eisenbahnfreunde e.V., Peenestr.10, 17406 Usedom,
Tel. 038372/777995)