



**CENTRAL
EUROPE**
COOPERATING FOR SUCCESS.



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

1CE055P2 - SoNorA



O4.1.3

Kurzexpertise „Möglichkeiten einer EU-Förderung zum Wiederaufbau der früheren Eisenbahnstrecke Berlin - Swinemünde (Świnoujście) über Karnin“

| | | | | | |
|--------------|--|------|------------|--------|-------|
| Work Package | WP4 - Removing Obstacles to Infrastructure Realization | | | | |
| Action | O4.1.3 – Kurzexpertise „Möglichkeiten einer EU-Förderung zum Wiederaufbau der früheren Eisenbahnstrecke Berlin - Swinemünde (Świnoujście) über Karnin“ im Auftrag des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern | | | | |
| Author | ATI erc gmbH, Hagenower Straße 73, D-19061 Schwerin, Telefon +49 (0) 385-39 93-772, Telefax +49 (0) 385-39 93-780, www.ati-erc.de, Dipl.-Ing. Petra Seidenberg | | | | |
| Version | 1 | Date | 18.04.2011 | Status | Draft |

Document Approval Chronology

| Document | | | Revision / Approval | |
|----------|------|--------|---------------------|--------|
| Version | Date | Status | Date | Status |
| 1 | 2011 | draft | 2011 | |
| 2 | | | | |

Inhalt

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Zusammenfassung | 4 |
| 2 | Einleitung | 5 |
| 2.1 | Anlass und Ziel der Studie | 5 |
| 2.2 | Kurzbeschreibung des Projektes „Wiederaufbau der früheren Eisenbahnstrecke Berlin - Swinemünde (Świnoujście) über Karnin“ | 6 |
| 2.2.1 | Überregionale Bedeutung des Projektes | 6 |
| 2.2.2 | Benötigtes Investitionsvolumen | 7 |
| 2.2.3 | Rahmenbedingungen..... | 8 |
| 2.2.4 | Zeithorizont..... | 9 |
| 2.2.5 | Nutzen-Kosten-Analyse | 9 |
| 3 | Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten der EU und Analyse auf deren Eignung | 11 |
| 3.1 | Operationelles Programm EFRE der EU-Strukturfonds des Landes Mecklenburg Vorpommern | 12 |
| 3.1.1 | Förderprogramme der EU-Strukturfonds: INTERREG A, B und C | 14 |
| 3.2 | Operationelles Programm Verkehr EFRE der EU-Strukturfonds des Bundes | 17 |
| 3.3 | Finanzierung durch Darlehen der Europäischen Investitionsbank (EIB) | 19 |
| 3.3.1 | Vorteile der EIB-Darlehen | 20 |
| 3.3.2 | Kombination von Krediten der EIB mit EU-Programmen und privaten Drittmitteln | 22 |
| 3.4 | TEN-T - Transeuropäische Verkehrsnetze..... | 22 |
| 3.5 | JASPERS | 23 |
| 3.5.1 | JASPERS in Verbindung mit EIB, EBRD oder KfW | 25 |
| 3.6 | MARCO POLO II..... | 25 |
| 4 | Nächste Schritte | 28 |
| 5 | Empfehlungen | 28 |
| 6 | Bedeutung des Projektes für das SoNorA-Netzwerk | 29 |
| 6.1 | Beschreibung von Problemen | 29 |
| 6.2 | Methodologie und Untersuchungsansatz..... | 30 |
| 6.3 | Verwendetes Datenmaterial | 30 |
| 6.4 | Hintergrund der Studie..... | 30 |
| 6.5 | Durchführung | 31 |
| 6.6 | Unterstützende Instrumente..... | 31 |
| 6.7 | Erwartete Wertsteigerung und positive Auswirkungen des Projektes | 31 |
| 6.8 | Bewertungskriterien einer erfolgreichen Umsetzung des Projektes..... | 31 |
| 7 | Anhang | 33 |
| | Karten und Tabellen..... | 33 |
| | Adressverzeichnis und Ansprechpartner..... | 38 |
| | Homepages..... | 40 |
| | Studien und Literatur | 41 |

1 Zusammenfassung

Die für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen zur Verfügung stehenden EU-Mittel werden zum größten Teil in Form der EU-Strukturfonds an Bund und Länder verteilt, die für deren Verwaltung zuständig sind. Nur wenige Programme sind direkt bei der EU in Brüssel abrufbar.

Innerhalb der Strukturfonds sind vor allem die Mittel des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) des Bundes (Operationelles Programm Verkehrsinfrastruktur Bund 2007 - 2013) und der Länder (Operationelles Programm des Landes Mecklenburg-Vorpommern im Ziel Konvergenz Förderperiode 2007 - 2013) für Infrastrukturvorhaben zu verwenden.

Da es sich bei dem Vorhaben des Wiederaufbaus der Strecke Ducherow-Swinemünde (Świnoujście) um eine Fernverkehrsstrecke handelt, liegt die Zuständigkeit beim Bund, so dass hierfür die dem Bund zugeteilten EU-Mittel eingesetzt werden müssten. Daher kommt für das Eisenbahnprojekt Karnin nur das EFRE-Bundesprogramm grundsätzlich in Betracht. Für eine Aufnahme des Vorhabens in dieses Programm ist die Einstufung des Vorhabens als „Vordringlicher Bedarf“ im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anlage zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes) zwingend erforderlich, denn erst durch diese nationale gesetzliche Legitimation können die Aufnahmekriterien des Programms erfüllt werden. Entscheidendes Kriterium ist hier, dass die Fertigstellung und Inbetriebnahme aller geförderten Teile bis Ende 2015 erfolgt (Operationalität).¹ Dies ist für das vorliegende Vorhaben mangels entsprechender Voraussetzungen nicht mehr erreichbar.

Weiterhin stehen für bedeutende europäische Verkehrsverbindungen Fördermittel der sogenannten Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) bereit. Durch die Generaldirektion Verkehr der EU wird direkt über die Auswahl der Prioritätenliste für die Transeuropäischen Verkehrsnetze TEN-T nach Vorschlägen der Verkehrsminister der Länder und des Bundes entschieden. Bei Aufnahme von Verkehrsverbindungen in die TEN-T werden Förderungen der EU für den Ausbau dieser Verbindungen gewährt. Die Strecke Ducherow-Swinemünde (Świnoujście) ist nicht im TEN-T-Netzwerk enthalten.

Neben den EFRE und TEN-T-Mitteln sind die Programme JASPERS und MARCO POLO auf die Bereiche Infrastruktur und Transport ausgerichtet.

JASPERS dient zur Finanzierung der Vorbereitung von größeren Infrastrukturprojekten und damit der Planungskosten, ist allerdings nur in den neuen EU-Beitrittsländern verfügbar. Dies bedeutet, dass derzeit Mittel durch das Programm JASPERS nur in Polen und damit ausschließlich für die Planung der Bahnstrecke im Stadtgebiet von Swinemünde einsetzbar wären.

¹ Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern, April 2011

Das Programm MARCO POLO dient zur Förderung von umweltfreundlichem Gütertransport, d.h. Projekte zur Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene oder anderen umweltfreundlichen Transportmitteln. Das Programm MARCO POLO ist jedoch nicht zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen geeignet.

Als weitere Finanzierungsquellen stehen Mittel der Europäischen Investitionsbank (EIB) und Bürgschaften des Europäischen Investitionsfonds (EIF) zur Verfügung. Die Darlehen und Bürgschaften können größtenteils mit EU-Förderprogrammen kombiniert werden. Auch die Nutzung von privaten Drittmitteln ist in der aktuellen Förderperiode möglich.

Es handelt sich bei dem Vorhaben der Reaktivierung der Bahnverbindung von Berlin über Ducherow nach Swinemünde um ein mittel-bis langfristiges Großprojekt. Es ist daher anzunehmen, dass mit der Planung des Wiederaufbaus der Strecke erst ab etwa 2015 zu rechnen ist. Damit wäre eine Baudurchführung der Strecke etwa ab ca. 2020 realistisch. Sofern der Bau realisiert werden sollte, könnten ggf. EU-Fördermittel der nächsten Förderperiode ab 2014 in Anspruch genommen werden, sofern die jeweiligen Fördervoraussetzungen erfüllt sind. Hierfür wären die Bedingungen der genannten EU-Förderprogramme der jeweiligen Förderperiode entsprechend zu überprüfen.

2 Einleitung

2.1 Anlass und Ziel der Studie

Die Kurzexpertise soll in Hinblick auf ein gemeinsames Interesse der deutschen und der polnischen Seite der Insel Usedom/ Wollin, die Strecke Ducherow - Karnin - Swinemünde (Świnoujście) wieder aufzubauen und die frühere Direktverbindung Berlin - Swinemünde (Świnoujście) - Heringsdorf wiederzubeleben, angefertigt werden.

Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 (Planungshorizont bis 2015) im Kapitel „4.2 Bau leistungsfähiger Verkehrswege in den neuen Bundesländern“ mit folgendem Hinweis enthalten: „Die Dringlichkeit der Maßnahme muss im Rahmen weiterführender Untersuchungen auch unter Einsatz von EU-Strukturfondsmitteln in Abstimmung mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern noch abschließend geklärt werden“.² Die Finanzierung ist derzeit offen. Es bestehen daher Überlegungen, über den Einsatz von EU-Mitteln eine schnellere Realisierung des Projektes zu erreichen.

² Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bundesverkehrswegeplan 2003, Berlin, 2003, S. 26

Ziel dieser Studie ist es daher, zu ermitteln und darzulegen, ob und in welchem Umfang es mit Hilfe von EU-Förderprogrammen Möglichkeiten für die Finanzierung des Eisenbahnprojektes gibt. Die Bearbeitung soll sich auf zusätzliche Förder- und Finanzierungsmittel konzentrieren, die nicht zu den üblicherweise eingesetzten Programmen wie EFRE, ELER, ESF etc. gehören. Die Rahmenbedingungen zur Nutzung der Mittel sollen kurz aufgezeigt werden, um deutlich zu machen, wie der Wiederaufbau der Eisenbahnstrecke ganz oder anteilig finanziert werden könnte. Auch die Kombination von verschiedenen Förderprogrammen und von Fördermitteln mit Krediten oder privaten Mitteln wird im Rahmen dieser Studie beleuchtet.

Die Studie erfolgt im Rahmen des INTERREG IV B Projektes „SoNorA“ (South-North Axis - Improving transport infrastructure and services across Central Europe).³

2.2 Kurzbeschreibung des Projektes „Wiederaufbau der früheren Eisenbahnstrecke Berlin - Swinemünde (Świnoujście) über Karnin“

Die südwestliche Eisenbahnanbindung Usedom diente bis zur Zerstörung der Hubbrücke bei Karnin im April 1945 der direkten Schienenanbindung der Insel Usedom an den Großraum Berlin. Aufgrund der schnellen Fahrzeiten des Schienenpersonenfernverkehrs von nur ca. zwei Stunden war dies die schnellste Verbindung und wurde vor allem aus touristischen Gründen entsprechend frequentiert.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern sieht im Wiederaufbau der Eisenbahnverbindung über Karnin eine hohe verkehrliche Bedeutung aus touristischer Sicht, weil dadurch die Reisezeiten der Bahn gegenüber dem Pkw konkurrenzfähig werden würden. Die Fahrzeit von Berlin nach Swinemünde (Świnoujście) würde durch die Realisierung des Projektes von derzeit 3,5 h auf ca. 2 h (1 h und 49 min. Fahrzeit mit dem Intercity) verkürzt werden.

2.2.1 Überregionale Bedeutung des Projektes

Die Strecke ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege des BVWP 2003 unter dem Punkt internationale Projekte aufgeführt. Die Reaktivierung der Strecke Ducherow-Swinemünde (Świnoujście) hat laut dem „Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes“ eine über den nationalen Rahmen hinausgehende Bedeutung.⁴

³ www.sonoraproject.eu

⁴ http://bundesrecht.juris.de/bswag/anlage_14.html

Im BVWP 2003 heißt es hierzu: „Im Rahmen der EU-Osterweiterung wird der direkte Schienenverkehr von Berlin zur Insel Usedom mit Weiterführung nach Swinemünde (Świnoujście) eine steigende verkehrliche Bedeutung erfahren. In diesem Zusammenhang nimmt die Brücke über das Oderhaff eine Schlüsselfunktion ein. Die Reaktivierung der Schienenstrecke kann zur Steigerung internationaler Verkehre genauso beitragen wie zur Verbesserung des Fern- und Nahverkehrs. Sie könnte damit die generelle Strukturschwäche im Grenzgebiet zu Polen überwinden helfen und einen Beitrag zur nachhaltigen Tourismusentwicklung leisten.“⁵

Mit den Kaiserbädern (Bansin, Heringsdorf, Ahlbeck) wie auch für die polnische Stadt Swinemünde (Świnoujście) könnten über diese Strecke des Schienenpersonenfernverkehrs zwei wichtige touristische Schwerpunkte der Insel direkt mit Berlin und Regionen darüber hinaus verbunden werden. Dies hat eine hohe Bedeutung auch für die internationale Zusammenarbeit und den Zusammenhalt auf der binationalen Insel Usedom. Der Wiederaufbau der Strecke würde einen wichtigen Beitrag zur grenzüberschreitenden deutsch-polnischen Zusammenarbeit und zur Verbesserung der Transportwege im Grenzraum zwischen Polen und Deutschland leisten. Es werden wichtige Impulse für die lokale und die regionale Wirtschaft auf beiden Seiten der deutsch-polnischen Grenze erwartet.

2.2.2 Benötigtes Investitionsvolumen

Die Gesamtkosten des Projektes des Wiederaufbaus der Strecke Ducherow - Karnin - Swinemünde (Świnoujście) werden mit voraussichtlich ca. 140 Millionen Euro beziffert⁶. Dies beinhaltet den eingleisigen Wiederaufbau und die Elektrifizierung der Strecke Ducherow - Swinemünde (Świnoujście) Zentrum für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h, den Neubau einer Brücke, die Elektrifizierung des bestehenden Streckenabschnitts Heringsdorf - Swinemünde (Świnoujście) Zentrum und eine elektrifizierte Verbindungskurve vom Bahnhof Swinemünde (Świnoujście) Süd zum deutschen Endhaltepunkt Ahlbeck Grenze. (Tabelle 1 siehe Anhang)

Der Investitionsbedarf beträgt ca. 120,7 Mio. €, die Planungskosten für den Wiederaufbau der Strecke belaufen sich auf ca. 19,3 Mio. €.

⁵ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bundesverkehrswegeplan 2003, Berlin, 2003, S. 26

⁶ Der Investitionsbedarf für das Vorhaben Wiederaufbau der Eisenbahnstrecke Ducherow - Swinemünde (Świnoujście) wurde von der DB Netz AG ermittelt. (Studie INTRAPLAN Consult GmbH, S. 13)

Die Streckenlänge des wieder aufzubauenen Abschnittes beträgt insgesamt 42,2 km.⁷ Davon befinden sich 5-8 km auf polnischem Staatsgebiet. Der Anteil des benötigten Finanzierungsvolumens, das von polnischer Seite aus aufgebracht werden müsste, entspricht nach Schätzungen des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern ca. 17-18 Mio. €.⁸

2.2.3 Rahmenbedingungen

Von den Rahmenbedingungen des Projektes hängt entscheidend die Auswahl und Bewertung möglicher Fördermittel ab. Die grundlegenden Eckpunkte sollen daher kurz aufgeführt werden:

Es handelt sich bei der Strecke Ducherow - Swinemünde (Świnoujście) um:

- Gesamtkosten: 139,7 Mio. €
- Anteil Kosten Deutschland: ca. 122 Mio. €
- Anteil Kosten Polen: ca. 18 Mio. €
- Wiederaufbau beinhaltet Neubau einer Eisenbahnbrücke und Wiederaufbau der Eisenbahnstrecke einschließlich Oberbau, Bahnkörper, Bahnsteigen, Bahnübergängen, Oberleitungen, Signalanlagen, Elektrotechnik und Fernmeldeanlagen
- Fernverkehrsprojekt mit überregionaler Bedeutung⁹
- Projekt der Eisenbahninfrastruktur auch für den Schienenpersonennahverkehr
- Strecke wird im BVWP 2003 genannt, ist aber nicht als Strecke mit „Vordringlichem Bedarf“ ausgewiesen¹⁰

⁷ Studie INTRAPLAN Consult GmbH, S. 20, Strecke Ducherow - Swinemünde (Świnoujście) - Seebad Ahlbeck

⁸ Die Kosten pro km betragen ca. 2,96 Mio. € ohne den Neubau der Brücke, Quelle: eigene Berechnung unter zu Hilfenahme der Studie der INTRAPLAN Consult GmbH.

⁹ Nach Auffassung der Landesregierung M-V, Referat Eisenbahn und ÖPNV, ist die Strecke als überregionales, grenzüberschreitendes Projekt mit Eignung für Schienenpersonenfernverkehr und Güterverkehr zu bewerten, telef. Auskunft am 03.02.2011

¹⁰ Die Strecke (Berlin-) Ducherow - Swinemünde (Świnoujście) - Ahlbeck Grenze (Usedom) ist im Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. September 2004 unter der lfd. Nr. 3 *Internationale Projekte* enthalten.

- Die Strecke ist rein rechtlich ein Bundesschienenweg, da die Trasse nie „entwidmet“ wurde. Jede Strecke, welche die Deutsche Bahn AG (DB AG) oder eine ihrer Töchter (>50%) errichtet und als Eisenbahninfrastrukturunternehmen betreibt, ist automatisch ein Bundesschienenweg. Die Deutsche Bahn Netz AG und die Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB) sind Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes; die UBB ist eine 100%ige Tochter der DB AG.¹¹
- Bilaterales, grenzüberschreitendes Projekt mit Beteiligung von Deutschland und Polen
- Projektgebiet liegt innerhalb der europäischen Grenzregion „Pomerania“ (Euroregion im nordwestlichen Polen, im nordöstlichen Deutschland und im südwestlichen Schweden)
- Projektgebiet liegt auf deutscher und polnischer Seite im EU-Fördergebiet Zielregion Konvergenz, europaweit höchster Fördersatz bis 2013, siehe Anhang Karte 1
- Die Trasse ist auf deutschem Gebiet eisenbahnrechtlich gewidmet; auf polnischem Gebiet ist sie teilweise überbaut, hier ist teilweise eine Neutrassierung erforderlich

2.2.4 Zeithorizont

Falls das Projekt als „Vordringlicher Bedarf“ in den BVWP 2015 sowie in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege aufgenommen wird und die entsprechenden haushaltswirksamen Beschlüsse 2015/16 gefasst werden, wäre der Bau ab dem Jahr 2020 realisierbar.

2.2.5 Nutzen-Kosten-Analyse

- Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Wirtschaftlichkeitsberechnung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Intraplan Consult GmbH, „Grobbeurteilung der Reaktivierung/ des Ausbaus der Eisenbahnverbindung Ducherow-Swinemünde (Świnoujście) - Heringsdorf auf Basis des von der DB Netz AG ermittelten Investitionsbedarfes“, München, 2008) fiel mit einem Wert von 0,73 negativ aus. Das Vorhaben ist dieser Analyse nach nicht wirtschaftlich.

¹¹ Information des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung, M-V, Referat Eisenbahn und ÖPNV, telef. Auskunft am 03.02.2011

- Diese Analyse bezog sich ausschließlich auf den Schienenpersonenverkehr. Eine Einbeziehung von vorhandenen Transportmengen von bzw. nach Swinemünde (Świnoujście) würde wahrscheinlich einen anderen Wert ergeben.
- Erst ab einem Wert von 1,0 wäre die Aufnahme in den „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP 2003 grundsätzlich möglich.¹²
- Die im Auftrag der UBB erarbeitete weitere Studie ergab ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis. Sie bezog sich allerdings ausschließlich auf angenommene potentielle Güterverkehre im Stadtgebiet von Swinemünde (Świnoujście) und wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) nicht akzeptiert.

¹² Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern, telef. Auskunft, Dezember 2010

3 Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten der EU und Analyse auf deren Eignung

Die öffentlichen Einrichtungen werden im Rahmen der Regionalpolitik mit den EU-Strukturfonds EFRE,¹³ ESF¹⁴ und ELER¹⁵ als Hauptförderquellen ausgestattet. Die Strukturfonds sind Teil der Kohäsionspolitik der EU¹⁶ und werden von nationalen oder regionalen Behörden gleichermaßen verwaltet.

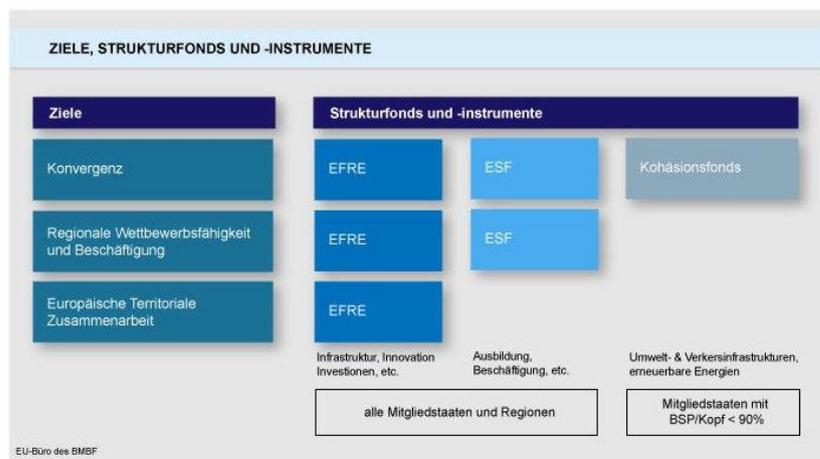


Abbildung 1: Übersicht Strukturfonds Bund und Länder¹⁷

Die EFRE-Mittel für lokale Infrastrukturprojekte werden somit durch den Bund und die Bundesländer vergeben. Im Folgenden werden aufgrund der Bedeutung der EFRE-Mittel die grundsätzlichen Fördermöglichkeiten für Infrastrukturmaßnahmen durch die Strukturfonds der Länder und die Strukturfonds des Bundes umrissen. Der für die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen wichtigste Strukturfonds sind die EFRE-Mittel (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung). Zur grundsätzlichen Bestimmung, welche Fonds in welchem Maße in einer Region eingesetzt werden dürfen, klassifiziert die Europäische Union verschiedene Zielregionen. Die Zielregion „Konvergenz“ betrifft

¹³ EFRE - Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung

¹⁴ ESF - Europäischer Sozialfonds

¹⁵ ELER - Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums

¹⁶ Politik der EU zum Ausgleich von regionalen Unterschieden. Ziele sind die Stärkung des wirtschaftlichen Wachstums sowie der Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung innerhalb der Gemeinschaft.

¹⁷ <http://www.forschungsrahmenprogramm.de/kohaesionsinstrumente.htm>

Mitgliedstaaten und Regionen mit Entwicklungsrückstand. Die Neuen Bundesländer und Polen liegen innerhalb dieser Zielregion. Sie erhalten in der laufenden Förderperiode von 2007 bis 2013 die Höchsthförderung.

3.1 Operationelles Programm EFRE der EU-Strukturfonds des Landes Mecklenburg Vorpommern

Grundsätzliches:

- Laufende Förderperiode von 2007 bis 2013, Mittelfluss bis Ende 2015 bei Abschluss eines Infrastrukturvorhabens bis zu diesem Zeitpunkt möglich
- Gesamtfinanzvolumen Mecklenburg-Vorpommern 2,65 Mrd. € EFRE, ESF + ELER bis 2013
- Derzeit noch Höchsthförderung, ab 2014 neue Förderperiode, wahrscheinlich Kürzung aufgrund neuer EU-Mitgliedsstaaten¹⁸
- Additionsprinzip, d.h. Zuschuss zu Gesamtkosten
- Ab der aktuellen Förderperiode sind private Kofinanzierungen möglich (z.B. für Eigenanteil der öffentlichen Gebietskörperschaften)

Wie bereits im Schaubild auf S. 10 ersichtlich sind die EFRE-Mittel für lokale Infrastrukturmaßnahmen zu verwenden. Die ESF-Mittel sind vor allem für Maßnahmen der Arbeitsmarktbelebung und der Beschäftigungsentwicklung gedacht. Der Fonds ELER ist für Maßnahmen der ländlichen Entwicklung bestimmt. Somit ist von den EU-Strukturfonds nur der EFRE-Fonds für den Wiederaufbau einer Bahnstrecke geeignet.

¹⁸ Landtagsnachrichten Mecklenburg-Vorpommern, 15.12.2010, EU-Förderung für M-V, S. 6

Prüfung Operationelles Programm EFRE des Landes M-V 2007 - 2013 für Eignung:

| | |
|---|--|
| Fördergegenstand: | lokale Infrastrukturmaßnahmen |
| Zielregion: | Konvergenz, Neue Bundesländer Deutschland |
| Investitionsvolumen: | Keine Angabe |
| Förderberechtigter: | Öffentliche Gebietskörperschaften |
| Finanzierungsart: | Zuschuss |
| Mögliche Finanzierung: | 105 Mio. € (der Gesamtprojektkosten von ca. 140 Mio. €) |
| Anteil Finanzierung: | 75 % der Gesamtkosten, Kombination mit GA-Mitteln Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW) bis zu 50% förderbar |
| Kombination mit Krediten, Public Private Partnership (PPP): | ja |
| Eignung: | prinzipiell ja, Voraussetzung wäre Aufnahme ins Operationelle Programm EFRE des Landes M-V; da Vorhaben jedoch Fernverkehrsstrecke ist, liegt Zuständigkeit für Finanzierung beim Bund |
| Zeitschiene: | Für Einordnung in die laufende Förderperiode 2007 - 2013 fehlen die Voraussetzungen. |

Der EFRE-Fonds des Landes M-V ist für das geplante Vorhaben grundsätzlich geeignet. Derzeit ist das Vorhaben nicht im Operationellen Programm EFRE des Landes Mecklenburg-Vorpommern enthalten. Voraussetzung für eine Förderung über den EFRE-Fonds des Landes ist eine Aufnahme in das Operationelle Programm EFRE des Landes Mecklenburg-Vorpommern in der laufenden oder nächsten Förderperiode.

Die Mittel der laufenden Förderperiode des Operationellen Programmes EFRE des Landes Mecklenburg-Vorpommern sind bereits projektgebunden vergeben. In der derzeitigen Förderperiode können daher für das Projekt des Wiederaufbaus der Schienenstrecke Ducherow-Karnin-Swinemünde (Świnoujście) keine Mittel freigestellt werden. Unabhängig davon müsste die Investition aus vorhandenen Mitteln des EFRE-

Landesprogramms gefördert werden, was bedeuten würde, dass dies zu Lasten anderer Projekte gehen würde.

Selbst wenn eine solche Festlegung erfolgen würde, kann das Projekt nicht bis Jahresende 2015 umgesetzt werden, weil bis jetzt weder eine Detailplanung vorgenommen worden ist noch Planrecht besteht. Damit ist eine Förderung während der laufenden Förderperiode in jedem Fall ausgeschlossen.

Da die Strecke überregionale Bedeutung mit grenzüberschreitendem Charakter hat, liegt die Zuständigkeit für deren Finanzierung beim Bund. Insofern kommt dieses Programm des Landes für das Eisenbahnprojekt Karnin nicht in Betracht.

3.1.1 Förderprogramme der EU-Strukturfonds: INTERREG A, B und C

Die Interreg-Programme A, B und C dienen vor allem zur Untersuchung und Vorbereitung von konkreten Maßnahmen und Investitionen. Finanziert werden überwiegend Machbarkeitsstudien, Investitionsstudien, Fachgutachten, Bildung von Netzwerken u.a.. Die Förderung von Pilotprojekten und Anfangsinvestitionen in Infrastrukturmaßnahmen ist aber in Ausnahmefällen möglich. Über das Vorläuferprogramm des South Baltic Programme wurde im Programm Interreg III A z.B. die grenzüberschreitende Verlängerung der Bahnstrecke von Ahlbeck-Grenze nach Swinemünde (Świnoujście) mit einer Länge von ca. 1,5 km und einem Finanzvolumen von ca. 3 Mio. €¹⁹ finanziert und im Jahr 2008 in Betrieb genommen.²⁰

Schwerpunkte der Interreg-Programme

- Interreg IVA grenzübergreifende Zusammenarbeit
- Interreg IVB transnationale und interregionale Zusammenarbeit, größere Kooperationsräume, projektbezogene Vergabe der Mittel
- Interreg IVC transnationale und interregionale Zusammenarbeit, projektbezogene Vergabe der Mittel, richtet sich insbesondere an öffentliche Gebietskörperschaften

Die Programme Interreg IVB und IVC sind nicht geeignet, da mindestens 3 Länder an internationalen Projekten beteiligt sein müssen.

¹⁹ <http://signalarchiv.de/Meldungen/10000273>: „Betriebsaufnahme zwischen Ahlbeck Grenze und Świnoujście Centrum“

²⁰ Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus, telef. Auskunft am 09.02.2011

Geeignet wäre das Programm Interreg IVA, da hierbei auch bilaterale Projekte gefördert werden können. In der aktuellen Förderperiode sind für das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern noch 57,5 Mio. €²¹ verfügbar, die jedoch bereits vollständig projektgebunden verplant sind.

Das europaweite Programm Interreg IV A für Grenzregionen beinhaltet für Mecklenburg-Vorpommern die Teilprogramme

- a) „Grenzübergreifende Zusammenarbeit der Länder Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg und der Republik Polen“ (Wojewodschaft Zachodniopomorskie) und das
- b) “South Baltic Programme“. Das Programm „South Baltic“ ist allerdings eher für Projekte mit einem Finanzvolumen von 0,5 bis 1 Mio. € vorgesehen und ist für Infrastrukturmaßnahmen nur in Ausnahmefällen geeignet.²²

Aufgrund der hohen Anzahl von Projektanträgen wurde für das unter (a) genannte Programm im Juli 2010 ein Antragsstopp verhängt.²³ Die Mittel der laufenden Förderperiode sind höchstwahrscheinlich mit den noch vorliegenden Anträgen vollständig ausgeschöpft. Richtlinien über die finanzielle Ausstattung der neuen Förderperiode werden voraussichtlich erst im Herbst 2011 durch die EU-Kommission an das Land Mecklenburg-Vorpommern bekannt gegeben.

²¹ Landtagsnachrichten Mecklenburg-Vorpommern, 15.12.2010, EU-Förderung für M-V, S. 6

²² <http://en.southbaltic.eu/index/?id=1afa34a7f984eeabdbb0a7d494132ee5>

²³ Landesförderinstitut, telef. Auskunft am 10.02.2011

Prüfung Operationelles Programm INTERREG IV A („Europäische territoriale Zusammenarbeit“ – „Grenzübergreifende Zusammenarbeit“ der Länder Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg und der Republik Polen“)

| | |
|--------------------------------|--|
| Fördergegenstand: | Förderung der Infrastruktur für grenzübergreifende Kooperation und der Umweltsituation im Grenzraum, grenzüberschreitende Zusammenarbeit, Förderung der grenzübergreifenden Verkehrsverbindungen (Straße, Wasserwege, Radwege) ²⁴ |
| Zielregion: | Deutschland (Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Polen) |
| Investitionsvolumen: | ca. 50 Mio. € bis 2013, Programmvolumen ausgeschöpft für aktuelle Förderperiode |
| Förderberechtigter: | u.a. öffentliche Gebietskörperschaften |
| Finanzierungsart: | Zuschuss |
| Mögliche Finanzierung: | Noch ca. 50 Mio. € in aktueller Laufzeit, Programmvolumen ausgeschöpft für aktuelle Förderperiode |
| Anteil Finanzierung: | Bis zu 85 % der Gesamtkosten |
| Kombination mit Krediten, PPP: | Keine Angabe |
| Eignung: | prinzipiell ja |
| Zeitschiene: | erst in nächster Förderperiode ab 2014 wieder Anträge möglich |

Das Programm Interreg IV A wäre grundsätzlich geeignet, um einen Teil der Kosten im grenzüberschreitenden Bereich zu finanzieren.

Da der Bauabschnitt auf polnischer Seite mit ca. 5-8 km erheblich kürzer ist und der finanzielle Gesamtaufwand kleiner (ca. 15 bis 20 Mio.) sollte die Initiative zum Beginn des Baus von polnischen Gebietskörperschaften ausgehen. In Polen wird die Höchstförderung wahrscheinlich auch in der nächsten Programmperiode beibehalten werden. Hierzu ist anzumerken, dass sich die polnischen Behörden nicht

²⁴ <http://www.pomerania.net/main.cfm?rubrik=2&th=48&l=de>, <http://www.interreg4a.info/index.php?id=19>

an der Finanzierung der Streckenverlängerung von Ahlbeck-Grenze nach Swinemünde (Świnoujście), die ausschließlich auf polnischem Staatsgebiet verläuft, beteiligten.

3.2 Operationelles Programm Verkehr EFRE der EU-Strukturfonds des Bundes

Das EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur dient zur Realisierung ausgewählter Projekte im Bereich der Bundesverkehrswege, die überregional wirksam sind und zur Förderung von überregional bedeutsamen Verkehrswegeinvestitionen.²⁵

Voraussetzung zur Aufnahme von Vorhaben in das Operationelle Programm Verkehr EFRE des Bundes ist die Aufnahme in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Grundbedingung für die Einstufung als Vorhaben mit „Vordringlichem Bedarf“ auch innerhalb des BVWP ist ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis.²⁶

Die zu fördernden Projekte werden zwischen Bund und Ländern abgestimmt. In der vergangenen Förderperiode wurden EU-Strukturfonds-Mittel erstmalig für den Ausbau der Bundesverkehrswege genutzt. Insgesamt stehen zur Förderung der Bundesverkehrsinfrastruktur in den Bereichen Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege, Bundeswasserstraßen und Technische Hilfe in der laufenden Förderperiode 1,52 Mrd. € zur Verfügung. Davon sind 715 Mio. € für die Förderung der Bundesschienenwege vorgesehen.²⁷

Für die Förderung von Bundesschienenwegen werden folgende Förderprioritäten gesetzt:

²⁵ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Nationaler Strategischer Rahmenplan für den Einsatz der Strukturfonds in der Bundesrepublik Deutschland 2007 - 2013, Berlin, 2007, S. 63

²⁶ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, telef. Auskunft am 14.03.2011, Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, April 2011

²⁷ <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/umsetzung-des-operationellen-programms-op-verkehr-efre-bund-2007-2013.html?nn=36000> (Mittelaufteilung des Operationellen Programms (OP) Verkehr 2007 - 2013)

Prioritätsachse 1: Bundesschienenwege²⁸

A.1.1 Neubau von Hochgeschwindigkeitsstrecken

A.1.2 Ausbau von Seehafenhinterlandanbindungen

A.1.3 Ausbau und Modernisierung von sonstigen konventionellen TEN-T²⁹ Strecken

Das Operationelle Programm Verkehr EFRE Bund 2007 - 2013 ist deshalb überwiegend von Großprojekten geprägt, die ein Volumen von jeweils über 50 Mio. Euro umfassen.³⁰

Das Fördergebiet des Operationellen Programms Verkehr EFRE Bund 2007 - 2013 erstreckt sich auf das für Deutschland definierte Zielgebiet und mithin auf die Neuen Bundesländer sowie die Region Lüneburg in Niedersachsen.

Das laufende Programm ist durch vorhandene Projekte untersetzt, so dass ein neues Projekt nur dann aufgenommen werden kann, falls mindestens ein Projekt mit vergleichbarem Investitionsvolumen ausfällt bzw. sich erheblich verzögert. Dies ist gegenwärtig nicht der Fall. Selbst wenn sich hier noch eine Möglichkeit ergeben sollte, müsste das Eisenbahnprojekt Karnin bis Ende 2015 fertiggestellt und in Betrieb sein. Dies ist nicht mehr umsetzbar (siehe auch Punkte 2.2.4 und 3.1). Über ein Nachfolgeprogramm ist noch nicht entschieden worden. Informationen hierzu sollen bis zum Jahresende 2011 vorliegen. Offen ist, ob das neue Programm wiederum die Förderung von Verkehrsweeinvestitionen zulässt und Mecklenburg-Vorpommern weiterhin Zielgebiet bleibt.³¹

²⁸ <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/prioritaeten-des-operationellen-programms-op-verkehr-efre-bund-2007-2013.html?nn=35602>, Förderanträge können entsprechend den nationalen institutionellen Zuständigkeiten von nachfolgenden Behörden und bundeseigenen Unternehmen gestellt werden: -Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für die Bundesschienenwege (Prioritätsachse 1), -Oberste Straßenbaubehörden der Bundesländer im Rahmen ihrer Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen (Prioritätsachse 2), -Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für Bundeswasserstraßen (Prioritätsachse 3).

²⁹ TEN-T - Trans-European Transport Network

³⁰ <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/umsetzung-des-operationellen-programms-op-verkehr-efre-bund-2007-2013.html?nn=35602>

³¹ Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern, April 2011

Prüfung Operationelles Programm Verkehr EFRE Bund 2007 - 2013 für Eignung:

| | |
|--------------------------------|---|
| Fördergegenstand: | Bundesschienenwege, investive Maßnahmen der Infrastruktur |
| Zielregion: | Deutschland, Neue Bundesländer |
| Investitionsvolumen: | 715 Mio. € für Bundesschienenwege bis 2013, jeweils Projektvolumen ab 50 Mio. € |
| Förderberechtigter: | Öffentliche Gebietskörperschaften |
| Finanzierungsart: | Zuschuss |
| Mögliche Finanzierung: | ca. 91 Mio. € (der Gesamtprojektkosten von ca. 140 Mio. €) |
| Anteil Finanzierung: | 65 % der Gesamtkosten |
| Kombination mit Krediten, PPP: | Ja |
| Eignung: | grundsätzlich ja, aber Aufnahme in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege zwingend notwendig |
| Zeitschiene: | Für eine Einordnung in die laufende Förderperiode 2007 - 2013 fehlen die Voraussetzungen. |

3.3 Finanzierung durch Darlehen der Europäischen Investitionsbank (EIB)

Die EIB hat für die Förderung von Projekten durch die Kreditvergabe 6 Hauptprioritäten aufgestellt. Die Ziele sind im Corporate Operational Plan (COP) der EIB detailliert enthalten:

Die für Transportvorhaben für Infrastruktur in Frage kommenden Prioritäten sind folgende:

- Kohäsion und Konvergenz (Unterstützung der Entwicklung in wirtschaftlich schwächeren Regionen)
- Umweltschutz und ökologische Nachhaltigkeit, Verbesserung der Lebensqualität u.a. durch nachhaltige Transportprojekte, Reduktion von Emissionen, Angehen von Projekten gegen Klimawandel
- Entwicklung der Transeuropäischen Netzwerke für Transport und Energie (Trans-European Networks of transport and energy) TEN

Beispiele für realisierte Projekte mit Unterstützung der EIB waren Infrastrukturprojekte in den Bereichen Eisenbahn-, Luftfahrt-, Straßenbau sowie Brücken. (z.B. realisiertes Projekt mit Hilfe der EIB war "Bau einer Eisenbahnstrecke für den Personennahverkehr in Vantaa, Finnland mit Gesamtkosten von 245 Mio. €")³² Die Finanzierungsziele der EIB sind somit mit dem geplanten Vorhaben der Bahnstrecke Ducherow-Swinemünde (Świnoujście) kompatibel.

3.3.1 Vorteile der EIB-Darlehen

Die Vorteile bestehen in:

- Finanzierung von max. 50 % der gesamten Projektkosten durch die EIB
- Sowohl öffentliche Gebietskörperschaften als auch private Unternehmen können Kunden der EIB werden
- günstigen Zinsraten
- große Darlehensbeträge über lange Laufzeiten in allen Hauptwährungen
- Motivation anderer Banken, Finanzinstitute und privater Unternehmen zur Teilnahmen an Investitionen
- Generell werden Projekte mit Kosten ab ca. 25 Mio. € finanziert

Durch ein Darlehen der EIB könnte eine anteilige Finanzierung der Kosten in Höhe von max. ca. 70 Mio. € für den Wiederaufbau der Strecke Ducherow - Swinemünde (Świnoujście) in Anspruch genommen werden. Da die EIB eine nicht-profit-motivierte Institution ist, werden nur geringe Kosten für die Darlehenszinsen fällig.³³

³² <http://www.eib.org/projects/loans/2008/20080663.htm>

³³ <http://www.eib.org/products/loans/individual/index.htm>

Prüfung Darlehen der EIB für Eignung:

| | |
|-------------------------------------|---|
| Fördergegenstand: | Nachhaltige Transportprojekte, Unterstützung der Entwicklung in wirtschaftlich schwächeren Regionen |
| Zielregion: | Mitgliedsstaaten der EU |
| Investitionsvolumen: | Projekte ab jeweils ca. 25 Mio. € |
| Förderberechtigter: | öffentliche Gebietskörperschaften, private Unternehmen |
| Finanzierungsart: | Darlehen |
| Mögliche Finanzierung: | Bis zu 70 Mio.€ |
| Anteil Finanzierung: | 50 % der Gesamtkosten |
| Kombination mit EU-Programmen, PPP: | ja |
| Eignung: | ja |
| Zeitschiene: | Antragstellung in der aktuellen Förderperiode 2007 - 2013 möglich |

3.3.2 Kombination von Krediten der EIB mit EU-Programmen und privaten Drittmitteln

Grundsätzlich ist eine Kombination mit dem EU-Programm TEN und mit privaten Mitteln möglich.

Andere Banken, Finanzinstitute und der private Sektor sollen durch Finanzierungen der EIB motiviert werden, sich an Projekten zu beteiligen.

3.4 TEN-T - Transeuropäische Verkehrsnetze

Die EU fördert den Auf- und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der Transeuropäischen Netze im Bereich Eisenbahn, Straßenverkehr, Wasserstraßen und Luftverkehr. Der Schwerpunkt lag in der vergangenen Förderperiode 2000 - 2006 im Bereich Schienenvorhaben. Deutschland erhielt in der vergangenen Förderperiode insgesamt ca. 480 Mio. € für Schienenprojekte.

Die Mitgliedsstaaten können Projektvorschläge für Verkehrsprojekte bei der Europäischen Kommission einreichen. Die Projekte der TEN-T können mit Mitteln aus dem TEN-T-Haushalt und weiteren Mitteln aus den Strukturfonds, Darlehen der Europäischen Investitionsbank (EIB) und aus Bürgschaften des Europäischen Investitionsfonds (EIF) kombiniert werden. Erstmals können in der aktuellen Förderperiode 2007 - 2013 TEN-Haushaltsmittel für Public Private Partnership (PPP) bereitgestellt werden. TEN-T-Zuschüsse können vor allem für Baumaßnahmen und Studien genutzt werden. Bei Baumaßnahmen können grenzüberschreitende Abschnitte vorrangiger Vorhaben im Verkehrsbereich mit bis zu 30 % gefördert werden, sonstige Abschnitte vorrangiger Vorhaben mit max. 20 % und alle anderen nicht vorrangigen Projekte mit bis zu 10 %.³⁴

Die Bahnstrecke Ducherow-Swinemünde (Świnoujście) ist nicht Teil des TEN-T-Gesamtnetzes und auch nicht Teil der vorrangigen Vorhaben.

Derzeit wird eine grundlegende Revision der TEN-T-Leitlinien durchgeführt. Das Gesamtnetz, zu dem in Mecklenburg-Vorpommern die Magistralen des Schienenverkehrs gehören, wird beibehalten und nur geringfügig überarbeitet. Die gegenwärtigen vorrangigen Vorhaben sollen zu einem zusammenhängenden Kernnetz verknüpft werden, welches die Metropolen Europas (d.h. Hamburg, Berlin, Kopenhagen usw.) auf dem kürzesten Wege miteinander verbindet. Entwürfe liegen zur Zeit (März 2011) noch nicht vor.

In Abstimmung der Verkehrsminister der Länder mit dem Bund konnten Empfehlungen für eine Aufnahme bestehender und geplanter Verkehrsinfrastruktur in das künftige Gesamtnetz und in das

³⁴ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/europa,did=144030.html?view=renderPrint>

Kernnetz formuliert werden. Aufgrund der bisher nicht nachgewiesenen Wirtschaftlichkeit und dem Fehlen des Vorhabens im "Vordringlichen Bedarf" des Bundesverkehrswegeplans ist dies für die Strecke Ducherow-Swinemünde nicht passiert.

Prüfung Programm TEN-T für Eignung:

| | |
|--------------------------------|--|
| Fördergegenstand: | Baumaßnahmen für europäische Großprojekte der Verkehrsinfrastruktur im Bereich Schiene, Straße, Wasser, Luft |
| Zielregion: | Mitgliedsländer der EU |
| Investitionsvolumen: | 480 Mio. € für Schienenverkehrsprojekte 2000 - 2006 in Deutschland, ca. 80 Mio. € jährlich |
| Förderberechtigter: | Öffentliche Gebietskörperschaften |
| Finanzierungsart: | Zuschuss |
| Mögliche Finanzierung: | max. 42 Mio. €, Kombination mit Krediten, PPP |
| Anteil Finanzierung: | 10 % bis max. 30 % |
| Kombination mit Krediten, PPP: | Ja, die Kombination mit Krediten und Bürgschaften der EIB, EIF und Nutzung von PPP ist möglich |
| Eignung: | Nicht geeignet. Strecke müsste Bestandteil des TEN-T-Gesamtnetzes oder TEN-T-Kernnetzes sein ³⁵ |
| Zeitschiene: | Keine Angabe |

3.5 JASPERS

JASPERS (Joint Assistance in Supporting Projects in European Regions) soll bei der Konzeption und Vorbereitung von Großprojekten helfen, die in der Periode 2007 - 2013 von Kohäsionsfonds und EFRE

³⁵ Leo Huberts, Mitglied der EU-Kommission, Koordination TEN-T-Prioritäten-Projekte teilte am 10.02.2011 mit, dass die Eisenbahnverbindung auf der Insel Usedom nicht Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes ist. Es stehen damit keine Mittel der Generaldirektion Mobilität und Verkehr zur Verfügung.

finanziert werden. Beteiligte sind neben der Europäischen Kommission die Europäische Investitionsbank (EIB) und die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD).³⁶

Fördergegenstand: Hilfe für öffentliche Verwaltung für Vorbereitung und Ausarbeitung von Projekten anspruchsvoller Infrastrukturmaßnahmen, die für eine Förderung mit Strukturfondsmitteln in Frage kommen (evtl. für Planungskosten, ca. 20 Mio. € für den gesamten Streckenverlauf)

Ziel des Programms ist die Ausschöpfung von EU-Strukturfonds-Mitteln und der gleichzeitigen Auslösung von Zukunftsinvestitionen. Vor allem die Kombination von Strukturfondsmitteln und Kreditmitteln ist gewünscht.

JASPERS ist in Verbindung mit TEN-T-Projekten oder außerhalb der TEN-T-Projekte für Straßen-, Eisenbahn-, Luftverkehr sowie, See- und Flussschifffahrt nutzbar.³⁷

Das Programm gilt nur für die in 2004 und 2007 der EU beigetretenen Mitgliedsländer und damit auch für Polen.³⁸ Es wäre somit nur für die Förderung der Planungskosten des Wiederaufbaus der Strecke auf polnischem Staatsgebiet geeignet. Das Programm müsste von polnischer Seite aus beantragt werden. (Bsp. einer Förderung über JASPERS: Hafen Gdynia, Polen - Neuer Fährterminal mit Straßen- und Eisenbahnanbindung)

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass über das Programm JASPERS ausschließlich Planungskosten förderfähig sind. Weiterhin ist die Förderung nur in Verbindung mit der Förderung durch EFRE-Mittel möglich.

³⁶ <http://www.eu-info.de/foerderprogramme/strukturfonds/JASPERS-JEREMIE-JESSICA/>

³⁷ <http://www.jaspers-europa-info.org/index.php/get-assistance.html>

³⁸ http://www.jaspers-europa-info.org/attachments/123_Jaspers_brochure_2010.pdf

Prüfung Programm JASPERS für Eignung:

| | |
|--------------------------------|---|
| Fördergegenstand: | Vorbereitung von Großprojekten die in der Periode 2007 - 2013 von Kohäsionsfonds und EFRE finanziert werden, TEN-Projekte |
| Zielregion: | Neue Mitgliedsstaaten der EU 2004, 2007, u.a. Polen |
| Investitionsvolumen: | Keine Angabe |
| Förderberechtigter: | öffentliche Gebietskörperschaften |
| Finanzierungsart: | Zuschuss |
| Mögliche Finanzierung: | Planungskosten bis zu 20 Mio. € |
| Anteil Finanzierung: | Keine Angabe |
| Kombination mit Krediten, PPP: | Ja, die Kombination mit Krediten der EIB, KfW und EBRD ist ausdrücklich gewünscht |
| Eignung: | prinzipiell ja, aber nur durch polnische Institutionen Antrag möglich |
| Zeitschiene: | In laufender Förderperiode 2007- 2013 Anträge möglich |

3.5.1 JASPERS in Verbindung mit EIB, EBRD oder KfW

Es besteht die Möglichkeit der Kombination einer Förderung durch JASPERS und der Kreditnahme bei der Europäischen Investitionsbank (European Investment Bank - EIB), der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) oder der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (European Bank of Reconstruction and Development - EBRD).

3.6 MARCO POLO II

Das Ziel des Programms besteht darin, den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr auf die Verkehrsträger Kurzstreckenseeverkehr und Binnenschifffahrt zu verlagern. Die Laufzeit des Programms ist 2007 bis 2013.

Förderfähig sind u.a. Aktionen zur Verkehrsverlagerung, mit denen ein Teil des Güterverkehrs durch die Förderung neuer, nicht straßengebundener Güterverkehrsdienste auf die Schiene oder andere umweltfreundliche Verkehrsträger verlagert werden soll.³⁹ Dabei können 30 % der Kosten kofinanziert werden.⁴⁰ Das Programm Marco Polo umfasst Aktionen, die das Hoheitsgebiet mindestens zweier Mitgliedstaaten oder mindestens eines Mitgliedstaats und eines nahe gelegenen Drittlandes betreffen.

Marco Polo II ist ein marktorientiertes Finanzierungsinstrument der EU, das sich insbesondere an Unternehmen der Transportwirtschaft (Verkehrsunternehmen, Logistikdienstleister, verwandte Dienstleistungen) und die verladende Wirtschaft wendet, welche gemeinschaftlich grenzüberschreitende Angebote umsetzen und betreiben wollen. Antragsberechtigt wären somit die Deutsche Bahn AG bzw. die UBB als Verkehrsunternehmen.⁴¹ Das Budget der aktuellen Förderperiode beträgt für die gesamte Zielregion insgesamt ca. 450 Millionen €.

Das Programm dient somit nicht zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten, sondern dient ausschließlich der Unterstützung umweltfreundlicher Transportdienste.

³⁹ http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/about/funding-areas/index_en.htm

⁴⁰ http://europa.eu/legislation_summaries/transport/intermodality_transeuropean_networks/124159_de.htm

⁴¹ http://www.bmvit.gv.at/verkehr/international_eu/eu/marcopolo.html

Prüfung Programm MARCO POLO II für Eignung:

| | |
|--------------------------------|--|
| Fördergegenstand: | Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene oder andere umweltfreundliche Verkehrsmittel, Betrieb von Transportdiensten, (keine Infrastrukturmaßnahmen) |
| Zielregion: | 27 EU-Mitgliedsstaaten+ Norwegen, Lichtenstein und Kroatien |
| Investitionsvolumen: | 450 Mio. € 2007 - 2013, ca. 60 Mio. € jährlich |
| Förderberechtigter: | Unternehmen der Transportwirtschaft, keine öffentlichen Gebietskörperschaften |
| Finanzierungsart: | Zuschuss |
| Mögliche Finanzierung: | 42 Mio. € |
| Anteil Finanzierung: | 30 % der Gesamtkosten |
| Kombination mit Krediten, PPP: | Keine Angabe |
| Eignung: | Nein, für die Finanzierung von Baumaßnahmen von Infrastrukturprojekten nicht geeignet |

4 Nächste Schritte

- Prüfung der Voraussetzungen zur Aufnahme in das Operationelle Programm Verkehr EFRE Bund der zukünftigen Förderperiode ab 2014
- Prüfung des Ausbaus der Strecke Ducherow - Swinemünde (Świnoujście) für den Personen- und Güterverkehr vor dem Hintergrund des geplanten Ausbaus des auf der Insel Wollin gelegenen Wirtschaftshafens Swinemünde (Świnoujście) mit Flüssig-Erdgas-Terminal (liquid natural gas terminal) voraussichtlich 2014, um als zusätzliche Hafen-Hinterlandanbindung Berlin - Swinemünde (Świnoujście) zu fungieren
- gegebenenfalls erneute Prüfung der Voraussetzungen und Fristen zur Aufnahme der Strecke Ducherow - Swinemünde (Świnoujście) in das Gesamtnetz der TEN-T als zweite Hafen-Hinterlandanbindung des TEN-T Hafens Swinemünde (Świnoujście)
- Prüfung einer Antragstellung im Programm Interreg IVA möglich, aber erst in nächster Förderperiode ab 2014, frühzeitige Partnersuche und Antragstellung in der Anfangsphase der Förderperiode Interreg 5A, mögliche Finanzierung von Teilstrecken im grenzüberschreitenden Bereich
- Prüfung der Fristen und des finanziellen Budgets des Programms JASPERS für Finanzierung der Planungskosten auf polnischer Seite
- Prüfung der Kombination von EU-Strukturfondsmitteln mit Krediten der EIB, KfW und privaten Mitteln
- Prüfung der Aufteilung der Streckenabschnitte auf mehrere Förderperioden

5 Empfehlungen

- Antrag auf Aufnahme in das Folgeprogramm des Operationellen Programms Verkehr EFRE Bund der nächsten Förderperiode ab 2014 beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung durch Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für die Bundesschienenwege
- Empfehlung der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern zur Beantragung eines bilateralen EU-Projektes Deutschland/Polen in Zusammenarbeit mit der Stadt Swinemünde (Świnoujście) auf polnischer Seite über das Interreg A-Programm „Operationelles Programm des Ziels 3 "Europäische territoriale Zusammenarbeit" - "Grenzübergreifende Zusammenarbeit" der Länder Mecklenburg-

Vorpommern/Brandenburg und der Republik Polen in nächster Förderperiode ab 2015 um Teilkosten des Wiederaufbaus im grenzüberschreitenden Bereich durch Interreg A zu finanzieren

- Antrag der Stadt Swinemünde (Świnoujście) oder anderer polnischer Gebietskörperschaften auf Mitte aus dem Programm JASPERS (nur auf polnischem Gebiet möglich) zur Finanzierung der Planungskosten, Voraussetzung: Finanzierung mit Hilfe von EU-Strukturfonds-Mitteln, möglich bei Finanzierung durch EFRE-Bund-Mittel und EFRE-Einsatz auf polnischer Seite.
- Kombination von Fördermitteln und Krediten der EIB, da keine Vollfinanzierung durch Förderprogramme möglich ist; in der nächsten Förderperiode wird die Förderung durch Darlehen von der EU wahrscheinlich stärker forciert
- Beachtung der Ausschreibungen zu Förderungen des Verkehrs- und Transportbereiches auf der Homepage der Europäischen Kommission: http://ec.europa.eu/transport/grants/index_en.htm (derzeit keine relevanten Ausschreibungen)

6 Bedeutung des Projektes für das SoNorA-Netzwerk

Die Anbindung der Insel Usedom einschließlich Swinemünde (Świnoujście) über Karnin nach Berlin wird eine Lücke im SoNorA-Netzwerk schließen. Umwege werden vermieden und die Verbindung zwischen Deutschland und Polen wird verbessert.

6.1 Beschreibung von Problemen

- enger Zeitrahmen
- einige, der vom Auftraggeber angegebenen Ansprechpartner standen im Zeitraum der Studienbearbeitung nicht zur Verfügung
- keine zentrale Beratungsstelle für EU-Fördermittel vorhanden

6.2 Methodologie und Untersuchungsansatz

Folgende Methoden und Informationsquellen wurden verwendet:

- Internetrecherche
- Verwendung von Suchmaschinen für Fördermittel (z.B. Förderdatenbank)
- Gespräche und Telefonate mit Fachpersonen (EU-Kommission/ Koordination TEN-T, EU- Informationsbüro des Landes Mecklenburg-Vorpommern in Brüssel, EU-Informationsbüro der EU-Kommission in Rostock, Europäisches Dokumentationszentrum „europe direct“, Landesförderinstitut, Joint Technical Secretariat Rostock für Interreg-Programme, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern u.a.)
- Selbsterstellte Datenmatrix zur Analyse auf Eignung von Förderprogrammen

6.3 Verwendetes Datenmaterial

Für die Studie wurden keine eigenen Datenerhebungen durchgeführt. Folgende Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen wurden vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt:

- DB International GmbH, Bericht Potentialanalyse für die Eisenbahnstrecke von Ducherow über Karnin nach Swinemünde (Ahlbeck), Berlin, 2010
- Intraplan Consult GmbH, Grobbewertung der Reaktivierung/ des Ausbaus der Eisenbahnverbindung Ducherow-Swinemünde (Świnoujście)-Heringsdorf auf Basis des von der DB Netz AG ermittelten Investitionsbedarfes, München, 2008

6.4 Hintergrund der Studie

Die vorliegende Studie ist in das EU-Projekt „SoNorA“ (South North Axis) eingebettet. Eine Aufgabe innerhalb des „SoNorA“-Projektes ist es, die Erreichbarkeit auf den Nord-Süd-Verbindungen zwischen der Ostsee und der Adria zu verbessern.

Eine Aufgabe innerhalb des „SoNorA“-Projektes ist im Arbeitspaket 4 die „Überwindung von Hemmnissen zur Realisierung von Infrastrukturprojekten“ („Removing Obstacles to Infrastructure

Realisation“) innerhalb des untersuchten Raumes in Mitteleuropa. Das Arbeitspaket 4 ist in weitere kleinere Themenschwerpunkte unterteilt. So gibt es mehrere Studien zum Thema „Alternative Finanzierungsmöglichkeiten“ („alternative financing“). Zu diesem Themenschwerpunkt gehört auch die vorliegende Studie. In der Planung des Wiederaufbaus der Bahnstrecke Berlin - Swinemünde (Świnoujście) ist der Ausbau des Wirtschaftshafens Swinemünde (Świnoujście) zu berücksichtigen. Auf Usedomer Seite, d. h. westlich der Swinemündung, sind auch Flächen für eine weitere Hafententwicklung vorhanden. Der Wirtschaftshafen liegt jedoch derzeit vollständig auf Wolliner Seite, d. h. östlich der Swine.

6.5 Durchführung

Siehe Punkt 7

6.6 Unterstützende Instrumente

Durch den Auftraggeber wurde eine Adressliste mit Ansprechpartnern zur Verfügung gestellt.

6.7 Erwartete Wertsteigerung und positive Auswirkungen des Projektes

Die gesamte Insel Usedom einschließlich des dortigen Stadtgebietes von Swinemünde (Świnoujście) wäre über eine direkte Landanbindung an Berlin und weitere Hauptverkehrsströme der Nord-Süd-Achse in Mitteleuropa angebunden.⁴² Die Fahrzeit im Schienenpersonenfernverkehr würde sich gegenüber der derzeitigen Anbindung von Berlin über Züssow/Wolgast und (auf polnischer Seite) über Stettin wesentlich verringern. Allgemein wird damit gerechnet, dass dies erhebliche positive Auswirkungen auf die Tourismusbranche auf Usedom haben wird.

6.8 Bewertungskriterien einer erfolgreichen Umsetzung des Projektes

Die Revitalisierung der Verbindung zwischen Usedom inklusive Swinemünde (Świnoujście) über Karnin nach Berlin wird zu einer verbesserten Verbindung von vier Partnerregionen des SoNorA-Netzwerkes führen: die Wojewodschaft Westpommern sowie die Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Berlin. Die Verbindung entspricht einer Anbindung an das Süd-Nord-Schienennetzwerk, womit sie ein notwendiges Kriterium des SoNorA-Projektes erfüllt.

Durch das Finden einer Lösung zur Finanzierung dieser Schienenverbindung kann ein Schritt zur Erfüllung des SoNorA-Projektziels zur Vervollständigung der Verkehrsinfrastruktur des SoNorA-

⁴² Der Hafen Swinemünde ist im TEN-T-Netzwerk der wichtigen europäischen Verkehrsnetze aufgenommen worden. Eine zusätzliche Landanbindung des TEN-Hafens wäre neben Stettin über Berlin - Swinemünde gegeben.

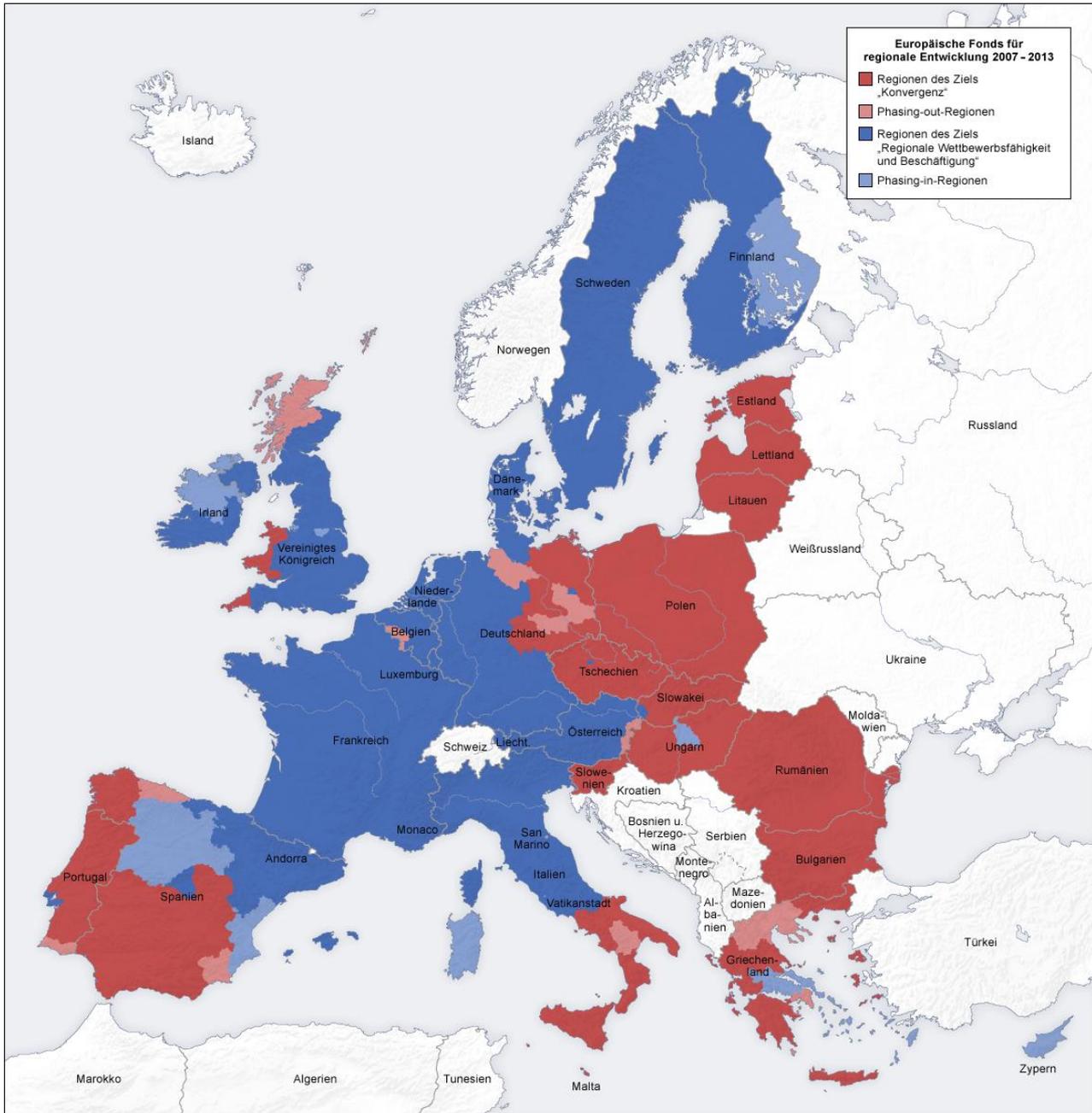
Netzwerkes gemacht werden. Die konkrete Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen von ca. 140 Mio. € liegt aber außerhalb der Einflussmöglichkeiten des SoNorA-Projektes.

Ein weiteres SoNorA-Ziel ist die Unterstützung der regionalen Entwicklung durch Verbesserungen im Verkehrsnetzwerk. Eine schnelle und direkte Anbindung von Berlin an die Insel Usedom wird voraussichtlich zu einer Erhöhung der Besucherzahlen auf der Insel führen. Die Tourismusbranche wird höchstwahrscheinlich dank der neuen Verbindung unterstützt und verbessert.

Aufgrund geringerer Reisezeiten wird die Verbindung wahrscheinlich sehr attraktiv sein. Dies könnte zu einer Verkehrsverlagerung zu Gunsten der Schiene führen und damit auch zu weniger Staus und weniger Emissionen, wodurch die Qualität für den Tourismus steigen würde.

7 Anhang

Karten und Tabellen



Karte 1: „Europäische Fonds für regionale Entwicklung 2007 - 2013, Zielregion „Konvergenz“ Neue Bundesländer Deutschland, Polen (Höchstsatze der Förderung), Quelle: Kohäsionspolitik 2007 - 2013, Nationale Strategische Rahmenpläne, Europäische Gemeinschaften, 2008



Karte 2: Fördergebiet Interreg IV A grenzüberschreitende Zusammenarbeit Deutschland-Polen 2007 - 2013, Quelle: <http://www.interreg4a.info/index.php?id=18>



Karte 3: Fördergebiet JASPERS, Quelle: http://www.jaspers-europa-info.org/attachments/123_Jaspers_brochure_2010.pdf



Karte 4: Ausschnitt Transeuropäer Transport Network (TEN-T), Priority axes and projects (2020 horizon),

Quelle: http://tentea.ec.europa.eu/download/maps/overview/tent_and_pp30_updated_links_20100519_galileo.pdf, Stand Juni 2010

 TEN-T railway (Eisenbahn), dünne Linie TEN-T network (Gesamtnetz), dicke Linie priority axes (Kernnetz)

 TEN-T road (Straße), dünne Linie TEN-T network (Gesamtnetz), dicke Linie priority axes (Kernnetz)

 TEN-T Inland waterway (Wasserstraßen-Inland)



Karte 5: Verlauf der ursprünglichen Strecke Ducherow-Swinemünde (Świnoujście) und derzeitiger Verlauf Eisenbahnverbindung Berlin-Swinemünde (Świnoujście), Quelle: Wikipedia, Urheber: Maximilian Dörrbecker⁴³, Stand: 21.03.2010

~~—~~ *derzeitiger Verlauf der Eisenbahnverbindung Berlin-Züssow-Swinemünde (Świnoujście)*

~~⋯~~ *Verlauf der ursprünglichen Strecke Berlin-Ducherow-Swinemünde (Świnoujście)*

43

http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Karte_der_Bahnstrecke_Wolgast%E2%80%93Heringsdorf%E2%80%93Ducherow.png&filetimestamp=20100321223327

| Anlagenteil | Kosten Gesamt mit Risiko-zuschlag in T€ | Nut-zungs-dauer in Jahren | Kapital-dienst in T€/Jahr | Quelle für die Angaben zur Nutzungsdauer |
|---|---|---------------------------|---------------------------|---|
| Oberbau | 18.833 | 25 | 1.082 | BVWP |
| Bahnkörper | 32.139 | 75 | 1.082 | BVWP |
| Ingenieurbauwerke SÜ/EÜ | 13.613 | 75 | 458 | BVWP (Kreuzungsbauwerke) |
| EÜ Peenestrom und Hubbrücke | 20.928 | 75 | 705 | BVWP (Kreuzungsbauwerke) |
| Bahnsteige | 3.146 | 25 | 181 | Standardisierte Bewertung (15) |
| Bahnübergänge | 10.709 | 20 | 720 | Standardisierte Bewertung, BÜ, technische Sicherung (7) |
| Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik | 7.200 | 20 | 484 | BVWP (Signalanlagen) |
| Oberleitung inkl. Stromversorgung | 9.820 | 20 | 660 | BVWP (Fahrleitung) |
| Elektrotechnik 50 Hz und Whz | 878 | 20 | 59 | Standardisierte Bewertung (Lichtversorgungsnetz, Außenbeleuchtung) (23) |
| Anlagen der Telekommunikation | 3.153 | 12 | 317 | BVWP (Fernmeldeanlagen) |
| Planungskosten (16 %) | 19.267 | 25 | 1.106 | BVWP |
| Gesamtsumme | 139.682 | | 6.853 | |

Tabelle 1: Kostenaufstellung Wiederaufbau der Karniner Brücke und der Bahnverbindung Ducherow-Swinemünde, Quelle: Intraplan Consult gmbH, Grobbewertung der Reaktivierung/ des Ausbaus der Eisenbahnverbindung Ducherow-Swinemünde (Świnoujście) (Świnoujście)-Heringsdorf auf Basis des von der DB Netz AG ermittelten Investitionsbedarfes, München, 2008, S. 11

Adressverzeichnis und Ansprechpartner

Informationsbüro des Landes Mecklenburg-Vorpommern bei der Europäischen Union

Boulevard Saint Michel 80
B- 1040 Brüssel
<http://www.mv-office.eu>

Europäisches Integrationszentrum Rostock e.V.

Neuer Markt 17
18055 Rostock
<http://www.eiz-rostock.de>

Europäische Kommission Generaldirektion Energie und Verkehr

Rue J.A. Demot, 24-28
B- 1049 Brüssel
<http://ec.europa.eu/dgs/transport>

TEN-T Executive Agency

Chaussée de Wavre 910
B-1040 Brussels
<http://tentea.ec.europa.eu/>

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung

Invalidenstraße 44
10115 Berlin
<http://www.bmvbs.de>

Staatskanzlei Mecklenburg-Vorpommern

Schloßstraße 2-4
19053 Schwerin
<http://www.mv-regierung.de/stk/>

Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

Schloßstraße 6-8
19053 Schwerin
<http://www.regierung-mv.de/vm/>

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern

Johannes-Stelling-Str. 14
19053 Schwerin
<http://www.regierung-mv.de/wm/>

Gemeinsames Technisches Sekretariat INTERREG A

GTS Leitung

Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern

Werkstraße 213

19061 Schwerin

<http://www.lfi.de>

Baltic Sea Region Programme

Joint Technical Secretariat

Investitionsbank Schleswig-Holstein

Grubenstraße 20

18055 Rostock

<http://www.eu.baltic.net>

Homepages

<http://www.eu-programme.de>

<http://www.foerderdatenbank.de>

<http://www.europa-mv.de>

<http://www.lfi-mv.de>

<http://www.bmvbs.de>

<http://en.southbaltic.eu>

<http://www.eu.baltic.net>

<http://www.pomerania.net>

<http://www.jaspers-europa-info.org>

<http://www.eu-info.de>

<http://www.eu-kommission.de>

<http://www.forschungsrahmenprogramm.de>

<http://ec.europa.eu/marcopolo>

http://ec.europa.eu/dgs/transport/index_en.htm

http://ec.europa.eu/transport/rail/grants/index_en.htm

http://ec.europa.eu/dgs/transport/tenders/work_programme/doc/2010/2010_0773_decision_financing_de.pdf

<http://www.sonoraproject.eu>

http://www.gesetze-im-internet.de/bswag/anlage_14.html

<http://www.ostseezeitung.de>

Studien und Literatur

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bundesverkehrswegeplan 2003, Berlin, 2003

DB Mobility Networks Logistics, Bericht Potentialanalyse für die Eisenbahnstrecke von Ducherow über Karnin nach Swinemünde (Świnoujście) (Ahlbeck), Berlin, 2010

Intraplan Consult GmbH, Grobbewertung der Reaktivierung/ des Ausbaus der Eisenbahnverbindung Ducherow-Swinemünde (Świnoujście)-Heringsdorf auf Basis des von der DB Netz AG ermittelten Investitionsbedarfes, München, 2008

Landtagsnachrichten Mecklenburg-Vorpommern, Ausgabe vom 15.12.2010

Kohäsionspolitik 2007 - 2013, Nationale Strategische Rahmenpläne, Europäische Gemeinschaften, 2008

Neue Fonds, bessere Regeln, Übersicht über die neuen Finanzregeln und Fördermittel Möglichkeiten für den Zeitraum 2007 - 2013, Europäische Gemeinschaften, 2008

PLANERIN, Förderlandschaften, Heft 06/ 2009

SoNorA - South North Axis, Improving transport infrastructure and services across Central Europe, o.J.