

Usedom – Verkehrsgutachten zu den Auswirkungen einer festen Swinequerung

Kurzzusammenfassung/Summary

Die Inseln Usedom und Wollin werden derzeit durch die Swine als natürliche Zäsur getrennt. Über die Swine gibt es bislang keine feste Straßen- oder Schienenverbindung. Es existieren zwei Fährverbindungen. Planungen der Stadt Swinemünde, deren Gebiet sich auf Teile beider Inseln erstreckt, sehen die Errichtung eines Tunnels zur Unterquerung der Swine vor.

Im Zusammenhang mit diesen Planungen für eine erste feste Swinequerung war im Auftrag der Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern ein Verkehrsgutachten zu erarbeiten. Inhalt des Verkehrsgutachtens sind die Untersuchung der verkehrlichen Wirkungen dieser festen Swinequerung sowie das Ableiten eventuell erforderlicher baulicher und sonstiger Maßnahmen im Straßennetz der Insel Usedom. Der vorliegende Abschlussbericht fasst die Ergebnisse des Gutachtens zusammen und erläutert diese.

Eine umfassende Verkehrsanalyse bildete die Basis für die Erarbeitung des Verkehrsgutachtens. Zunächst waren umfangreiche Datenmengen aus Langzeit- und Kurzzeitzählungen im Untersuchungsraum zu analysieren. Auf der Basis der quantitativen Verkehrsanalyse wurde die Verkehrsqualität im Untersuchungsraum bewertet. Im Ergebnis können die derzeitigen Verkehrsbelastungen im Untersuchungsnetz flächendeckend als moderat bezeichnet werden. Sie befinden sich durchgängig innerhalb der jeweils verträglichen Bandbreiten.

Auf die Verkehrsanalyse aufbauend wurde eine mehrstufige Prognoseberechnung für den Zeithorizont 2030 mit den folgenden Teilschritten durchgeführt:

- Trendprognose (Fortschreibung der bisherigen Entwicklung)
- Wirkungen einer festen Swinequerung
- Wirkungen von BVWP-Maßnahmen
- Wirkungen einer Ertüchtigung der B 110 sowie einer Freigabe der GÜSt Garz für den Schwerverkehr

Um der großen wirtschaftlichen und verkehrlichen Bedeutung des Seehafens Swinemünde für die Region Rechnung zu tragen, wurde ergänzend bzw. untersetzend zum vorliegenden Verkehrsgutachten das Teilgutachten „Auswirkungen eines Swine-Tunnels auf den überregionalen Verkehr“ erarbeitet¹. Die Ergebnisse dieses Gutachtens sind in verdichteter Form in den vorliegenden Abschlussbericht zum Verkehrsgutachten übernommen worden.

Die Prognoseberechnungen hatten die Berechnung von Verkehrsmengengerüsten für die nachstehend aufgeführten Prognosefälle zum Ergebnis:

| | |
|---------------------|--|
| Prognose-Ohnefall | keine Veränderungen im Netz (Trendprognose) |
| Prognose-Planfall 1 | feste Swinequerung (Modellprognose) |
| Prognose-Planfall 2 | wie vor + Freigabe für Lkw > 7,5 t an der GüSt Garz (Modellprognose) |
| Prognose-Planfall 3 | wie vor + Ertüchtigung der B 110 (Modellprognose) |

Die mittels der genannten Verkehrsmengengerüste berechneten Prognose-Verkehrsbelastungsdaten für den Zeithorizont 2030 führten zu den folgenden Erkenntnissen:

- Für die Entwicklung bis 2030 ist unabhängig von der Swinequerung mit einem allgemeinen Verkehrszuwachs um insgesamt ca. 13 % zu rechnen. Beim Schwerverkehr als Teilmenge des Gesamtverkehrs beträgt der Zuwachs sogar 32 %.

¹ CPL Competence in Ports and Logistics Wenzel, Heine & Kollegen, Rostock, 06/2017

- Die Wirkungen der festen Swinequerung sind als moderat zu bezeichnen, wenn daneben keine weiteren Maßnahmen greifen (entsprechend Szenario bzw. Planfall 1). Die Verkehrszuwächse bleiben im Wesentlichen auf die Insel Usedom begrenzt (Urlauberverkehr). Die moderaten zusätzlichen Verkehrsmengen vom und zum Seehafen Swinemünde wirken sich darüber hinaus durchgängig auf die B 110 bis zur AS Jarmen der BAB A 20 aus.
- Beim zusätzlichen Entfall der Tonnagebegrenzung an der GüSt Garz gemäß Planfall bzw. Szenario 2 und – noch drastischer – bei der im Planfall bzw. Szenario 3 unterstellten zusätzlichen Ertüchtigung der B 110 zwischen der GüSt Garz und der BAB A 20 AS Jarmen steigen die Verkehrsbelastungen auf der B 110 bis zur AS Jarmen der BAB A 20 durchgängig deutlich an. Dieser Zuwachs speist sich im Wesentlichen aus den Hafenverkehren des Fährhafens Swinemünde, ist also überwiegend Schwerverkehr. Daher hat in den genannten Szenarien der Schwerverkehr auf der B 110 westlich von Anklam einen ungewöhnlich hohen Anteil von bis ca. 42 % (Planfall 2) bis 45 % (Planfall 3) am Gesamtverkehr.

Die Auswirkungen der Prognose-Verkehrsbelastungsdaten auf die Bundesstraßen im Untersuchungsraum wurden im Rahmen einer Szenarien-bezogenen Engpassanalyse detailliert untersucht. Engpässe wurden dort verortet, wo die bestehende Straßenverkehrsinfrastruktur unter den prognostizierten Verkehrsbelastungen an ihre Grenzen gelangt, sei es in Bezug auf die Verkehrsqualität und/oder in Bezug auf die Verträglichkeit. Aus den Ergebnissen der Engpassanalyse wurden Maßnahmen zur Engpassbeseitigung abgeleitet. Diese setzen an den Engpassursachen an und sind in der Regel baulicher Art. Eine Übersicht über alle erarbeiteten Maßnahmen und deren Zuordnung zu den jeweiligen Planfällen bzw. Szenarien enthält die folgende Tabelle.

| Lfd. Nr. | Maßnahme Lage/Bezeichnung | Beschreibung | Bruttobaukosten [€] | Szenario | | |
|----------|--|---|---------------------|----------|---|---|
| | | | | 1 | 2 | 3 |
| 1 | Ausbau der B 110 zwischen BAB A 20 und Anklam | 2streifiger Ausbau regelwerkskonform gemäß RAL 2012 auf ca. 23 km | 25,0 Mio | X | X | X |
| 2 | Ausbau der B 199 zwischen BAB A 20 und Görke | 2streifiger Ausbau regelwerkskonform gemäß RAL 2012 auf ca. 23 km | 25,0 Mio | X | X | X |
| 3 | Ausbau Knotenpunkt B 110/ B 199 Görke | Ausbau des Knotenpunktes regelwerkskonform gemäß RAL 2012 als Kreisverkehrsplatz | 0,5 Mio | X | X | X |
| 4 | Ausbau Knotenpunkt B 110/ B 111 Mellenthin | Ausbau des Knotenpunktes regelwerkskonform gemäß RAL 2012 als Kreisverkehrsplatz | 0,5 Mio | X | X | X |
| 5 | Neubau einer Ortsumgehung Murchin im Zuge der B 110 | 2streifiger Neubau auf ca. 0,7 km | 2,0 Mio | | X | X |
| 6 | Neubau der Peenebrücke im Zuge der B 110 bei Zecherin | 2streifiger Neubau über den ca. 0,35 km breiten Peenestrom mit ausreichender wasserseitiger Durchfahrthöhe zur Vermeidung regelmäßiger Brückenöffnungen | 20,0 Mio | | X | X |
| 7 | Neubau einer Ortsumgehung Zirchow im Zuge der B 110 | 2streifiger Neubau auf ca. 1,7 km | 5,0 Mio | | X | X |
| 8 | Erweiterung der B 109 nördlich Anklam (Peeneniederung) | 4streifiger Ausbau auf ca. 2,5 km einschließlich 2 Brücken über die Peene und über die Bahnstrecke Berlin-Greifswald | 30,0 Mio | | X | X |
| 9 | Ausbau der B 110 Zirchow - GüSt Garz | 2streifiger Aus- und teilweise Neubau auf ca. 4,9 km mit Erweiterung zu geringer Querschnittsbreiten und Beseitigung zu enger Radien | 7,2 Mio | | | X |

Abschließend wurde der erhebliche bauliche Aufwand für eine Ertüchtigung des Untersuchungsnetzes im Hinblick auf die Aufnahme des zusätzlichen Verkehrsaufkommens bei einem Entfall der Tonnagebegrenzung an der GüSt Garz und/oder einer Ertüchtigung der B 110 zwischen der GüSt Garz und der BAB A 20 AS Jarmen den erreichbaren Nutzeffekten gegenübergestellt und dabei insbesondere die folgenden Aspekte abgewogen:

- Der potenzielle Zusatzverkehr wäre bezogen auf die Insel Usedom als Durchgangsverkehr anzusehen. Das heißt er belastet das Straßennetz, ohne dort Quelle oder Ziel zu haben. Der Charakter der Insel als Tourismusschwerpunkt wird auf diese Weise beeinträchtigt, ohne dass eine entsprechende Wertschöpfung zu erwarten ist.
- Die Tatsache, dass ein überproportional großer Anteil des Zusatzverkehrs Schwerverkehr wäre, verschärft den vorgenannten Aspekt einer Schwächung des Tourismus als Hauptwirtschaftszweig der Insel Usedom.
- Der Zusatzverkehr speist sich zu einem großen Teil aus Güterverkehr zum und vom Fährhafen Swinemünde. Gleichzeitig existieren in geringer Entfernung an der Ostseeküste Mecklenburgs alternative Häfen für eine seeseitige Anbindung. Diese verfügen bereits oder in naher Zukunft über eine sehr gute Hinterlandanbindung ohne zusätzliche Belastung sensibler Gebiete durch verkehrsbedingte Emissionen.

Aus den vorgenannten Gründen wird eine weitere Verfolgung der Szenarien 2 und 3 mit einem Entfall der Tonnagebegrenzung an der GüSt Garz und/oder einer Ertüchtigung der B 110 zwischen der GüSt Garz und der BAB A 20 AS Jarmen nicht empfohlen.

Empfohlen wird vielmehr eine Weiterverfolgung des Szenarios 1 mit der festen Swinequerung und ohne den Entfall der Tonnagebegrenzung an der GüSt Garz und ohne Ertüchtigung der B 110 zwischen der GüSt Garz und der BAB A 20 AS Jarmen. Hier sind die verkehrlichen Wirkungen moderat und bleiben im Wesentlichen auf die Insel Usedom begrenzt. Dieses Szenario vorausgesetzt, ergeben sich aus den durchgeführten Untersuchungen die folgenden Engpässe bzw. entsprechenden Maßnahmen:

| Lfd. Nr. | Lage und Bezeichnung der Maßnahme | Beschreibung | Bruttobaukosten [Mio €] |
|----------|---|--|-------------------------|
| 1 | Ausbau der B 110 zwischen BAB A 20 und Anklam | 2streifiger Ausbau regelwerkskonform gemäß RAL 2012 auf ca. 23 km | 25,0 |
| 2 | Ausbau der B 199 zwischen BAB A 20 und Görke | 2streifiger Ausbau regelwerkskonform gemäß RAL 2012 auf ca. 23 km | 25,0 |
| 3 | Ausbau Knotenpunkt B 110/ B 199 Görke | Ausbau des Knotenpunktes regelwerkskonform gemäß RAL 2012 als Kreisverkehrsplatz | 0,5 |
| 4 | Ausbau Knotenpunkt B 110/ B 111 Mellenthin | Ausbau des Knotenpunktes regelwerkskonform gemäß RAL 2012 als Kreisverkehrsplatz | 0,5 |

Als ergänzende Maßnahme mit dem Ziel einer Verkehrssituations-angepassten Verkehrsverteilung wird eine Erweiterung des bereits bestehenden „Verkehrslaitsystems Usedom“ empfohlen. Diese sollte derart erfolgen, dass zusätzlich zu den auf der Insel Usedom vorhandenen Wechselverkehrszeichen weitere derartige Anzeigen an den relevanten Anschlussstellen der A 20 errichtet werden (B 110, B 111 und B 199).

Im Planfall 1 wird unter der Maßgabe der Umsetzung vorgenannter Maßnahmen im gesamten Untersuchungsnetz mindestens die Verkehrsqualitätsstufe „D“ oder besser gewährleistet.