

Wiederinbetriebnahme (WIN) der Darßbahn ?

Untersuchung zur Wiederinbetriebnahme (WIN) der Darßbahn / Fakten, Meinungen und Argumente zum Gutachten des Büros Intraplan vom Mai 2010

Folgt man den Ausführungen von Politikern und der regionalen Presse, so sollen mit der WIN der Darßbahn zwei regionale Probleme gelöst werden.

1. Beseitigung des saisonbedingten Verkehrschaos auf der Strecke Barth- Darß/Zingst.
2. Die Ostseebäder Prerow und Zingst sollen wieder einen Bahnanschluss erhalten.

Während der unter 1. genannte Grund von den Befürwortern der Darßbahn immer lautstark und medienwirksam betont wird, weil es sich dabei um ein echtes regionales Problem handelt, was sowohl die Bewohner der Region als auch die Urlauber betrifft, wird der zweite Grund nur selten erwähnt, denn das ist kein regionales sondern mehr ein lokales Problem.

Nach Aussagen der Landesregierung, vertreten durch den Staatssekretär Herrn Schröder am 23.09.2010 vor der Gemeindevertretung Pruchten, ist es das erklärte Ziel der WIN der Darßbahn, eine signifikante Reduzierung und Verbesserung des Straßenverkehrs (Beseitigung des „Chaos im Straßenverkehr“) auf dem Zingst und Darß zu erreichen.

Nach Aussagen der Intraplan Consult GmbH (Gutachter) war dies jedoch nicht Bestandteil der Untersuchung. In der Aufgabenstellung ist diese Forderung auch nicht enthalten und kommt in den Ergebnissen auch nicht zum Ausdruck.

Die Untersuchung diene ausschließlich dem Ziel, den wirtschaftlichen Betrieb der Darßbahn unter Berücksichtigung der spezifischen Kosten des Betreibers (Investition und Unterhaltung) nachzuweisen.

Dabei wurden Kostenanteile, die sich z.B. aus dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (Drittelregelung) oder aus der Weiterbetriebsung der Buslinie A210 ergeben, nicht in die Betrachtungen einbezogen.

Weiteren Kosten, die durch die WIN der Darßbahn dem Land MV, dem Kreis NVP und den Kommunen durch Investitionen und Unterhaltungen an der dafür notwendigen Infrastruktur entstehen, sowie Folgeprobleme, die sich aus dem Betrieb der Darßbahn ergeben, waren nicht Bestandteil der Untersuchung.

Im Folgenden sollen die Auswirkungen der WIN der Darßbahn für die Region von Barth bis Zingst und Prerow untersucht werden.

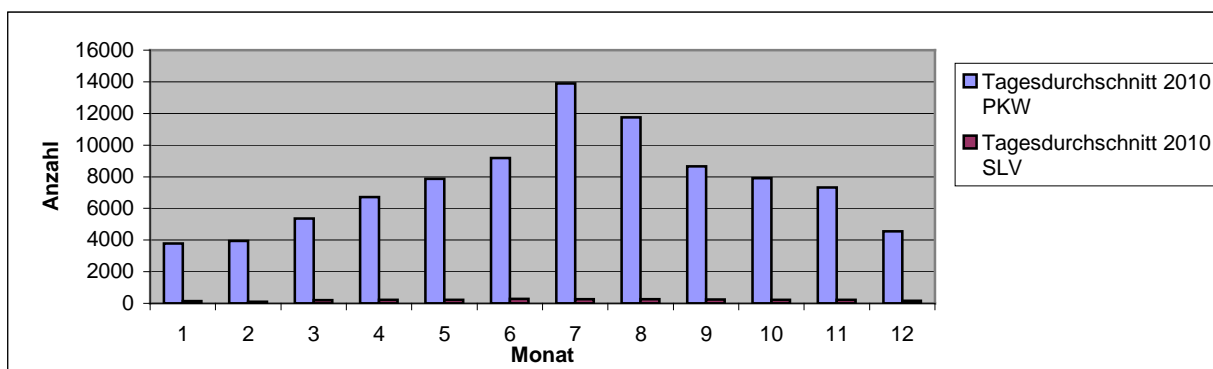
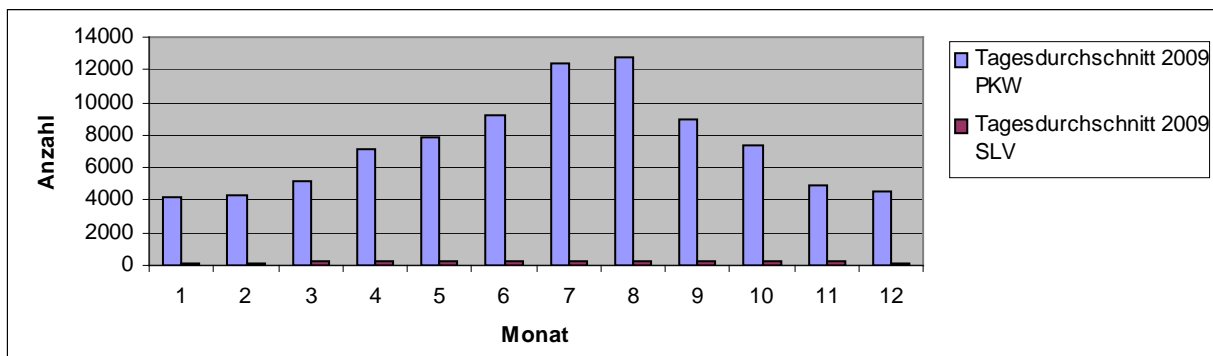
I. Saisonbedingte Verkehrsbelastungen

Die momentanen Ursachen für die „Chaotischen Straßenverhältnisse in der Saison auf dem Zingst und Darß“ sind folgende:

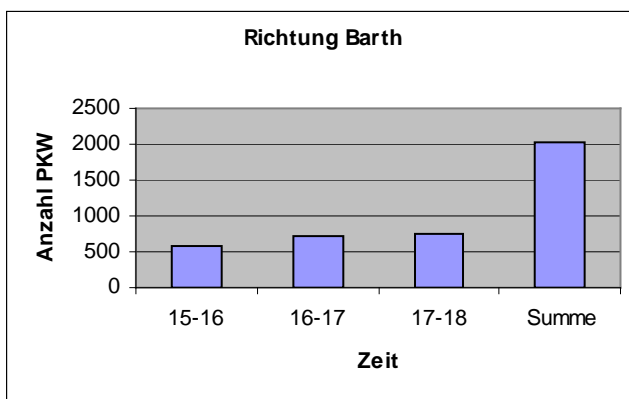
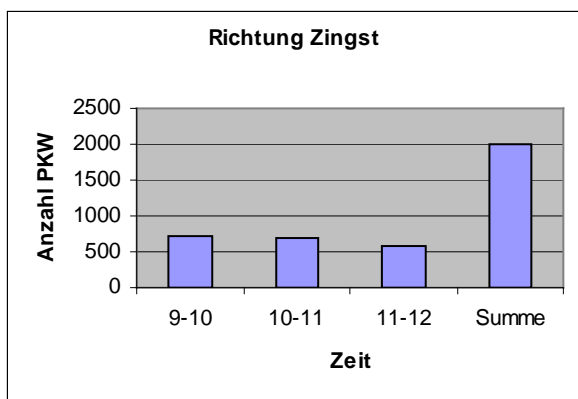
1. Hohes Verkehrsaufkommen in speziellen Zeiträumen,
2. Störungen des Verkehrsflusses durch Ampelanlagen,
3. Langsamfahrstrecken,
4. Staubbildungen.

Zu 1. Hohes Verkehrsaufkommen in speziellen Zeiträumen

Wie die nachstehenden Diagramme zeigen, ist der Straßenverkehr im Jahr sehr stark von der Urlaubssaison abhängig. Dazu treten tageszeitlich bedingt Spitzenwerte im Straßenverkehr auf, die durch den Zustrom der Urlauber aus den rückwärtigen Gebieten (Städte und Boddengemeinden) zu den Stränden zwischen Zingst und Prerow bedingt sind.



PKW-Verkehr im Juli in der Zeit von 9-12 und von 15-18 Uhr.



In der Zeit von 9 Uhr bis 12 Uhr in Richtung Zingst-Prerow gezählt Fahrzeuge: 1995
 Wird die Brückenöffnung von 9.30 Uhr bis 10.15 Uhr berücksichtigt, dann ergibt sich daraus
 eine theoretische Verkehrsdichte von: **alle 4 s ein Fahrzeug**

In der Zeit von 15 Uhr bis 18 Uhr in Richtung Barth gezählte Fahrzeuge: 2040
 Das entspricht einer theoretischen Verkehrsdichte von: **alle 5,3 s ein Fahrzeug**

Die temporäre Verkehrsdichte ist, bedingt durch die Störungen des Straßenverkehrs (Staubildungen, Sperrungen durch Ampelanlagen) noch viel größer.

Zu 2. Störungen des Verkehrsflusses

In der Saison ist auch der Wander- und Fahrradtourismus (Europäischer Fern - Radwanderweg) sehr stark.

Jeder Radfahrer, Fußgänger, Skater u.dgl. muss im Bereich der Meiningenbrücke zweimal die L21 kreuzen. Dazu dient eine Ampelanlage an beiden Seiten der Meiningenbrücke. Die Anzahl der durch die Ampelanlagen verursachten Unterbrechungen des Fahrzeugverkehrs ist deshalb sehr hoch.

Zu 3. Langsamfahrstrecken

Zu einer Verringerung des Fahrzeugdurchsatzes kommt es im Bereich der Pontonbrücke. Die reale Fahrzeuggeschwindigkeit auf der Pontonbrücke beträgt ca. 50% der Fahrgeschwindigkeit auf der Meiningenbrücke.

Zu 4. Staubildungen

In den Nachmittagsstunden 15 –18 Uhr kommt es auf dem Zingst zu erheblichen Stauungen am Abzweig Zingst-Prerow. Die Stauungen sind dadurch bedingt, dass sich an dieser Stelle der Verkehrsstrom aus Richtung Zingst nach Barth in den aus Richtung Prerow kommend einfädeln muss. Wegen dieses Nadelöhrs wird der Verkehrsfluss in Richtung Barth erheblich verzögert.

Die Ursachen für die Verkehrsstörungen in der Saison sind also eindeutig. Allein in der Zeit von 9-12 Uhr in Richtung Zingst/Prerow und von 15-18 Uhr in Richtung Barth werden 23% des gesamten Tagesverkehrs abgewickelt.

Die Urlauber dieser Region kommen in der Saison hauptsächlich wegen des Strandurlaubs. Die Parkflächen entlang des ca. 7,5 km langen Strandabschnittes zwischen Zingst und Prerow sind vorhanden und bieten den Urlaubern die großartige Möglichkeit, mit dem PKW die Übergänge zum Strand ohne lange Laufwege zu erreichen. Das ist ein riesiges Plus für diese Urlaubsregion und macht sie neben den schönen Stränden so attraktiv.

Das zeitlich hohe Verkehrsaufkommen ist deshalb nicht beeinflussbar. Alle Maßnahmen, die zu einer Reduzierung des Zugangs zu den Strandabschnitten zwischen Zingst und Prerow führen würden, wären für die Urlaubsregion kontraproduktiv.

II. Auswirkungen der WIN der Darßbahn

Mit WIN der Darßbahn soll in der Saison ein(1) Zug je Stunde von Barth nach Zingst-Prerow und zurück fahren. Das bedeutet, dass alle Bahnübergänge zweimal in der Stunde für **ca. 120 s** geschlossen werden. Davon ist der Straßenverkehr auf der L21 an den Bahnübergängen der Umgehungsstraße in Barth und auf den beiden Abzweigen in Richtung Zingst direkt betroffen. Die Bahnübergänge in Tannenheim und in Pruchten sind indirekt davon betroffen, was jedoch wegen der Linksabbieger zu Rückstauungen bis auf die L21 führen kann.

Allein für die Strecke von Barth bis nach Prerow und wegen des Rückstaus teilweise auch für die Strecke nach Zingst bedeutet dies innerhalb von 8-18 Uhr eine zusätzlich Straßensperrungszeit von ca. 2,25 h. Das entspricht einer Zeit von ca. 3 zusätzlichen Brückenöffnungen.

Auf der Bahnstrecke von Barth nach Prerow wird wegen der 11 Bahnübergänge in einem Zeitraum von 10 h der lokale Straßenverkehr für ca. 7,5 h unterbrochen. Daraus ergeben sich große Probleme für die lokale Infrastruktur und für deren Umwelt.

Die logische Schlussfolgerung daraus ist, dass die WIN der Darßbahn zu erheblichen Behinderungen des Straßenverkehrs führt. Davon ist ganz besonders der saisonbedingte Straßenverkehr mit dem hohen Verkehrsaufkommen in den Tageszeiten von 9-12 und von 15-18 Uhr betroffen.

III. Entlastung des Straßenverkehrs durch die Darßbahn.

Welche Entlastung würde die Darßbahn für die durch die Saison bedingten Verkehrsbelastungen bringen?

Wie unter I. dargestellt ist es hauptsächlich der Zustrom der Tagesurlauber aus dem rückwärtigen Raum, der in der Zeit von 9-12 Uhr und von 15-18 Uhr das hohe Verkehrsaufkommen bewirkt. In der Zeit von 9-12 Uhr sind das, wie gezählt, 1995 Fahrzeuge. Unter der berechtigten Annahme, dass

davon 85 Prozent Tageurlauber sind und dem in der Studie von Intraplan angegebenem mittlerem Besetzungsgrad von 2,4 Personen in der Ferienzeit, sind das ca. 4050 Personen, die in diesen 3 Stunden zum Strand fahren. Um das Verkehrsaufkommen real zu entlasten, müssten mindesten 25% der Tagesgäste, das sind 1017 Gäste, auf die Darßbahn umsteigen. Mit zwei Triebwagen wäre das in 3 Stunden theoretisch denkbar. Legt man den Verteilerfaktor von Intraplan zu Grunde, dann wären es 762 Fahrgäste, die in der Zeit von 9-12 Uhr nach Zingst, und 254 Fahrgäste, die in dieser Zeit nach Prerow fahren müssten.

Der Strandabschnitt zwischen Zingst und Prerow ist ca. 7,5 km lang. Bei 4050 Urlaubern in diesem Strandabschnitt bedeutet dies eine Dichte von 0,55 Urlaubern pro Meter. Wenn diese Urlauber, die mit der Bahn nach Zingst fahren würden auch nur annähernd vergleichbare Verhältnisse mit den anderen Strandabschnitten vorfinden wollten, müssten sie im Mittel 925 m laufen, und das mit Kindern, Strandausrüstung u. dgl.. Hinzu kommt, dass der Urlauber erst vom Urlaubsquartier zum Bahnhof laufen und dort ein Ticket kaufen muss, um dann mit der Bahn fahren zu können. Abends dann die gleiche Prozedur zurück. Das ist nur denkbar bei Urlaubern, die dazu gezwungen sind, da sie über kein Fahrzeug verfügen. Die Urlauber, die ein Fahrzeug besitzen und zum Strand wollen, benutzen dieses wie bisher und fahren nicht mit der Bahn.

Die Schlussfolgerung daraus ist, dass die WIN der Darßbahn den Straßenverkehr in den saisonbedingten Spitzen nicht reduziert.

IV. Zusätzliche Kosten und Belastungen durch die WIN der Darßbahn.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung von Intraplan beinhaltet nur die Kosten, mit denen die Wirtschaftlichkeit der WIN der Darßbahn gerechtfertigt werden soll. Das sind die Kosten, die zu Lasten des Bahnbetreibers gehen. Obwohl in der Untersuchung (Seite 7 des Gutachtens) ausgesagt wird, dass die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung die volkswirtschaftliche Nutzungskomponente berücksichtigt, sind alle notwendigen Folgekosten nicht Bestandteil der Studie. Folgekosten sind die Kosten, die im Zuge der WIN der Darßbahn vom Land, dem Kreis und den Kommunen zu übernehmen sind.

Im Einzelnen handelt es sich dabei um:

1. lfd. Zuschussbedarf für die Leistungen der Darßbahn, die auf das Land MV entfallen.
2. Kosten, die aus dem Eisenbahnkreuzungsgesetz resultieren.
3. Kosten für die Sicherung der Gleisanlagen gegenüber kommunalen Einrichtungen.
4. Kosten für Erneuerung von Teilen der Europäischen Fern-Radwanderwege.
5. Kosten für den innerörtlichen Verkehr zur Beförderung der Bahnreisenden zur den Zielorten.
6. Kosten für Bahnübergänge zu landwirtschaftlichen Flächen.
7. Kosten durch den Wegfall von Parkflächen an den Strandabschnitten zwischen Zingst und Prerow.
8. Jährliche Kosten für die Erhaltung und Erneuerung der durch die WIN der Darßbahn bedingten Infrastruktureinrichtungen der Kommunen.
9. Umweltzerstörungen im Nationalpark und Auswirkungen auf die Lebensqualität

Zu 1. Der lfd. Zuschussbedarf in Höhe von 1.275 Mio Eur des Landes MV für die Leistungen der Darßbahn muss zwangsläufig anderen in Betrieb befindlichen Bahnlinien entzogen werden.

Zu 2. Die nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz §6 (1) nicht auf den Bahnbetreiber entfallenden Kosten betragen 3,52 Mio Eur. Von den in der Planung vorgesehenen 11 Bahnübergängen haben vermutlich vier die Stadt Barth, zwei die Gemeinde Pruchten, je eine die Orte Prerow und Zingst und drei der Landkreis mit zu finanzieren. Dabei ist

fraglich, ob die für die Kommunen vorgesehene Anzahl beschränkter Bahnübergänge den Erfordernissen gerecht wird.

- Zu 3. Die zu sichernde Strecke der zu den Gleisanlagen parallelverlaufenden Straßen und Wege innerhalb der Kommunen wird voraussichtlich 575 m betragen. Davon entfallen ca. 475 m auf die Stadt Barth, ca. 100 m auf die Gemeinde Pruchten.
- Zu 4. Teile des Europäischen Radwanderweges sind generell zu erneuern oder zu verlegen. Das betrifft den z.Z. auf dem Bahndamm von der Meiningenbrücke nach Zingst verlaufenden Radweg mit einer Länge von ca. 2300 m sowie Teile des Radweges in der Gemarkung Pruchten.
- Zu 5. Die Bahnhöfe in den Orten Prerow und Zingst liegen dezentral. In beiden Orten ist es notwendig, eine Infrastruktur zu schaffen, mit deren Hilfe die Bahnreisenden zu den Zielorten kommen können. Die Infrastruktur für solche Maßnahmen ist durch die Kommunen zu finanzieren. Eine Umlage solcher Kosten zusätzlich zu den anfallenden Transportkosten auf die Bahnreisenden ist kontraproduktiv bezüglich der Auslastung der Bahn. Fraglich ist auch, wie eine solche Maßnahme in der Hochsaison in den genannten Orten problemlos organisiert werden kann.
- Zu 6. Entlang der Bahnlinie von Barth nach Prerow befinden sich landwirtschaftliche Flächen, deren Zugänglichkeit gesichert werden muss. Dazu sind entweder gesicherte Bahnübergänge erforderlich oder es sind neue Zuwegungen herzustellen. Z.B. kann der Zugang zum Reiterhof in Pruchten nur durch einen weiteren Bahnübergang oder durch den Ausbau einer Straße sichergestellt werden. Gleiches gilt für den Zugang zu den boddenseitigen Grünlandflächen in Bresewitz und für die südwestlich von Barth gelegenen Acker- und Grünlandflächen sowie für die westlich und südlich von der L21 gelegenen Grünlandflächen auf dem Zingst und Darß.
- Zu 7. Beim Bau der Bahnlinie von Zingst nach Prerow werden die landseitig hinter dem Bahndamm liegenden Parkflächen nicht mehr nutzbar sein. Das sind ca. 25% aller vorhandenen Parkflächen. **In den vorstehenden Ausführungen wurde darauf verwiesen, wie wichtig diese Parkflächen für den Tourismus der Region sind.** Darüber hinaus werden dadurch auch Einnahmen der Kommunen reduziert (negative Einnahmen), die somit als **Kosten** zu bewerten sind.
- Zu 8. Die WIN der Darßbahn verursacht nicht nur einmalig auftretende Kosten bei den betroffenen Kommunen, besonders bei der Stadt Barth und der Gemeinde Pruchten, sondern auch lfd. Kosten für die Wartung, Instandhaltung und Abschreibung der dafür notwendigen Infrastruktur. Müssen diese zwangsweise zum Zweck der WIN und des Betriebes der Darßbahn in die Haushalte der Stadt Barth und der Gemeinde Pruchten eingestellt werden, hat das zusätzliche Kosten und Belastungen zur Folge, die mit **Sicherheit** auf Dauer die Finanzkraft der Kommunen überfordert.
- Zu 9. Die WIN der Darßbahn ist mit enormen Eingriffen in die Landschaft des Nationalparks verbunden. Der Bau neuer Bahntrassen durch den Freesenbruch und entlang der L 21 bis nach Prerow ist nicht nur eine Frage von Kosten und massiver Umweltzerstörung. Die für die Zerstörung der Natur notwendigen Ausgleichsmaßnahmen haben enorme Auswirkungen auf die Region. Da Flächen für Ausgleichsmaßnahmen nur begrenzt zur Verfügung gestellt werden können, werden andere für die Region wichtige Baumaß-

nahmen dadurch blockiert oder vollständig verhindert.

An der südlichen Boddenkette würden unwiederbringlich Werte wie Ruhe und ursprüngliche Natur verloren gehen und sich damit die Lebensqualität der hier lebenden Menschen sowie die Attraktivität für Gäste und Touristen wesentlich verschlechtern.

Schlussfolgerungen:

Das hohe Verkehrsaufkommen ist eine direkte Folge der Attraktivität der Strandgebiete auf dem Darß und Zingst. Die hervorragende Infrastruktur ermöglicht es den Urlaubern, mit ihren Fahrzeugen bequem die Strandgebiete zu erreichen. Genau diese Vorteile machen die Region für die Urlauber so interessant.. Das hohe Verkehrsaufkommen in der Urlaubssaison ist deshalb nicht vermeidbar. Ursachen für die Probleme bei dem Straßenverkehr sind neben dem hohen Verkehrsaufkommen besonders die Störungen im Verkehrsfluss. Diese sind, mit Ausnahme der Brückenöffnungen, durch Veränderungen an der Infrastruktur (Brücken-, Straßen- und Wegebau) regulierbar.

Die WIN der Darßbahn bringt ganz enorme Einschränkungen für den regionalen und besonders für den saisonalen Straßenverkehr.

Eine Reduzierung des saisonalen Straßenverkehrs durch die WIN Darßbahn ist nicht zu erwarten. Es gibt in dem Gutachten keine Hinweise, wie der motorisierte Individualverkehr wesentlich verringert werden kann und soll.

Die WIN der Darßbahn verursacht weitere einmalige und auch laufende Kosten für das Land MV, für den Kreis NVP sowie für die betroffenen Kommunen, insbesondere für Barth und Pruchten. Diese Kosten sind bislang nicht ermittelt worden und können deshalb noch nicht beziffert werden. Sie könnten den finanziellen Ruin für die betroffenen Kommunen zur Folge haben.

Die aus den Verkehrsunterbrechungen resultierenden Belastungen für Umwelt, Straßenverkehr und Lebensqualität des Menschen sind unverantwortlich weil unberechenbar.

Der Eingriff in die Natur des Nationalparks ist irreparabel und absehbar unverhältnismäßig zum zu erwartenden Nutzen. Die daraus notwendigerweise folgenden Ausgleichsmaßnahmen haben nachteilige Auswirkungen auf die Region, Vorteile können bisher nicht hergeleitet werden.

Die Gutachter von Intraplan empfehlen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit auf die WIN der Darßbahn von Zingst nach Prerow zu verzichten.

Welch ein Unsinn wäre die WIN der Darßbahn für **nur einen** Bahnanschluß nach Zingst! Nutznießer davon wäre allein die UBB, die eine weitere Bahnlinie betreiben kann, deren Rentabilität jedoch, gemessen an den gesamten volkswirtschaftlichen Aufwendungen und Belastungen, von Anfang an infrage gestellt werden muss. Ob der Bahnanschluss wirklich vorteilhaft für die Gemeinde Zingst ist, darf gleichfalls bezweifelt werden.

Insgesamt ist klarzustellen, dass die WIN der Darßbahn für die betroffene Region keine Vorteile, dafür aber erhebliche Nachteile erkennen lässt. Dazu kommt, dass mit den vorstehend genannten Problemen mit Sicherheit nicht alle erfasst wurden.

Es ist davon auszugehen, dass die Bilanz der WIN der Darßbahn am Ende noch viel schlechter ausfallen wird.

So ist z.B. bei den bisherigen Untersuchungen nur von höhengleichen Kreuzungen auf der

L21 ausgegangen worden. Es ist jedoch fraglich, ob das bei dem hohen Verkehrsaufkommen und bei den tageszeitlich bedingten Spitzenwerten auch noch vertretbar ist, solche Kreuzungsanlagen zu bauen (EBKrG).

Wer ernsthaft eine Verbesserung des saisonalen Straßenverkehrs auf der Strecke Barth-Prerow erreichen will, der muss auch bereit sein, alternative Möglichkeiten zur WIN der Darßbahn in Betracht zu ziehen. Dieses ist bis auf den heutigen Tag nicht geschehen. Es gibt keinen Variantenvergleich zwischen Bus und Bahn oder anderen verkehrsoptimierenden Möglichkeiten.

Für uns stellt sich das Gutachten als äußerst einseitig in der Bewertung dar. Hier ist insbesondere auf die Ausführungen ab S.91 des Gutachtens hinzuweisen. Selbst die Abweichung vom Bewertungsverfahren – Standardisierte Bewertung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben des Öffentlichen Personennahverkehrs- i.d.F 2006 kommt nicht zu einem Kosten-Nutzen-Verhältnis, das eine Realisierung oder Förderfähigkeit in Betracht ziehen würde.