

Aktionsbündnis Karniner Brücke

Prof. Dr.-Ing. Lothar Franz, St. Augustin
Prof. Dr. Wolfgang Heinze, Berlin
Dr. Ulrich Rabe, Berlin

Argumente für den Wiederaufbau der Eisenbahnverbindung Ducherow – Karniner Brücke – Swinemünde – Heringsdorf

1. Die früher bestehende direkte Verbindung von Berlin nach Swinemünde und Heringsdorf wurde am Ende des Zweiten Weltkrieges durch die Sprengung der Karniner Brücke unterbrochen. Hinzu kam, dass durch die neue Staatsgrenze ein Teil der Strecke über polnisches Gebiet führte, was die Reaktivierung der Strecke erschwerte. Die Gleise wurden zwischen Ducherow und Swinemünde abgebaut.

2. Durch den Beitritt Polens zur EU sind die politischen Verhältnisse völlig anders zu bewerten. Wenn man heute eine grenzüberschreitende Modellregion schaffen will, muss man auch die bestehenden Hemmnisse in der Verkehrsinfrastruktur beseitigen. Solche Projekte werden deshalb von der EU gefördert.

3. Eine Beseitigung der Engpässe auf polnischer und deutscher Seite ist für die Entwicklung der Region, die in erster Linie auf den Tourismus angewiesen ist, unerlässlich. Da sich ein Ausbau des Straßennetzes aus Gründen des Umwelt- und Naturschutzes, der Geographie der Insel und der Erholungsfunktion verbietet, stellt die Wiederherstellung der Eisenbahnverbindung über die Karniner Brücke die einzige realistische Maßnahme dar.

4. Von den unzulänglichen Verkehrsverhältnissen kann sich jeder leicht vor Ort überzeugen. Schon seit Jahren ist die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erreicht, was in den Sommermonaten (Hauptsaison) zu ständigen Staus von teilweise mehr als 2 Stunden Fahrzeitverlängerung führt.

Auch der enorme Fahrgastzuwachs bei der UBB zeigt, dass die Bahn als Alternative zum Autoverkehr angenommen wird. Aufgrund der hohen Auslastung sind ohne Ausbau der Strecke ebenfalls keine nennenswerten Fahrgaststeigerungen mehr realisierbar.

5. Die Fahrzeit mit dem Zug von Berlin nach Swinemünde betrug vor dem Krieg (1939) 2 Stunden 36 Minuten. Heute braucht man für diese Strecke 4 Stunden und 13 Minuten. Bei der heutigen Technik wird nach der Wiederherstellung die Fahrzeit nur 2 Stunden betragen. Damit wird diese Relation auch für Tagesfahrten wieder interessant, einerseits für Berliner als Tagesausflug an die Ostsee (vor dem Krieg „Badewanne Berlins“) und für Feriengäste an der Ostsee, die das vielfältige Angebot in Berlin nutzen wollen.

Diese Maßnahme würde deshalb den Urlaubsorten, aber auch Berlin, zusätzliche Einnahmen beschermen.

Die Bereitschaft, dieses Angebot zu nutzen, dürfte schon deshalb gegeben sein, weil schon seit Jahren in der Hauptsaison Wartezeiten im Verkehrsstau von 2 Stunden die Regel sind.

6. Natürlich entstehen durch die Reaktivierung der Strecke auch Kosten. Diese sind nicht nur dem betrieblichen, sondern auch dem volkswirtschaftlichen Nutzen gegenüber zu stellen, wobei aber nicht alle Nutzen monetär bewertbar sind. Wie bewertet man z. B. die Verbesserung der deutsch-polnischen Beziehungen?

7. Bezogen auf die Verkehrsprojekte des Bundes, hat der Bundesverkehrsminister schon vor Jahrzehnten das sog. „Standardisierte Bewertungsverfahren“ eingeführt. Diese Nutzen/Kosten-Berechnung wurde im Auftrag des Bundesverkehrsministers 2008 von dem renommierten Ingenieurbüro INTRAPLAN, einheitlich nach dem gleichen Rechenverfahren, für alle Verkehrsprojekte, also auch für die Verbindung Ducherow - Heringsdorf, durchgeführt. Den Investitionsbedarf hat die DB Netz AG ermittelt. Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens erfolgte von dem ebenfalls renommierten Ingenieurbüro PTV AG im Rahmen eines Forschungsvorhabens des BMVBS Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

8. In dem INTRAPLAN-Gutachten zur „Grob“ermittlung des Nutzen/Kosten-Faktors aus dem Jahre 2008 wird darauf hingewiesen, dass nicht alle Verkehrsanteile, insbesondere die von der polnischen Seite, berücksichtigt werden konnten. Durch dieses Weglassen errechnete sich ein Nutzen/Kosten-Faktor von nur 0,73. Es wird daran erinnert, dass die Gutachter und das Bundesverkehrsministerium sich seinerzeit darauf verständigten, die Verkehrsentwicklung in der Region nach dem gerade erst erfolgten Beitritt Polens zum SCHENGEN-Vertrag zunächst einmal abzuwarten, um nach einigen Jahren die eingetretene Entwicklung festzustellen. Nach 5 Jahren „Schengen“ kann dies erfolgen.

9. Das Aktionsbündnis hat die Ausgangsdaten überprüft, neu berechnet und ergänzt. Danach ist auf der Basis der seinerzeitigen Annahmen ein Nutzen/Kosten-Faktor weit über 1 zu erwarten.

10. Das Aktionsbündnis hatte dem Landesverkehrsminister mehrmals vorgeschlagen, die Berechnungen um den polnischen Anteil zu ergänzen und die inzwischen eingetretene Entwicklung (Übernachtungszahlen etc.) zu aktualisieren. Leider wurde der Arbeitskreis „Nutzen“ nicht einberufen. Aufgrund von Recherchen des Aktionsbündnisses über offizielle statistische Angaben des Landes und Angaben der polnischen Stellen lässt sich leicht nachweisen, dass die damaligen Annahmen über die zukünftige Entwicklung mehr als vorsichtig waren und von der tatsächlichen Entwicklung übertroffen werden.

11. Die vom Landesverkehrsministerium einberufene Arbeitsgruppe „Kosten“ hat bei detaillierten Betrachtungen ermittelt, dass die Kosten für die Wiederherstellung der Strecke nicht 140 Mio. €, sondern nach heutigen Erkenntnissen nur 99 Mio. € betragen werden. Dies würde schon zu einem Nutzen von über 1 führen. Dieses Ergebnis wurde am 8. August 2012 in der Sitzung im Landesverkehrsministerium von der DB vorgetragen und blieb unwiderrspochen. Um das Ergebnis weiter zu untermauern, könnte, wie von der DB angeregt, eine Vorentwurfsplanung erstellt werden.

Vergleiche mit Baukosten anderer Eisenbahnstrecken sind nicht zielführend, weil die betrachtete Strecke nie entwidmet wurde und die Bauwerke in einem überwiegend guten Zustand sind.

12. Berücksichtigt man die geringeren Baukosten und das Personenverkehrsaufkommen auf der polnischen Seite, so ergibt sich bereits ein Nutzen/Kosten-Verhältnis von deutlich über 2.

Damit wäre nicht nur die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan weiterhin sichergestellt, sondern auch die Förderung mit EU-Mitteln in Höhe von 65% möglich.

13. Unter Einbeziehung der zu erwartenden Neuverkehre (sog. induzierter Verkehr) und der absehbaren regionalen Entwicklung, würde sich nicht nur der Nutzen/Kosten-Faktor sondern auch das betriebswirtschaftliche Ergebnis der Bahnstrecke erheblich verbessern. Diese Berechnungen könnte man auf der Grundlage der prognostizierten Fahrgastzahlen - wie vom Aktionsbündnis vorgeschlagen - umgehend durchführen, um damit überhaupt erst sagen zu können, ob ein Defizit bei dem Betrieb der Strecke entsteht und wie dies möglicherweise zu finanzieren wäre.

14. Zusammenfassend ist festzustellen, dass eine ausschließliche Betrachtung der Eisenbahnstrecke unter verkehrlichen Gesichtspunkten zu kurz greift. Viel wichtiger ist die Entwicklung der Region beiderseits der Grenze und die wirtschaftlichen Impulse der Maßnahme sowie die Erhöhung der Mobilität zwischen den beiden Ländern.

Aufgestellt am 10. 2. 2013