

TASKFORCE WIEDERAUFBAU KARNINER BRÜCKE

Prof. Dr. Helmut Klüter, Dipl.-Geogr. Andreas Schüler, Prof. Dr.-Ing. Lothar Franz,
Dr.-Ing. Reinhart Schroeder-Baumgart,

Institut für Geographie und Geologie
Universität Greifswald
F.-L.-Jahn-Str. 16
17487 Greifswald

Potentielle Verkehrsnachfrage nach Verbindungen über die Eisenbahnstrecke Heringsdorf/Swinoujscie - Ducherow - Berlin - Arbeitspapier im Rahmen der AG Nutzen

In der von Intraplan Consult vorgelegten Studie zum Wiederaufbau der Karniner Brücke wurde auf Daten des IVK Usedom-Wollin zurückgegriffen, die inzwischen ca. 10 Jahre alt sind. In Anbetracht dieses Alters ist es notwendig, das Datenmaterial zu erneuern, um aktuelle Entwicklungen besser abzubilden. Im Rahmen dessen sollten folgende Punkte berücksichtigt werden.

- A) die direkte Nachfrage der Wohnbevölkerung,
- B) die saisonale Nachfrage im Übernachtungstourismus,
- C) die weitere Nachfrage und
- D) weitere Aspekte

A) Direkte Nachfrage

Die direkte Nachfrage wird durch die Wohnbevölkerung gebildet, die an der Eisenbahnstrecke wohnt. Da in Mecklenburg-Vorpommern noch keine Gemeindereform durchgeführt worden ist, haben die meisten dortigen ländlichen Gemeinden den Charakter von Ortsteilen in den anderen Bundesländern. Den Gemeinden in anderen Bundesländern entsprechen in Mecklenburg-Vorpommern die **Ämter**. Daher erfolgt die Berechnung der Nachfragegruppen nach Ämtern. Die direkte Nachfrage wird in 6 Untergruppen unterteilt:

1. Erstwohnsitzbevölkerung der an die Strecke grenzenden deutschen Gebietseinheiten (31.12.2010, Daten der Einwohnermeldeämter):

Amt Anklam-Land	10.901
Amt Usedom-Süd	11.807
amtsfreie Gemeinde Heringsdorf	9.148

2. Erstwohnsitzbevölkerung, der an die Strecke grenzenden polnischen Gebietseinheit.

Stadt Swinoujscie	40.759 (2010)
-------------------	---------------

Die polnische Bevölkerung würde mit der neuen Strecke eine direkte ÖPNV-

Verbindung zum Flughafen Heringsdorf erhalten. Das könnte dessen Auslastung erheblich verbessern.

3. Eine besonders aktive Verkehrsnachfrage geht in den Tourismusregionen Mecklenburg-Vorpommerns nicht von der Erstwohnsitz-, sondern von der **Zweitwohnsitzbevölkerung** aus. Vor allem die berufstätige Zweitwohnsitzbevölkerung pendelt in der Woche häufig ein- bis zweimal zwischen den Wohnsitzen und den Arbeitsorten. Die Zweitwohnsitznehmer sind statistisch schwer zu erfassen. Viele von ihnen sind als junge Leute seit den 90-er Jahren von Usedom fortgezogen und haben inzwischen das Elternhaus geerbt. Sie leben zeitweise dort, sind aber nicht mit Wohnsitz gemeldet.

Ähnliches gilt für die „regelmäßigen“ Mieter von Ferienwohnungen, die real öfter auf der Insel sind als manche Erstwohnsitznehmer.

Zweitwohnsitznehmer (2010; Daten der Einwohnermeldeämter)

Amt Anklam Land	673
Amt Usedom Süd	1.368
amtsfreie Gemeinde Heringsdorf	387

4. **Zweitwohnsitzbevölkerung auf polnischer Seite** (Schätzung 2011):
Swinoujscie.....1.500
5. Die Strecke Ducherow-Swinoujscie stellt für **Usedom Nord** einen Lückenschluss zwischen dem Netz auf Usedom (Kbs 193, 194) und der Strecke nach Berlin-Szczecin dar.

Erstwohnbevölkerung Usedom Nord 8.992

6. **Zweitwohnsitzbevölkerung Usedom Nord** 871

Somit beläuft die direkte Nachfrage sich auf 86.406 Personen

B) Saisonale Nachfrage

1) Tourismus insgesamt

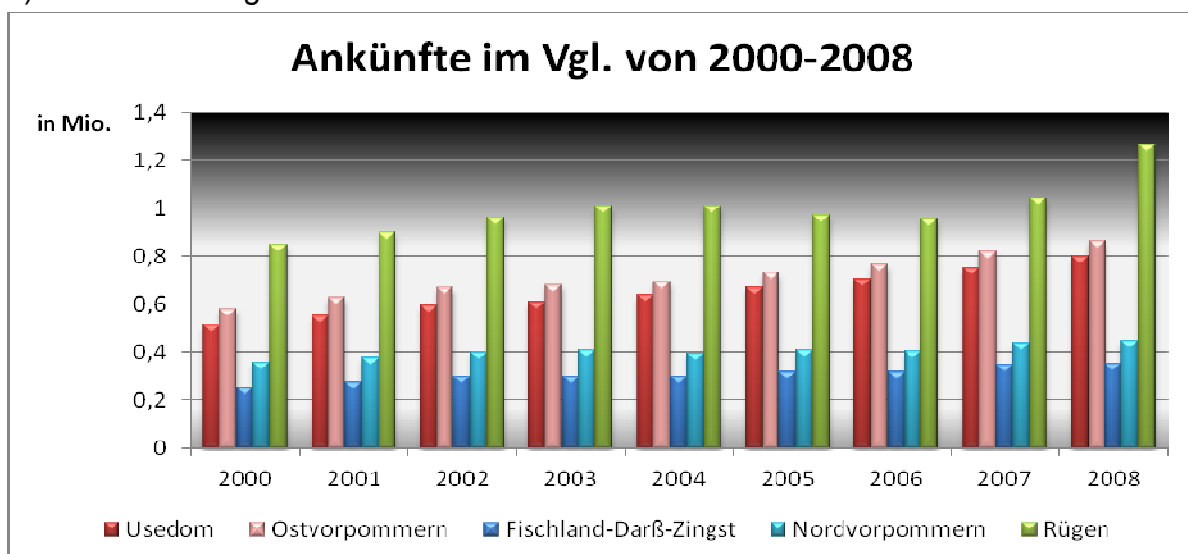


Abb. 1: Gästeankünfte im Vergleich von 2000-2008

Quelle:

Stat. Amt M.-V. (div. Jahrgänge). Stat. Berichte Tourismus. Schwerin;
bearb.: Andreas Schüler

In der Abbildung 1 sind die Gästeankünfte von Usedom mit Ostvorpommern, Fischland-Darß-Zingst (FDZ), Nordvorpommern und Rügen vergleichend dargestellt. Im Ergebnis kann festgehalten werden, das Usedom die bestimmende Größe für Ostvorpommern genauso wie FDZ für Nordvorpommern ist. Während FDZ bezüglich der Gästeankünfte nur leicht gewachsen ist, konnte Usedom zulegen und den Abstand zu Rügen zeitweise verringern. Rügen bleibt aber die bedeutendere Destination.

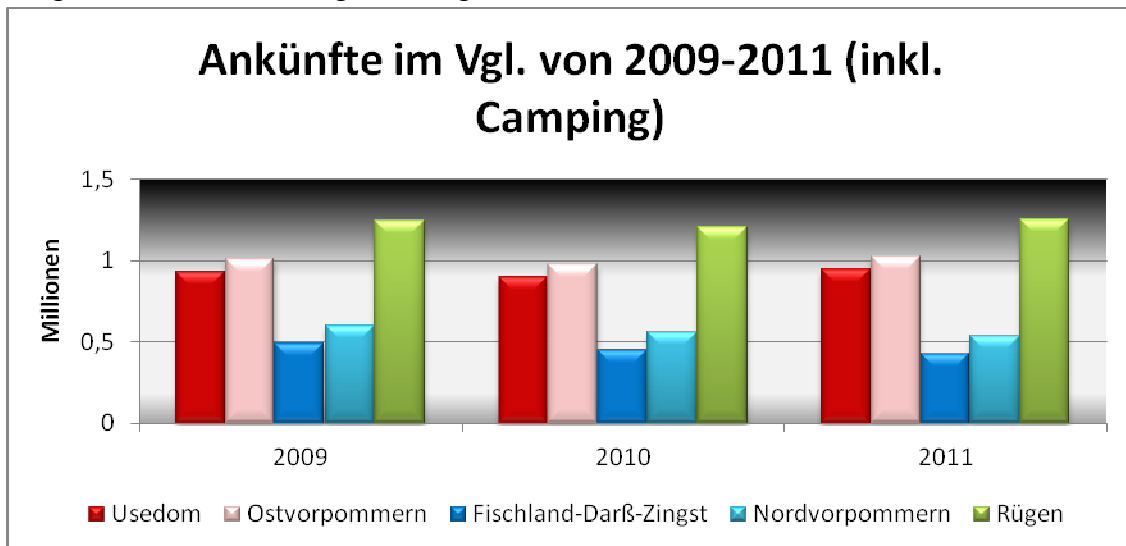


Abb. 2: Gästeankünfte im Vergleich von 2009-2011
 Quelle: Stat. Amt M.-V. (div. Jahrgänge). Stat. Berichte Tourismus. Schwerin
 bearb.: Andreas Schüler

In Abbildung 2 ist die Situation anders. Während FDZ seit 2009 fällt, konnten Rügen und Usedom ihre Verluste von 2010 wettmachen und beide haben ein etwas höheres Niveau als 2009 erreicht. Die genauen Zahlen sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

	Usedom	FDZ	Rügen	OVP	NVP
2000	511.798	251.792	845.727	583.105	356.302
2001	553.826	276.603	897.336	627.859	375.986
2002	593.702	300.819	960.083	669.890	399.408
2003	610.828	300.398	1.007.903	683.729	407.529
2004	636.533	298.698	1.007.379	696.246	393.997
2005	672.219	319.574	971.668	732.530	411.306
2006	704.129	317.704	955.100	765.493	404.924
2007	753.132	349.393	1.041.575	821.044	435.996
2008	798.608	353.497	1.263.601	864.383	446.216
Ab 2009 inkl. Camping					
2009	925.576	488.953	1.243.384	1.007.480	598.510
2010	893.583	442.894	1.202.226	975.692	556.518
2011	937.915	423.678	1.249.087	1.018.907	537.709

Tab. 1: Gästeankünfte im Vergleich von 2000-2011
 Quelle: Stat. Amt M.-V. (div. Jahrgänge). Stat. Berichte Tourismus. Schwerin
 bearb.: Andreas Schüler

Zwischenfazit: Trotz umgestellter Statistik konnte Rügen auch 2011 die Zahlen von 2008 nicht erreichen. Usedom wächst in abgeschwächter Form weiter und konnte den Abstand zu Rügen wieder verringern. FDZ verliert und liegt mittlerweile deutlich unter seinem Allzeithoch.

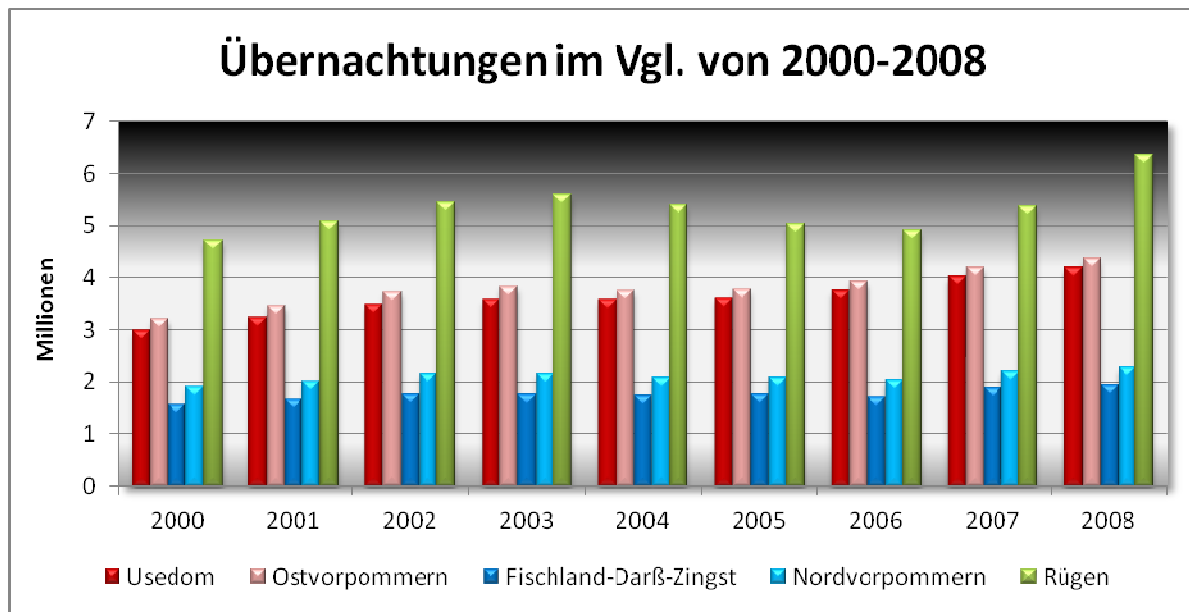


Abb. 3: Gästeübernachtungen im Vergleich von 2000-2008
Quelle: Stat. Amt M.-V. (div. Jahrgänge). Stat. Berichte Tourismus. Schwerin
bearb.: Andreas Schüler

Bei Betrachtung der Abbildung 3 fällt die hohe Ähnlichkeit zur Abbildung 1 auf. Usedom, FDZ und Rügen konnten in unterschiedlicher Weise zulegen, wenngleich die Dynamik wesentlich geringer im Vergleich zu den Gästeankünften ausfällt.

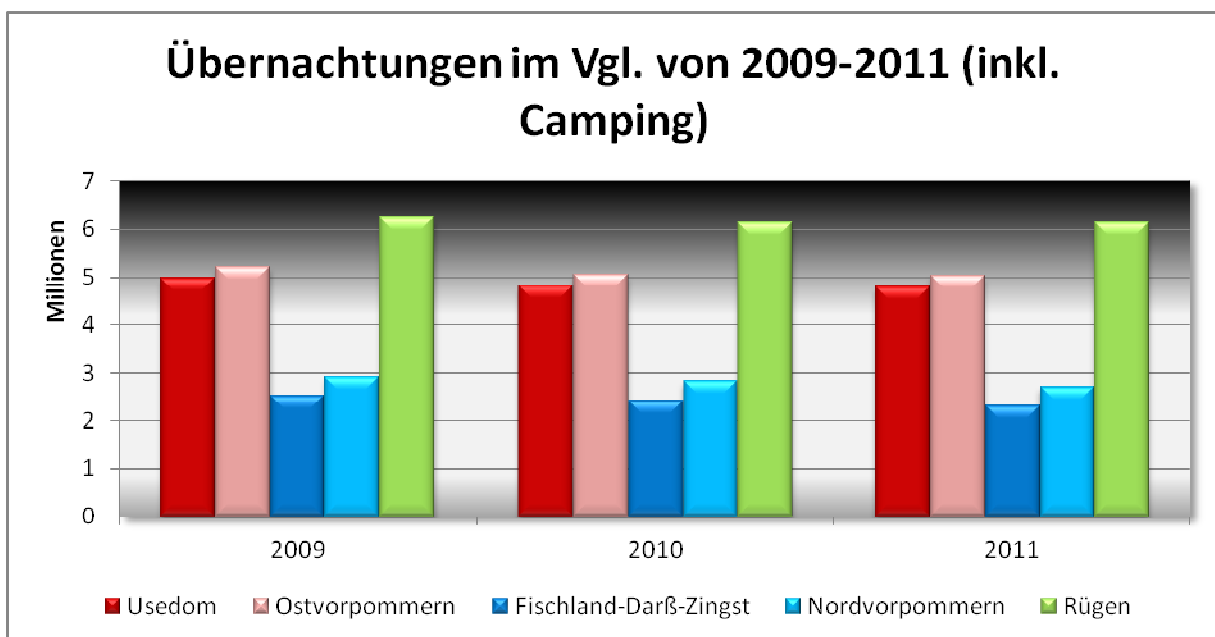


Abb. 4: Gästeübernachtungen im Vergleich von 2009-2011
Quelle: Stat. Amt M.-V. (div. Jahrgänge). Stat. Berichte Tourismus. Schwerin
bearb.: Andreas Schüler

Im Vergleich zur Abbildung 2 offenbart Abbildung 4 ein eindeutiges Bild. Alle betrachteten Regionen stagnieren oder haben hinsichtlich der Übernachtungen verloren.

	Usedom	Fischland-Darß-Zingst	Rügen	OVP	NVP
2000	2.985.860	1.561.137	4.713.329	3.209.382	1.918.021
2001	3.233.679	1.661.832	5.076.120	3.474.725	2.014.947
2002	3.486.033	1.777.358	5.450.554	3.738.863	2.159.265
2003	3.578.223	1.777.774	5.596.885	3.832.232	2.159.255
2004	3.582.451	1.754.457	5.390.361	3.761.982	2.077.964
2005	3.620.542	1.773.671	5.028.168	3.794.212	2.091.904
2006	3.761.609	1.726.468	4.897.478	3.933.391	2.039.495
2007	4.020.057	1.890.368	5.363.896	4.201.792	2.208.597
2008	4.191.590	1.934.306	6.352.904	4.363.843	2.278.022
Ab 2009 inkl. Camping					
2009	4.965.227	2.499.836	6.220.987	5.204.869	2.899.917
2010	4.794.016	2.404.123	6.120.800	5.045.789	2.814.779
2011	4.780.995	2.287.154	6.117.334	5.023.264	2.696.621

Tab.2: Gästeübernachtungen im Vergleich von 2000-2011

Quelle: Stat. Amt M.-V. (div. Jahrgänge). Stat. Berichte Tourismus. Schwerin
bearb.: Andreas Schüler

2011 entfielen auf Usedom **937.915 Ankünfte** mit **4,781 Mio. Übernachtungen**. Usedom musste somit einen im Landesvergleich überdurchschnittlichen Verlust von 3,8% hinnehmen (2009 bis 2011). Auf Rügen waren die relativen Verluste mit nur 1,7% weniger als halb so groß.

Neben der Witterung und anderen Faktoren können auch die Stauprobleme im An- und Abreiseverkehr als eine Ursache für den Rückgang angesehen werden.

Schätzt man die direkte Wertschöpfung, die durch eine Übernachtung entsteht, auf 50 €, dann sind der Usedomer Tourismuswirtschaft folgende Verluste entstanden:

$$\mathbf{2010: 4.965.227 - 4.794.016 = 171.211}$$

$$171.211 * 50 = \mathbf{8.560.550 \text{ € entgangener Ertrag}}$$

$$\mathbf{2011: 4.965.227 - 4.780.995 = 184.232}$$

$$184.232 * 50 = \mathbf{9.211.600 \text{ € entgangener Ertrag}}$$

Diese Schätzung nutzt den 2009 erreichten Stand als Status quo. Sicher ist einzuwenden, dass nicht die gesamte Stagnation auf das Fehlen der Karniner Brücke zurückgeführt werden kann. Andererseits ist zu bedenken, dass in den hier genutzten Übernachtungszahlen die Kleinanbieter mit weniger als 9 Betten fehlen, die in Heringsdorf immerhin 26% der Kapazität ausmachen.

2) Die tourismusstärkste Gemeinde des Landes Mecklenburg-Vorpommern hinsichtlich der Übernachtungen ist das 2005 um Ahlbeck und Bansin vergrößerte Seebad **Heringsdorf** mit **2,152 Millionen** vor Binz (Rügen) mit 1,792, Kühlungsborn mit 1,588 und Rostock mit 1,535 Millionen. Bezüglich der Ankünfte wird Heringsdorf nur

von Rostock übertroffen. Auf Heringsdorf entfielen 2011 **455.438 Ankünfte**. Binz verzeichnete 364.913, Kühlungsborn 319.818 und Rostock 607.976 Ankünfte (Kreuzfahrttouristen). (Stat. Amt M.-V. (2012). Stat. Bericht Tourismus 2011. Schwerin). Zählt man in Heringsdorf die Kleinvermieter hinzu, dann ergeben sich nach der Kurtaxenstatistik 2011 insgesamt 462.922 Ankünfte und 2.720.884 Übernachtungen (http://www.drei-kaiserbaeder.de/fileadmin/user_upload/downloads/pdfs/Reiseverkehrsstatistik2011_03-2012_internet.pdf .) Das sind 26% mehr, als die Zahl, die das statistische Landesamt in Einrichtungen mit 9 Betten und mehr gezählt hat.

Somit ist Heringsdorf einer der übernachtungsstärksten Orte in Deutschland, die nicht an das regelmäßige Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angeschlossen sind.

Da Usedom in der Saison voll ausgelastet ist, kann die Zahl der gemeldeten Betten als die gleichzeitig mögliche Einwohneräquivalenz der Übernachtungstouristen angenommen werden. Diese Zahlen stellen eine untere Grenze der Übernachtungskapazität dar, weil die Einrichtungen mit weniger als 9 Betten in der Landesstatistik nicht erfasst werden.

Zahl der gleichzeitig auf dem deutschen Teil der Insel befindlichen Übernachtungstouristen (berechnet auf Basis der Kapazität der Einrichtungen mit 9 Betten und mehr):

Usedom	42.903 (Stand Juli 2011)
Amt Anklam Land:	keine Angaben

3) Von den 938.661 Übernachtungen in Swinoujscie (2010) entfielen 383.968 auf Ausländer. Es ist anzunehmen, dass der überwiegende Teil davon Deutsche sind, die genauso wie in Heringsdorf von einem Wiederaufbau der Strecke nach Ducherow – Berlin profitieren würden.

Zahl der gleichzeitig in Swinoujscie befindlichen Übernachtungstouristen

(nur Betten in touristischen Einrichtungen): 8.510

Die **saisonale Nachfrage** auf Usedom beträgt ohne Übernachtungsgelegenheiten mit weniger als 9 Betten,

ohne Tagestouristen und Verwandtenbesuche

mindestens 51.413 Personen Tagesäquivalente.

Somit beläuft sich die sommerliche Verkehrsnachfrage **auf Usedom** (= Direkte Nachfrage + saisonale Nachfrage) ohne Berufs- Bildungspendler und Tagestouristen und ohne Anklam Land auf 126.918 Personen Tagesäquivalente.

Schließt man Privat- und Verwandtenbesucher, Berufspendler und Tagestouristen ein, dann befinden sich an Spitzenwochenenden im Sommer über 150.000 Personen auf der Insel.

Das sind mehr als die Einwohner von

Heidelberg	147.312	Paderborn	146.283
Darmstadt	144.402	Regensburg	135.520

(mit Stand vom 31.12.2010 nach www.destatis.de).

C) Weitere Nachfrage

1)

Herkunftsstatistik deutscher Touristen (Angaben in %; Zahlen laut Kurtaxeabrechnungen)			
	Ahlbeck	Heringsdorf	Bansin
Baden-Württemberg	2,5	2,5	3,2
Bayern	3,8	3,3	3,3
Berlin	19,8	19,4	23,0
Brandenburg	15,7	15,3	15,8
Bremen	0,5	0,7	0,5
Hamburg	2,5	2,6	2,4
Hessen	2,8	3,5	2,7
Mecklenburg-Vorpommern	6,8	8,6	5,2
Niedersachsen	8,2	8,6	8,3
Nordrhein-Westfalen	8,6	10,8	8,4
Rheinland-Pfalz	0,9	1,7	0,9
Saarland	0,2	0,2	0,1
Sachsen	11,8	10,0	11,8
Sachsen-Anhalt	7,2	4,9	6,2
Schleswig-Holstein	4,0	5,1	4,1
Thüringen	4,7	3,0	4,1

Abb. 5: Herkunft dt. Touristen in Heringsdorf
aus: Die drei Seeheilbäder auf Usedom (ed.): Reiseverkehrsstatistik 2011, S. 12 – 13.

Kamen nach Berechnungen aus dem Jahre 2003 nur 22% der Usedom-Touristen aus Berlin-Brandenburg, stieg deren Anteil im vergrößerten Heringsdorf bis 2011 auf über 35%. Das dürfte repräsentativ für die heutige Besucherstruktur auf dem deutschen Teil der Insel sein. Weitere 18% kommen aus Mitteldeutschland, so dass der Gesamtanteil ostdeutscher Touristenübernachtungen, einschließlich derer aus Mecklenburg-Vorpommern, 62% ausmacht. 53% reisen von oder über Berlin an. Die neue Bahnverbindung reduziert im **Schnellverkehr die Fahrzeit Heringsdorf – Berlin** von derzeit über 4 auf etwa 2 Stunden.

Während heute Usedom als Ostsee-Baddestination in Bezug auf Bahnfahrzeit von Berlin aus zweitrangig (1.Rang: Warnemünde) ist, würde die **Insel mit der neuen Anbindung Ducherow – Swinoujscie/Heringsdorf erstrangig werden**. Derzeit beträgt die kürzeste Fahrzeit zwischen Berlin Hbf und dem am schnellsten per Bahn

erreichbaren Badeort auf Usedom (Zinnowitz) 3:09 h. Die kürzeste Fahrzeit zwischen Berlin Hbf und Warnemünde beläuft sich auf nur 2:45 h. Das ist jedoch weit mehr als die möglichen zwei Stunden Fahrzeit von Berlin nach Heringsdorf über die Karniner Brücke.

Der Wiederaufbau der Brücke hätte zur Folge, dass der berufliche, bildungs- und ausbildungsbezogene sowie der Freizeitpendelverkehr (Tagestouristen) zwischen Usedom und dem deutschen Festland sich erheblich verstärken würde. Von einem solchen Schnellverkehr werden neben Usedom mit seinen über 86.000 Einwohnern auch die Berliner Agglomeration mit über 4 Millionen Menschen Wohnbevölkerung profitieren.

2) Die neue Bahnverbindung ermöglicht über die KBS 175 und 203 einen **Schnellverkehr Swinoujscie Stadt – Szczecin**. (Dauer: ca. 1h 10 min).

Derzeit sind Züge nach Szczecin nur über den östlich der Swine gelegenen Hafengebäude erreichbar. Allein die Fährzeiten über die Swine dauern derzeit 20 Minuten bis über 3 Stunden (Taxifahrt mit Gepäck zu Bahnhof in der Saison). Die Bahnfahrt von Swinoujscie Port – Wolin – Goleniow nach Szczecin dauert derzeit mindestens 1 h 59 min. Der gesamte Zeitaufwand für eine Reise nach Szczecin beträgt über die östliche Anbindung mindestens 2,5 bis 5,5 Stunden.

Im Winter vereist die Swine bisweilen so stark, dass kein Fährverkehr möglich ist. Zuletzt entstand eine solche Situation im Februar 2012. Dann ist Swinoujscie von Szczecin aus nur über die deutsche Straßenanbindung (Zecheriner Brücke) erreichbar.

Die Bahnverbindung über Ducherow - Pasewalk würde die Fahrzeit nach Szczecin auf 1 h 10 min verkürzen. Somit würde der berufliche, bildungs- und ausbildungsbezogene sowie der Freizeitpendelverkehr (Tagestouristen) zwischen Usedom und dem polnischen Festland ebenfalls stark zunehmen. Des Weiteren ist Usedom Teil der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin. Insofern kann der Wiederaufbau und Ausbau der Strecken Swinoujscie – Ducherow und Pasewalk – Szczecin als Verbesserung der Zentrumsanbindung in der grenzüberschreitenden Metropolregion definiert werden und ist als solcher förderfähig. Insgesamt würden durch diesen Schnellverkehr auf **Usedom 86.000**, im **Einzugsbereich von Ducherow, Jatznick, Pasewalk, Löcknitz 40.000** und in der **Agglomeration Szczecin 480.000**, also insgesamt **606.000 Menschen Wohnbevölkerung** begünstigt. Damit ist die Zahl der Nutznießer dieses Ausbaus größer als die Einwohnerzahl der Agglomeration Rostock-Güstrow-Bad Doberan.

3) In den Fahrplänen bis 1939 gab es Züge von Breslau (**Wroclaw**) auf die Insel **Usedom** über Cottbus – Berlin – Ducherow. Auf diese Weise könnte auch heute die Nachfrage aus Wroclaw und der Agglomeration Katowice (zusammen 3 Millionen Einwohner) bedient werden.

4) Da die neue Strecke auch für den **Güterverkehr** ertüchtigt werden soll, könnte in Swinoujscie ein Verteilungszentrum errichtet werden, das sowohl den polnischen als auch den deutschen Teil der Insel mit Gütern versorgt. Damit könnte das Wachstum

des LKW-Verkehrs auf der Insel beeinflusst werden. Generell ist nach Rücksprache mit örtlichen Unternehmen von einem Aufkommen in Höhe von **200.000 t pro Jahr** auszugehen. (Pressemitteilung zur Konferenz in Swinemünde vom 02.03.2012; unter: http://www.karninerbruecke.eu/?page_id=7)

D) weitere Aspekte

1) Der Verkehr zum Festland für jene 150.000 Personen auf Usedom muss über 2 zweistreifige Straßenbrücken (Wolgast, Zecherin), 2 Fähren (Swinoujscie, Kasibor) zur Insel Wolin mit kapazitätsbegrenzter Festlandsanbindung und 1 eingleisige Eisenbahnstrecke (UBB) abgewickelt werden.

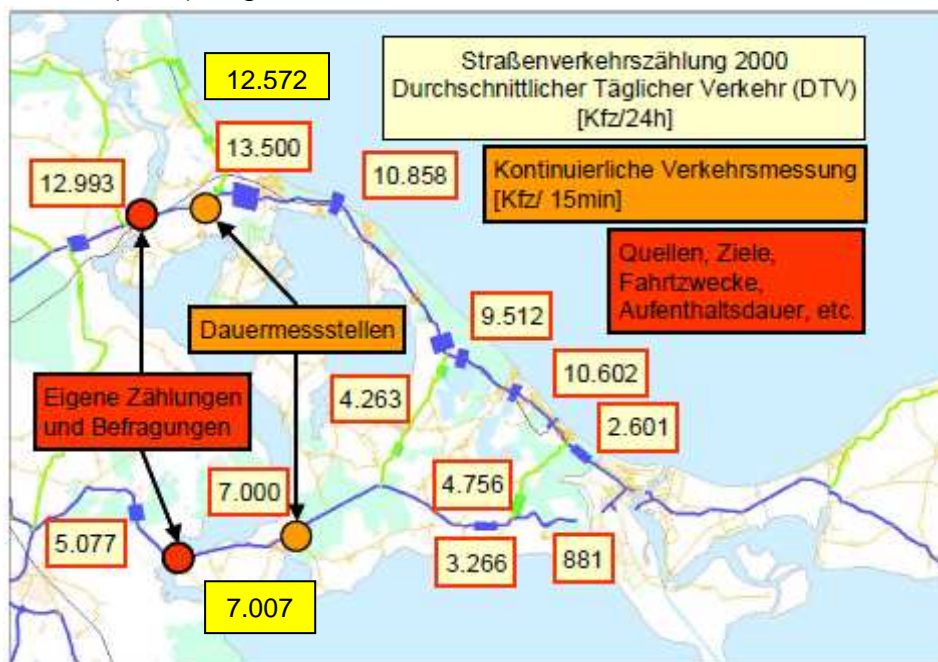


Abb. 6: dtv-Werte Usedom aus dem Jahr 2000

Quelle: ptv (2006), S. 50

In Abbildung 6 sind die dtv-Werte für Usedom aus dem Jahr 2000 dargestellt. Sie stammt aus dem IVK Usedom-Wollin und wurde durch zwei dtv-Werte aus dem Jahr 2010 für die deutschen Inselzugänge ergänzt (gelb hinterlegt). Die zwei Zahlen stehen beispielhaft für die Tatsache, dass trotz der touristischen Entwicklung die dtv-Werte nahezu konstant geblieben sind. Im Ergebnis kann man festhalten, dass die Straßenverbindungen seit 2000 an ihrer Kapazitätsgrenze operieren und das „Mehr“ an touristischen Verkehren von der UBB vereinnahmt wurde. Eine weitere Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist derzeit unmöglich, weil auch die UBB im Sommer an der Kapazitätsgrenze fährt. So beförderte die UBB 2007 rund 3,4 Mio. Fahrgäste. Nach Auskunft der UBB ist damit das Maximum erreicht. (Schüler (2009), S. 58.) Im Sommer sind daher Staus auf der B 110 und B 111 die logische Konsequenz. Dabei sind Wartezeiten von mehr als 2 Stunden (das ist gerade einmal die Fahrzeit mit der Bahn von Berlin nach Swinemünde) keine Seltenheit. Ein weiterer Ausbau des Straßennetzes verbietet sich aus Gründen des Umweltschutzes und der Erholungsfunktion.

Datum: 2010-08-27

Abschnitt: C-B

Länge [m]: 4420

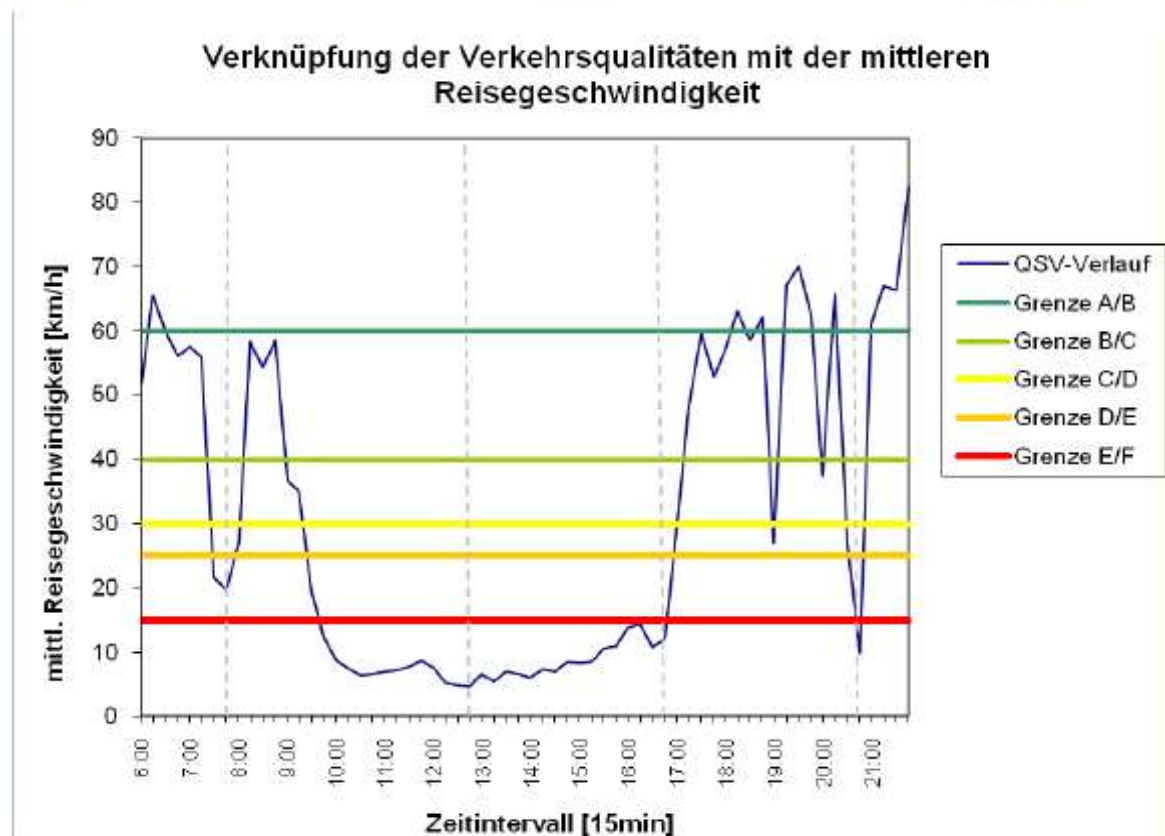


Abb. 7: Verkehrsqualität im Abschnitt Bannemin - Schloßgraben in Richtung Wolgast am 27.08.2010
Quelle: Straßenbauamt Stralsund (2010), S. 11

In Abbildung 7 ist beispielhaft die Verkehrssituation für den 27.08.2010 im Bereich Bannemin – Schloßgraben, Richtung Wolgast, dargestellt. Die farblichen Markierungslinien symbolisieren unterschiedliche Reisegeschwindigkeiten und somit Qualitätsstufen. Die Werte unterhalb der roten Linie sind gleichbedeutend mit Stau. Von 10.00 – 17.00 Uhr war in diesem Bereich Stau. Des Weiteren ist ersichtlich, dass die Brückenöffnungszeiten für den Stau nicht allein verantwortlich sind. Das ergibt sich bspw. aus der relativ schnellen Normalisierung der Reisegeschwindigkeit zwischen 07.00 und 08.00 Uhr sowie 19.00 Uhr. Maßgeblicher Grund für die Staus ist das hohe Verkehrsaufkommen. Das Straßenbauamt beziffert die jährliche **Stausumme auf ca. 2000 h**. Das Jahr 2010 hatte 8.760 h (365 Tage * 24 h). Davon herrschte 2000 h **Stau** oder auf die Tage umgerechnet **rund 5 h pro Tag**.

10% der Gäste reisen mit der Bahn an, 90% mit dem Auto. Ein Drittel kommt aus dem Großraum Berlin. Der mögliche Anteil der Bahn kann nur geschätzt werden, da Vergleichszahlen z.Zt. nicht verfügbar sind. Ein Anteil der Bahn am Verkehrsaufkommen von 30% kann jedoch erreicht werden, wie die Beispiele von Borkum oder Sylt zeigen. Dies gilt vor allem dann, wenn die Kapazität auf der Straße nicht mehr nennenswert vergrößert werden kann. **Dies bedeutet, dass in Zukunft der größte Teil des Wachstums im Tourismus, und damit im Verkehrsaufkommen, von der**

Schiene getragen werden muss. Wenn die Schiene es nicht aufnehmen kann, dann gibt es während der Saison kein Wachstum mehr für Usedom.

2) Der Fahrgastanteil derjenigen, die über Berlin anreisen, liegt beispielsweise für Heringsdorf bei 53%. Nach dem Verfahren von Breimeier ist bei einer Verdoppelung der Geschwindigkeit bei der Eisenbahn mit einem 2,2-fachen des heutigen Aufkommens zu rechnen, bei der Steigerung von 52 km/h auf 100 km/h bewirkt dies eine Verdoppelung. Dies wären 240.000 Reisende pro Jahr über die Südanbindung. Der zusätzliche Attraktivitätsvorteil durch moderne Fahrzeuge und Wegfall der Umsteige-Verbindung wird auf 30% geschätzt, entsprechend weiteren 72.000 Reisenden. Langfristig können die Übernachtungszahlen wieder auf über den bisherigen Höchstwert steigen. Weitere 10 bis 20% Reisende können durch zusätzliche Restriktionen beim Autoverkehr erwartet werden. Damit wird ein Fahrgastaufkommen im Fernverkehr von 350.000 pro Jahr abgeschätzt. Dies entspricht über 2.000 Fahrgästen pro Tag in der Saison über die Südanbindung. Zweitwohnsitznehmer, Bildungs- und Arbeitspendler sind in dieser Schätzung nicht enthalten. Außerdem ist nicht berücksichtigt, dass das Durchschnittsalter der Touristen in den nächsten 30 Jahren weiter ansteigen wird. Ältere Reisende versuchen in viel stärkerem Maße als jüngere, sich dem Autoverkehrsstress zu entziehen.

3) Hinzuweisen ist auch auf eine Ungleichbehandlung der verschiedenen Urlaubsregionen in MV. Zingst erhält nunmehr einen Eisenbahnanschluß für ca. 40 Mio. €, Rügen wurde mit einer neuen Brücke für über 120 Mio. € ausgestattet, dazu kommen noch erhebliche weitere Straßenbaumittel. Usedom hat in diesem Jahrtausend bisher nichts erhalten. Nachteilig für Usedom ist auch, dass die Wolgaster Brücke nur für Eisenbahnfahrzeuge bis 16,5 t zugelassen ist. Ein freizügiger Verkehr ist danach nicht möglich, da Achslasten von 17 bis 22,5 t üblich sind. Auch die Anbindung auf der Straße unterliegt bei LKW Beschränkungen bis 7,5 t.

4) Fahrplanvorschläge

Aus den vorliegenden Abschätzungen wird einschließlich der Nachfrage von Zweitwohnsitznehmern, Berufs-, Arbeits-, Freizeit- und Bildungspendlern im Mittel pro Tag von einem Aufkommen zwischen Heringsdorf/Swinoujście und Ducherow von 3.700 Fahrgästen ausgegangen. Hierfür ist ein möglichst kostengünstiger, bedarfsorientierter Fahrplan vorzusehen. Vorgeschlagen werden

- Ein 2-Std-Takt Heringsdorf/Swinoujście – Berlin/Leipzig/Dresden/Nürnberg/München//Hannover/Bielefeld/Ruhrgebiet/Köln/ (Fernverkehr). Das FV-Angebot könnte je nach Nachfrageentwicklung in die Nahverkehrsangebote integriert werden.
- Ein 2-Std-Takt Heringsdorf/Swinoujście – Szczecin (Regionalschnellverkehr und Fernverkehr nach Warschau).
- Ein 2-Std-Takt Heringsdorf/Swinoujście – Berlin (RE).

- Ein 2-Std-Takt Prerow – Stralsund – Wolgast – Heringsdorf - Swinoujście mit Verstärkern und Anschluss in Stralsund an die IC aus Hamburg.
- Zum Umsteigen bzw. zur Aufflügelung der Züge bietet sich der Knoten Pasewalk an. Die Züge von Usedom in Richtung Süden könnte man dort einmal nach Berlin und zum anderen nach Szczecin aufflügeln. Die Züge aus Richtung Berlin könnte man in Richtung Usedom und Stralsund/Rügen aufflügeln. Die Nutzung des Knotens Pasewalk erspart den Ausbau von Ducherow.

Bei der Bestellung der Fahrzeuge für die Schnellverkehre Usedom – Berlin und Usedom – Szczecin ist darauf zu achten, dass diese genügend Platz für die Mitnahme von Fahrrädern bieten, da dieses Nachfragesegment in Zukunft überproportional wächst.

6) Der Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur wurde im Intraplan Gutachten mit 6,85 Mio. € / Jahr angesetzt. Grundlage bildete ein Investitionsbedarf, der auch einen Risikopuffer berücksichtigte, in Höhe von 140 Mio. €. Nach neueren Berechnungen der DB Netz ist mit Kosten von rund 99 Mio. € zu rechnen. Allein diese Kostenreduzierung verbessert das Nutzen-Kosten-Verhältnis und führt zu einem Wert von 1. Die Berücksichtigung der aktuellen Rahmendaten würde das Verhältnis weiter verbessern.

7) **Szczecin ist eine Metropolregion**, die bisher an der polnischen Westgrenze endete. Im Rahmen des Wettbewerbs für modellhafte deutsch-polnische Kooperationsprojekte wurde ein Projekt eingereicht und prämiert, das den Aufbau einer grenzüberschreitenden Agglomeration zum Gegenstand hat. Folglich könnte dieses grenzüberschreitende Projekt mit bis zu 65% von der EU gefördert werden. Dies führt zu einer Senkung des finanziellen Aufwandes seitens der BRD in Form einer Senkung des jährlichen Kapitaldienstes auf rund 1,71 Mio. €. Hieraus ergibt sich ein NKU-Faktor von 2,92. (Besprechungsprotokoll DB Netz vom 10.02.2012; <http://www.kooperation-ohne-grenzen.de/46.html>).

8) Für ein solches Projekt müssen mit der polnischen Seite die Modalitäten für einen Staatsvertrag über den Wiederaufbau der Eisenbahnstrecke erörtert werden. In diesem Kontext wäre auch zu untersuchen, inwieweit die Strecke in die **gesamteuropäische Ostsee-Adria-Korridor**-Planung einzubeziehen ist.

9) Aus den bisherigen Ausführungen wird deutlich, dass vom Wiederaufbau der Karliner Brücke **erhebliche Multiplikatoreffekte für die extrem strukturschwache östliche Hälfte des Kreises Vorpommern-Greifswald mit 126.000 Einwohnern** ausgehen. Die verbesserte Erreichbarkeit dieser Region von Szczecin, Berlin und von Usedom aus bedeutet, dass sie besser in die interregionale Arbeitsteilung einbezogen werden kann. Davon würde zunächst die Bauindustrie profitieren, da durch die Anbindung nach Usedom der Wohn- und Freizeitwert dieser Region um ein weiteres verbessert wird.

Ähnliches **gilt für das westliche polnische Umland von Szczecin** und in besonderer Weise für Swinoujście, dessen Stadtzentrum erstmalig einen direkten Zugang zum polnischen Eisenbahnnetz bekommen würde. Hier werden **mindestens 480.000**

Einwohner direkt begünstigt. Daher sollten im zukünftigen Staatsvertrag der weitere Ausbau der Strecken von Berlin – Szczecin, von Pasewalk nach Szczecin und von Ducherow über die Karniner Brücke nach Swinoujście und Heringsdorf in einem Paket gebündelt werden.

Zusammenfassende Tabelle:

Zu berücksichtigende Rahmendaten zur Berechnung des zu erwartenden Nutzens des Wiederaufbaus der Eisenbahnstrecke Ducherow - Karniner Brücke - Swinoujście (-Heringsdorf)

A) Direkte Nachfrage der Wohnbevölkerung			
1	Erstwohnsitzbevölkerung D		31.856
	Amt Anklam Land	10.901	
	Amt Usedom-Süd	11.807	
	Heringsdorf	9.148	
2	Erstwohnsitzbevölkerung PL		40.759
	Swinoujście	40.759	
3	Zweitwohnsitzbevölkerung D		2.428
	Amt Anklam Land	673	
	Amt Usedom-Süd	1.368	
	Heringsdorf	387	
4	Zweitwohnsitzbevölkerung PL		1.500
	Swinoujście	Ca. 1.500	
5	Erstwohnsitzbevölkerung		
	Usedom-Nord	8.992	8.992
6	Zweitwohnsitzbevölkerung		
	Usedom-Nord	871	871
	Summe DIREKTE NACHFRAGE		86.406
B) Saisonale Nachfrage			
1	Tourismus auf deutscher Seite 2011		
	Ankünfte	937.915	
	Übernachtungen	4,781 Mio.	
2	Gleichzeitige Übernachtungskapazität		
	Usedom (Juli 2011)	42.903	
3	Gleichzeitige Übernachtungskapazität		
	Swinoujście (2010)	8.510	
	Summe SAISONALE NACHFRAGE (Tagesäquivalente)		51.413
Sommerliche Verkehrsnachfrage in Tagesäquivalenten auf Usedom (direkte + saisonale Nachfrage; ohne Berufs- Bildungspendler und Tagestouristen; ohne Anklam Land)			126.918
Gesamte sommerliche Verkehrsnachfrage auf Usedom pro Tag		mindestens	150.000
C) Weitere Nachfrage, induziert durch			
1	Schnellverkehr Heringsdorf – Berlin	ca. 4,1 Millionen	
	Usedom	86.000	
	Agglomeration Berlin	4.000.000	

2	Schnellverkehr Swinoujcie – Szczecin (-Poznan – Warschau)	ca. 0,54 Millionen ca. 5 Millionen	
	Usedom	86.000	
	Agglomeration Szczecin	460.000	
3	Fernverkehr Swinoujcie - Wroclaw - Katowice	Ca. 3.000.000	
4	Güterverkehr	Ca. 200.000 t	
D) weitere Aspekte			
1	Stau auf Usedom	2.000 h pro Jahr. Durchschn. 5 h pro Tag	
2	Fahrgastanteil der Bahn	Pot. 30% der Gäste	
3	Wolgaster Brücke	16,5 t Achslast	
4	Fahrplanvorschlag	2 h Takt	
5	Rückgang Übernachtungen 2011	9,211 Mio. € entgangener Ertrag jährlich	
6	Jährlicher Kapitaldienst für die Wiederaufbau der Strecke Ducherow - Swinoujcie	Reduzierung Baukosten auf 99 Mio. € Bis zu 65% durch EU förderfähig, Dadurch Verbesserung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses	
7	Metropolregion Szczecin	Karniner Brücke Teil der Verkehrsprojekte	
8	Multiplikatoreffekte	Begünstigung von mindestens 480.000 Personen	

Quellen:

Central Statistical Office (of Poland) (2011):

Size and Structure of population and Vital Statistics by Territorial Division in 2010. As of December 31. Warszawa.

http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/PUBL_I_ludnosc_stan_struktura_31_12_2010.pdf

Eigenbetrieb Kaiserbäder Insel Usedom (2012): Reiseverkehrsstatistik 2011. Bansin.

Intraplan Consult (2008): Grobbewertung der Reaktivierung / des Ausbaus der Eisenbahnverbindung Ducherow – Swinemünde (Swinoujcie) – Heringsdorf auf Basis des von der DB Netz AG ermittelten Investitionsbedarfs. München.

Klüter, H. et al. (2005): Wirtschafts atlas Vorpommern und Mecklenburgische Seenplatte. Schwerin.

Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung MV (2010): Mecklenburg-Vorpommern – natürliche Drehscheibe im Ostsee-Adria-Korridor. Schwerin.

PTV AG (2006): Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept für die Region Usedom – Wollin. Berlin

Schüler, A. (2009): Die Bädereisenbahn Prerow- Rostock. Eine Vision zur Entzerrung des Freizeitreiseverkehrs auf Fischland-Darß. Der Andere Verlag. Tönning

Statistisches Amt MV (2011): Bevölkerungsstand der Kreise, Ämter und Gemeinden in MV, 30.06.2011. Schwerin http://www.statistik-mv.de/cms2/STAM_prod/STAM/de/bhf/Veroeffentlichungen/index.jsp?para=e-BibolInterTh01&linkid=020103&head=0201

Statistisches Amt MV (2010): Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern Dezember 2009, Jahr 2009. Statistische Bericht MV G IV – m. Schwerin. http://service.mvnet.de/statmv/daten_stam_berichte/e-bibointerth07/handel--tourismus--dienstleistungen/g-iv_/g413_/2009/daten/g413-2009-12.pdf

Statistisches Amt MV (2011): Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern Juli 2011, Statistische Bericht MV G IV – m. Schwerin. http://service.mvnet.de/statmv/daten_stam_berichte/e-bibointerth07/handel--tourismus--dienstleistungen/g-iv_/g413_/2011/daten/g413-2011-07.pdf

Statistisches Amt MV (2012): Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern Dezember 2011, Jahr 2011. Statistische Bericht MV G IV – m. Schwerin. http://service.mvnet.de/statmv/daten_stam_berichte/e-bibointerth07/handel--tourismus--dienstleistungen/g-iv_/g413_/2011/daten/g413-2011-12.pdf

Statistical Office of Szczecin (2011): Zachodniopomorskie Voivodship. Subregions, powiats, gminas 2011. Szczecin. http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/szczec/ASSETS_podregiony_2011.pdf

Straßenbauamt Stralsund (2010): RE Vorentwurf - BAB A 20 Netzbeeinflussungsanlage Großraum Insel Usedom. Stralsund

Verband deutscher Verkehrsunternehmen (2004): Vorschläge zur nutzerfreundlichen Ausgestaltung der Infrastruktur an den grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken zwischen der Republik Polen und der Bundesrepublik Deutschland. Berlin, Köln.