

# Neuer Bundesverkehrswegeplan 2015

## Projektanmeldung zum Aus- und Neubau von Schienenstrecken (Länder)

Anmeldende Stelle

XX

XX

### Projektbezeichnung

Direkte Eisenbahnanbindung von Berlin/Szczecin an die Insel Usedom (Swinoujscie/Heringsdorf)  
(„Karniner Brücke“)

### Beschreibung der Maßnahme

Reaktivierung der Strecke 6768 Ducherow – Karnin – Swinoujscie – Heringsdorf

### Benennung der Ausbauparameter

- Wiederaufbau der gewidmeten Strecke in Deutschland (35,5 km) von Ducherow bis polnische Grenze und Neubau in Polen/Swinoujscie (4,5 km): eingleisige Hauptstrecke für 120 km/h (Peenequerung 100 km/h) mit Elektrifizierung,
- Direktanbindung an bestehende Hauptstrecke Stralsund – Berlin in Ducherow bei Anklam,
- Elektrifizierung ab Anschluss an Bestandsstrecke der Usedomer Bäderbahn (UBB) in Swinoujscie bis Bahnhof Heringsdorf auf 5 km Länge.
- Integration, aber keine Reaktivierung, der historischen Hubbrücke Karnin

### Abschätzung der Investitionskosten

Lt. DB Netz AG aus August 2012 (Anlage) ca. 95 Mio. €

### Projektbegründung

- Auflösung des katastrophalen, insbesondere saisonalen, Verkehrseingpasses insbesondere für das Ostseebad Heringsdorf
- Beendigung der Abhängigkeit der polnischen Stadt Swinoujscie von Fährverbindungen, insbesondere zur Schaffung von Versorgungssicherheit bei Hochwasser, Eislagen und Sturm

-2-

- Realisierung einer marktgerechten Reisezeit von < 2 Stunden im Schienenpersonenfernverkehr zwischen Berlin/Szczecin und Heringsdorf/Swinoujscie (entsprechend Status Altstrecke bis 1945) aus touristischen Gründen zur Entlastung der Insel

Usedom vom Autoverkehr und für einen künftigen Schienengüterverkehr ab/nach Swinoujscie

- Güterverkehr über Karnin dient der Eigenversorgung der Stadt Swinoujscie, die bisher von Fähren abhängig ist, sowie der gesamten Insel Usedom zur Entlastung vom LKW-Verkehr
- Realisierung einer marktgerechten Reisezeit von 1 Stunde und 10 Minuten im Schienenpersonenschnellverkehr zwischen Szczecin über Pasewalk nach Swinoujscie/Heringsdorf (über Karniner Brücke, Kbs 203 und 175)
- Stärkung der regionalen Wirtschaftskraft und Sicherung der Arbeitsplätze im Tourismus als Existenzgrundlage auf der Insel Usedom (22.500 Beschäftigte im Tourismus allein auf dem deutschen Inselteil)
- Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der deutsch-polnischen Tourismusinsel Usedom gegenüber konkurrierenden Urlaubsdestinationen an der deutschen und polnischen Ostseeküste
- Beseitigung eines gravierenden Wettbewerbsnachteils für das größte Seeheilbad Deutschlands: Heringsdorf hat als einziges bedeutendes Seebad keinen direkten Anschluss an den Schienenfernverkehr
- Schaffung des straßenverkehrsunabhängigen Zugangs von Arbeitskräften (Pendler) und Dienstleistern zu den Tourismushochburgen
- Verbesserung der Infrastruktur in der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin, EU-Modellregion
- Förderung des Tagestourismus von und nach Berlin und Szczecin und damit Verbesserung der ganzjährigen Auslastung

### Projekthistorie

- Vorhaben ist Bestandteil des BVWP 2003 mit Hinweis auf Untersuchungsbedarf hinsichtlich Dringlichkeit
- einstimmiger Landtagsbeschluss MV am 28.1.2011 zur Unterstützung des Karniner Bahnprojektes;
- Unterstützung gemäß Koalitionsvereinbarungen des Landes Mecklenburg-Vorpommern 2011-2016 und des Landes Berlin
- Unterstützung durch die Stadt Swinoujscie und die Deutsch-Polnische „Oder-Partnerschaft“
- Deutliche Befürwortung des Projektes in der Region: 1. einstimmiger Kreistagsbeschluss 2012 des Landkreises Vorpommern-Greifswald und 2. Unterstützung durch das deutsch-polnische Aktionsbündnis „Karniner Brücke“
- Untersuchung im Auftrag BMVBS ergab 2007/2008 unzureichenden volkswirtschaftlichen Nutzen (0,73)

- Bei Berücksichtigung von seinerzeit nicht berücksichtigten polnischen Verkehren und aktuell erwarteten Fahrgastzahlen ergibt sich nun ein Nutzen >2, daher ist eine Nachberechnung im Auftrag des BMVBS erforderlich

## **Alternativenprüfung**

Ausbau der bestehenden Strecke der UBB in der Relation Züssow – Heringsdorf erreicht nicht eine vergleichbare Reisezeitverkürzung zwischen Berlin und Heringsdorf/Swinoujscie; ferner ist kein elektrifizierter Schienenpersonenschnellverkehr und kein Schienengüterverkehr über die bestehende Klappbrücke in Wolgast möglich (Anlage: Vergleich der Alternativen Karnin vs. Züssow/Wolgast)

## **Abbau raumordnerischer und regionalwirtschaftlicher Defizite**

- Katastrophale Engpass-Situation im Straßenverkehr für Touristen und Pendler, insbesondere in den Sommermonaten (s.o.)
- Erreichbarkeit von Heringsdorf/ Swinoujscie und damit der touristischen Zentren Usedom im Schienenpersonenverkehr aus dem Großraum Berlin ist mit einer Fahrzeit von derzeit ca. 4,5 Std. deutlich länger als vor 1945
- Das überwiegend westlich der Swine auf der Insel Usedom gelegene Swinoujscie (ca. 40.000 Einwohner) hat keinen Anschluss an den Schienenpersonenfernverkehr; auch die Güterversorgung ist von dem Fährverkehr abhängig (s.o)
- Seit dem Beitritt Polens zum Schengener Abkommen Ende 2007 grenzbarrierenfreier Verkehr möglich.

## **Weitere Projektwirkungen**

EU Projekt Deutschland / Polen (westliches Stadtgebiet von Swinoujscie, Verbesserung der Westanbindung der Insel Wolin)

## **Umweltfachliche Gegebenheiten**

- Weitestgehende Nutzung der gewidmeten Bahntrasse zwischen Ducherow und der deutsch-polnischen Grenze auf Usedom, dadurch kaum zusätzlicher Flächenbedarf. Betroffene Flurstücke in Deutschland sind Eigentum der DB Netz AG.

-4-

- Erhaltung des gefährdeten Seeheilbadstatus der Inselbäder durch Verringerung der MIV-Schadstoffe: Vorzüge des milden Ostseereizklimas werden durch Stausituationen im Autoverkehr zunichte gemacht.

- „Naturpark Insel Usedom“ mit 13 Naturschutzgebieten verträgt die derzeitige Verkehrssituation nicht, schon gar nicht einen alternativen Ausbau des Straßennetzes.
- EU-Modellregion Szczecin: EU fordert Verlagerung - wo möglich - von der Umwelt belastenden Straße zur sicheren Schiene

#### **Weitere Hinweise zum Projekt**

- EU-Finanzierung bis zu 2/3 der Investitionssumme möglich lt. Studie des EM MV;
- Polnische Unterstützung wurde bekundet, lokal durch die Städte Swinoujscie und Wolin sowie regional durch die Wojwodschaft Westpommern, vorausgesetzt die Elektrifizierung der Bahnlinie Angermünde-Szczecin erfolgt vorrangig. Hierzu gibt es seit 12/2012 einen Staatsvertrag zwischen Deutschland und Polen.
- Aktualisierung der Verkehrsentwicklung und Vorentwurfsplanung durch BMVBS zu veranlassen
- Siehe nähere Erläuterungen in beigefügten Anlagen.

#### **Anlagen:**

1. Kostenschätzung DB Netze „Task-Force Reaktivierung der Strecke 6768 – Ducherow-Swinoujscie – Heringsdorf“ , 2012
2. Vergleich der Alternativen: Karnin vs. Züssow/Wolgast: Dr. Reinhart Schroeder-Baumgart, ConTrack Consulting-Gesellschaft für Schienenbahnen mbH, Hannover