

## Auswirkungen eines Swine-Tunnels auf den überregionalen Seeverkehr

Zusammenfassung, Stand 12.06.2017

### 1. Ausgangssituation und Vorgehen

Die Stadt Swinemünde wird durch den Fluss „Swine“ geteilt. Dabei liegt der größte Teil und das Zentrum der Wohnbebauung auf der Insel Usedom, die wesentlichen Hafenanlagen und die Verkehrsanbindung in das polnische Hinterland aber auf der Insel Wollin. Momentan verbinden zwei Fährlinien beide Seiten der Stadt miteinander. Als Ersatz für die südliche Fährverbindung, über welche der größte Teil des überregionalen Individualverkehrs und die gesamte Versorgung Swinemündes realisiert werden, ist ein Straßentunnel unter der Swine in Planung, der zu einer deutlichen Kapazitätserhöhung und einem Qualitätssprung für den innerstädtischen Verkehr und die Anbindung an das polnische Hinterland führen wird. Als Begleiterscheinung wird jedoch auch das deutsche Straßennetz von den östlich gelegenen Hafenteilen Swinemündes aus besser erreichbar sein. Die zukünftig aus dem Hafen resultierenden Fahrzeugbewegungen über die Insel Usedom sind Gegenstand des vorliegenden Teलगutachtens.

Als Treiber signifikanter Fahrzeugströme sind im Fähr- und RoRo-Verkehr die Nord-Süd-Verbindungen mit Trelleborg und Ystad, sowie im Ost-West-Verkehr die mögliche Etablierung einer neuen Verbindung nach Russland oder Finnland identifiziert worden. Im Massengutverkehr werden Zulieferungen von Getreide und Futtermitteln aus dem Raum Vorpommern eine erhebliche Rolle spielen. Weitere in Swinemünde umgeschlagene Gutarten werden keinen zusätzlichen Fahrzeugverkehr über Usedom bewirken.

Um diese Auswirkungen qualitativ und quantitativ darzustellen, wurden die zu erwartenden Pkw- und Lkw-Verkehre über die Insel Usedom in drei Szenarien berechnet. Diese bilden verschiedene Ausbaumöglichkeiten der Grenzübergänge und der Bundesstraße 110 nach Fertigstellung des Swine-Tunnels ab. Die Annahmen wurden zusätzlich durch Experteninterviews mit Reedereien und Hafenbetreibern abgesichert und durch eine Worst-Case Analyse, mit einer längerfristigen Sperrung der Verkehrsanbindung auf polnischer Seite ergänzt

## 2. Ergebnisse der Untersuchung

Auf dem Nord-Süd-Korridor wird sich das Einzugsgebiet der Fähr- und RoRo-Verkehre via Swine-Tunnel vom östlichen Berliner Ring über Vorpommern erstrecken. Die westlich davon befindlichen Gebiete werden dem Fähr- und RoRo-Verkehr im Hafen Rostock zugeschrieben. Für Verkehre aus Richtung Frankfurt/Oder sowie Polen zum Fährhafen Swinemünde besteht via Swine-Tunnel keine Wegersparnis und sind daher als Verkehre via Usedom auszuschließen. Für den Hafen Rostock sind keine weiteren Auswirkungen im mehrfach täglichen Fähr- und RoRo-Verkehr nach Schweden zu erwarten. Der Hafen Sassnitz bietet auf Grund seiner geographisch günstigen Lage nach Schweden eine deutlich verkürzte Überfahrtsdauer an. Trotz der bestehenden Konkurrenz Swinemündes mit deutlich mehr Abfahrten pro Tag werden keine Auswirkungen auf die einmal tägliche Fährabfahrt nach Schweden zu erwarten sein. Des Weiteren bestehen keine Auswirkungen im Fähr- und RoRo-Verkehr nach Schweden der kleineren Häfen Vorpommerns.

Unter der Annahme der Existenz einer neuen Fährlinie von Swinemünde nach Russland/Finnland wird sich auf dem Ost-West-Korridor das Angebot für RoRo-Verkehre in den östlichen Ostseeraum verbessern. In Folge dieser wird sich die ostwärts gerichtete Abwanderungstendenz fortsetzen, sodass dem Fähr- und RoRo-Verkehr in die östlichen Ostseegebiete vom Hafen Rostock aus kein quantitativer Zuwachs unterstellt wird. Zudem wird der Hafen Sassnitz im Ostseelängsverkehr nicht konkurrenzfähig zu Rostock und Swinemünde sein und sich somit nicht reaktivieren lassen.

Im Massengutverkehr, vorrangig im Segment Getreide und Futtermittel, wird sich der Einzugsbereich des Hafens Swinemünde auf Vorpommern ausdehnen. Bestätigt sich diese Annahme könnten bis zu 1 Millionen t. pro Jahr Getreide- und Futtermittelzulieferungen nach Sassnitz und Rostock ausbleiben. Kleinere Häfen, wie Wolgast und Vierow sind wahrscheinlich weniger betroffen, da hier inzwischen die reine Lagerfunktion überwiegt. Jedoch könnte mit Bestehen des neuen Getreideterminals im Hafen Swinemünde der Getreide-Feederverkehr im Konsolidierungsverfahren der Häfen Vorpommerns nach Swinemünde an Attraktivität gewinnen und weitere Ladungsverschiebungen bedeuten.

Unter der empirischen betrachteten Annahme, dass der Fähr- und RoRo-Verkehr in Swinemünde zu 75 % ausgelastet ist, wurde im Szenario 1 der mittlere tägliche Verkehr über Usedom und der bestehenden Gewichtsbeschränkung von 7,5 t am Grenzübergang Garz mit 184 Pkw bewertet. Mit Aufhebung der Gewichtsbeschränkung am Grenzübergang Garz und der weiter bestehenden Staugefahr auf dem deutschen Straßennetz zwischen der A20 und Swinemünde wird im zweiten Szenario der durchschnittlich tägliche Verkehrs mit 184 Pkw und 1.360 Lkw über Usedom prognostiziert. Im dritten Szenario wird sich mit Fertigstellung einer leistungsfähigen und staufreien Anbindung über Usedom an die A20 die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung zunehmen, so dass mit 368 Pkw und 1.836 Lkw über Usedom zu rechnen ist.

In der weiteren Betrachtung möglicher Verlagerungspotentiale aus den Szenarien 1-3 wurde ein realistischer Lastfall (Worst-Case) miteinbezogen. In diesem Fall ist Swinemünde nicht über Wollin erreichbar. Ausgehend vom ersten Szenario wurde die mittlere täglich Verkehrsbelastung im Lastfall auf 1.630 Pkw beziffert. Das Verlagerungspotential im zweiten Szenario unter den beschriebenen Worst-Case-Bedingungen wird mit 1.630 Pkw und 2.226 Lkw als durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung über Usedom kalkuliert. Im dritten Szenario werden im Durchschnitt pro Tag im Lastfall 1.630 Pkw und 3.128 Lkw den leistungsfähigen A20-Zubringer über Usedom nutzen.

Unter Berücksichtigung der vorangegangenen Ergebnisse werden mit Aufhebung der Gewichtsbeschränkung am Grenzübergang Garz Auswirkungen im Massengutverkehr aus Vorpommern zu erwarten sein. Der Swine-Tunnel und das neue Getreideterminale könnten neue wirtschaftliche Anreize schaffen, das Einzugsgebiet des Hafens Swinemünde auf Vorpommern ausweiten und damit das Wachstum im Getreideumschlag der deutschen Ostseehäfen schmälern.