

■ Ein kleiner Schritt für die Bahn, ein großer Schritt für Europa!

Betriebsaufnahme zwischen Ahlbeck Grenze und Swinoujście Centrum

aus SIGNAL 05/2008 (November 2008), Seite 4-5 (Artikel-Nr: 10000273)
Deutscher Bahnkunden-Verband

Im September 2008 ging endlich der grenzüberschreitende Streckenabschnitt der Usedomer Bäderbahn (UBB) von Ahlbeck Grenze ins polnische Swinoujście Centrum (Swinemünde Zentrum) ans Netz...

Am 20. September 2008 war es endlich soweit: Im Beisein von Ministerpräsident Harald Ringstorff, Mecklenburg-Vorpommern, Stadtpräsident Janusz Zmurkiewicz, Swinoujście, und UBB-Geschäftsführer Jörgen Bosse wurde der grenzüberschreitende Streckenabschnitt Ahlbeck Grenze-- Swinoujście Centrum feierlich eingeweiht.

Nachdem am 8. Juni 1997 der 2,4 km lange Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Seebad Ahlbeck und dem Haltepunkt Ahlbeck Grenze in Betrieb genommen wurde, konnte mit der 1,4 km-Verlängerung bis Swinoujście Centrum (Swinemünde Zentrum) nun endlich der zweite Bauabschnitt realisiert werden.

Nach einem langwierigen, zähen Genehmigungsverfahren war am 5. Oktober 2007 in Ahlbeck Grenze der erste Spatenstich für diese Verlängerung vollzogen worden (vgl. SIGNAL 6/2007). Die Finanzierung der Kosten von rund 3 Millionen Euro erfolgte zu 90 % mit Mitteln aus der Gemeinschaftsinitiative INTERREG III A der EU und des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern, 10 % trug die DB AG.

Besonders bemerkenswert ist, dass die Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB) - ein Tochterunternehmen der DB Regio AG - Bauherr für die Infrastruktur auch auf polnischem Gebiet war.

Die eingleisige Streckenverlängerung sollte ursprünglich bereits zu Ostern 2008 in Betrieb gehen. Immer wieder ließ die Betriebsgenehmigung für den polnischen Abschnitt aber auf sich warten. Mit der direkten Anbindung der Hafenstadt Swinemünde mit ihren rund 42 000 Einwohnern dürfte sich der seit Gründung der UBB anhaltende Erfolgskurs fortsetzen und die wichtige Rolle der UBB für die Tourismuswirtschaft gestärkt werden. Zugleich haben sich die Chancen verbessert, die mit dem Autoverkehr verbundenen Verkehrsprobleme auf Usedom zu mindern und eine umweltschonende Mobilität für Touristen und Inselbewohner zu ermöglichen.

Weitere Bauabschnitte geplant

In einer dritten Etappe soll die Strecke von Swinemünde in Richtung Garz (Flughafen Heringsdorf) verlängert werden, wobei dabei auf deutscher Seite die Trasse der ehemaligen Eisenbahnlinie Ducherow-- Swinemünde genutzt werden kann. Im Bereich von Swinemünde ist jedoch eine neue Trasse notwendig, da die alte Bahntrasse inzwischen überbaut ist.

Als vierter Abschnitt ist der Wiederaufbau Garz--Ducherow geplant. Damit wäre dann die alte Bahnverbindung Berlin-- Pasewalk--Karnin--Swinemünde wiederhergestellt und die Fahrzeit zwischen Berlin und Usedom könnte deutlich verkürzt werden.



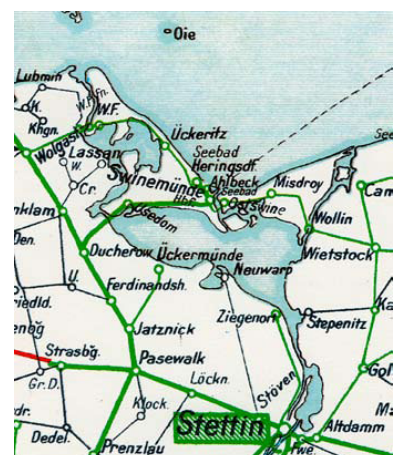
Seit dem 20. September 2008 fährt die Usedomer Bäderbahn (UBB) von Ahlbeck über die deutsch-polnische Grenze nach Swinemünde zum vorläufigen Endbahnhof Swinoujście Centrum. (Foto: Florian Müller)



Eisenbahnhubbrücke bei Karnin, 1933 fertig gestellt und bereits 12 Jahre später nicht mehr nutzbar, nachdem die Wehrmacht die zuführenden Brücken gesprengt hatte. (Foto: Christian Schultz)



20. September 2008: Feierliche Eröffnungsfahrt der UBB von Ahlbeck Grenze nach Swinoujście Centrum. (Foto: Florian Müller)



Mit dem Wiederaufbau der Strecke Ducherow--Karnin--Usedom--Swinemünde (Swinoujście) könnte die Bahnverbindung von Berlin/Brandenburg nach Usedom erheblich verkürzt und beschleunigt werden. (Karte: Deutsche Reichsbahn, 1935)

Bereits in der Vorkriegszeit wurden zwischen Berlin Stettiner Bahnhof und Bf. Seebad Heringsdorf teilweise Fahrzeiten von unter 3 Stunden erreicht, heute sind es dagegen rund 4 Stunden.

Auch die aufstrebende Hafenwirtschaft von Swinemünde würde von einer besseren Hinterlandanbindung profitieren.

Folgerichtig geht das Land Brandenburg in seinem Landesnahverkehrsplan 2008 - 2012 im Kapitel zum Angebotskonzept 2020 davon aus, dass die Direktanbindung von Usedom über Swinemünde bis dahin realisiert ist.

Karliner Brücke drückt Nutzen-Kosten-Faktor

Vorsichtiger formuliert es die Bundesregierung im Bundesverkehrswegeplan 2003. Dort wird im Kapitel »Bau leistungsfähiger Verkehrswege in den neuen Bundesländern« ausgeführt: »Im Rahmen der EU-Osterweiterung wird der direkte Schienenverkehr von Berlin zur Insel Usedom mit Weiterführung nach Swinoujcie eine steigende verkehrliche Bedeutung erfahren. In diesem Zusammenhang nimmt die Brücke über das Oderhaff (Karliner Brücke) 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. 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.«

Dieser »Schlüsselfunktion« ist die Karliner Brücke in der zwischenzeitlich durchgeführten Nutzen-Kosten-Untersuchung gerecht geworden. Der im Tagesspiegel vom 11.8.2008 berichtete Nutzen-Kosten-Wert von nur 0,73 statt der mindestens erforderlichen 1,0 ist maßgeblich auf die hohen Kosten für den Wiederaufbau der Brücke zurückzuführen. Aber auch die umfassend aus- bzw. neu gebauten Autobahnstrecken A 11 und A 20 haben die Untersuchung der Bahnstrecke belastet, weil es nach so großen Investitionen in den Straßenbau schwierig wird, die für einen guten Nutzen-Kosten- Wert geforderten Umsteiger auf die Schiene zu errechnen.

Doch die jüngsten Entwicklungen im Verkehr zeigen, dass selbst aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchungen schon bald veraltet sein werden, weil es durch die stark gestiegenen Benzinpreise in Deutschland immer mehr Umsteiger von der Straße auf die Schiene gibt und weil der Schienengüterverkehr schneller wächst, als viele erwartet hatten bzw. wahrhaben wollten. Durch den Seehafen in Swinemünde eröffnen sich hierdurch für die Bahnstrecke Swinemünde--Ducherow (--Pasewalk--Berlin) durchaus neue Chancen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000273>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten