

■ Mecklenburg-Vorpommern

## Renaissance der Eisenbahn

aus SIGNAL 03/2010 (Juli 2010), Seite 22-23 (Artikel-Nr: 10000808)  
 DBV Mecklenburg-Vorpommern

### Strecke Jatznick--Ueckermünde wurde zum Stadthafen verlängert

Ueckermünde, eine kleine Stadt im Nordosten Deutschlands, erhielt 1260 das Stadtrecht. Die Stadt liegt malerisch eingebettet zwischen Haff und Ueckermünder Heide und hat heute rund 10 900 Einwohner.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts bestand seitens der Einwohnerschaft, der Politik und der Wirtschaft Interesse an einer Eisenbahnanbindung sowohl nach Berlin als auch nach Stralsund. Am 25. April 1882 stimmte der Preußische Landtag dem Bau einer Eisenbahnstrecke von Ueckermünde nach Jatznick, das an der Bahnstrecke Berlin--Stralsund liegt, zu. Am 15. September 1884 wurde die Strecke fertiggestellt und dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Der Bau der Strecke kostete rund 1,5 Millionen Goldmark. Die Strecke hatte bereits zu diesem Zeitpunkt ihre Bedeutung sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr, vor allem durch die Erweiterung der Produktion der Eisengießereien in Torgelow und Ueckermünde. An der Strecke lagen und liegen heute noch die Stationen Hoppenwalde, Eggesin und Torgelow. Es entstand schon zu dieser Zeit Zugverkehr nach Berlin und Stralsund.

So konnte man laut Fahrplan von 1890 beispielsweise von Berlin Stettiner Bahnhof um 8.50 Uhr abreisen, war um 12.14 Uhr in Jatznick, musste dort umsteigen und konnte um 12.23 Uhr nach Ueckermünde weiterfahren, wo man um 13.14 Uhr eintraf. Die Reise nach Ueckermünde kostete damals in der 2. Klasse 9,90 Reichsmark und in der 3. Klasse 6,60 Reichsmark. Inwieweit sich die Bevölkerung eine solche Reise aufgrund der damaligen Lebensverhältnisse leisten konnte, bleibt dahingestellt.

Während der Zeit des Nationalsozialismus wurden Anfang bis Mitte der 1930er Jahre große unterirdische Anlagen zur Munitionsherstellung erbaut, wodurch die Strecke für den Berufsverkehr und zur Abfuhr der fertiggestellten Munition an Bedeutung gewann. Ab 1950 schritt die Industrialisierung im Kreis Ueckermünde voran. Mit dem Ausbau der Eisengießereien in Torgelow und Ueckermünde, der Holzverarbeitenden Industrie in Eggesin sowie der Herstellung von Medizinmöbeln in Torgelow entstand ein stetig steigender Güterverkehr.

Ab 1952 wurden im Kreis Ueckermünde Standorte der Nationalen Volksarmee unter anderem in Torgelow-Spechtberg, Torgelow- Drögeheide, Eggesin-Karpin und Altwarp errichtet. Dadurch gewannen die Transporte von Militärmaterial und Militärangehörigen an Bedeutung. Hierzu wurde auch eine Verloaderampe für die NVA in Hoppenwalde errichtet.

Durch das Stettiner Haff und seinen weißen Strand sowie die schöne Ueckermünder Heide wurde die Gegend seit den 1960er Jahren zu einem beliebten Urlaubsgebiet. Es gab zahlreiche betriebliche Ferienobjekte und Campingplätze, wo sich die Urlauber, besonders aus den Industriegebieten der DDR, erholen konnten. Daher waren die



(Karte: Kartenwerkstatt)



Eröffnung des neuen Haltepunktes »Ueckermünde Stadthafen« am 15. August 2009. Von der Verlängerung der Bahnstrecke Jatznick--Ueckermünde zum Hafen profitieren die Bewohner ebenso wie die vielen Ostseeurlauber. (Foto: Stadt Ueckermünde)

Personenzüge, besonders in der Sommer- und Ferienzeit, gut ausgelastet.

Auch der Berufsverkehr mit der Eisenbahn spielte in der Region eine gewisse Rolle. So mancher Arbeiter und Angestellter, der in Ueckermünde arbeitete, fuhr mit dem Zug zum Dienst oder zur Arbeit. Der Fahrpreis war günstig: Aufgrund der 75-Prozent-Ermäßigung auf Arbeiter-Rückfahrkarten kostete die Wochenkarte von Torgelow nach Ueckermünde hin und zurück, 2,20 DDR-Mark - ein unschlagbar niedriger Preis. Der Nachteil: Der Bahnhof Ueckermünde lag am Rande der Stadt und erforderte einen 20-minütigen Fußweg bis in die Innenstadt von Ueckermünde.

Schon aus diesem Grund bestand der Wunsch zur Weiterführung der Strecke vom Bahnhof Ueckermünde zum Hafen beziehungsweise in die Innenstadt. Der Oberbau, wenn auch erneuerungswürdig, und die Gleise waren wegen des Güterverkehrs vorhanden. Aber seitens der Stadt Ueckermünde, des Rates des Bezirks Neubrandenburg und des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR bestand kein Interesse an einer solchen Weiterführung. Des Weiteren wurde ein Teil der Strecke als Anschlussgleis von der Eisengießerei Ueckermünde genutzt.

Erst ab 2003 wurde über eine Weiterführung der Strecke nachgedacht. Nach vielen Gesprächen mit den zuständigen Stellen, einer umfangreichen Planung und Klärung der Finanzierung war es im Januar 2009 dann endlich soweit. Woran viele Menschen nicht mehr glaubten, wurde Realität: Mit der Verlängerung der Strecke Jatznick--Ueckermünde zum Hafen und in das Zentrum der Stadt wurde begonnen.

### **Neue Bahnhöfe für Ueckermünde**

Die Station Ueckermünde wurde verlegt und am Hafen wurde eine neue gebaut. Der Oberbau der Trasse wurde komplett erneuert, es wurden 840 Meter neue Gleise verlegt. Erschwerend für die Neuverlegung waren der hohe Grundwasserspiegel sowie die Torfschichten im Untergrund am Stadthafen. Natürlich wurden auch neue Stationen an der Strecke errichtet.

Am 15. August 2009 war es dann soweit. Unter großer Anteilnahme der Bevölkerung, die einer wahren Volksfeststimmung glich, rollte gegen 10 Uhr der erste Zug in die neue Endstation «Ueckermünde Stadthafen» ein. Der Zug wurde mit einer zünftigen Blasmusik empfangen. Dem Zug entstiegen der Verkehrsminister des Landes Mecklenburg- Vorpommern, Volker Schlotmann, sowie der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn für Berlin, Ingulf Leuschel. In den Reden wurde auf die Bedeutung der Strecke Jatznick--Ueckermünde--Ueckermünde Stadthafen für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere für den Tourismus in der Region, hingewiesen.

Die beiden neuen Haltepunkte Ueckermünde und Ueckermünde Stadthafen sind mit Bahnsteigbeleuchtung, Wegeleitsystem sowie Wetterschutz ausgestattet. Die 100 Meter langen Bahnsteige sind über Rampen auch für Reisende mit Mobilitätseinschränkung zu erreichen und erleichtern diesen Reisenden auch den Weg in die Züge.

Dem Reisenden, welcher an der neuen Endstation ankommt, eröffnet sich nun ein herrliches Panorama auf die historische Innenstadt mit Blick auf das Bollwerk, die

Stadtkirche, das Stadtschloss und die parkähnlichen Hafenanlagen. Nun kann vom Zug direkt auf ein Schiff der Weißen Flotte umgestiegen werden - und umgekehrt.

Das, was jahrelang erwünscht und ersehnt wurde, ist nun in Erfüllung gegangen. Dieser Bahnausbau ist ein Vorzeigebeispiel, das hoffentlich seine Nachahmer findet.  
(jb)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000808>.

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