

■ Reise & Bericht

Ein Blick nach Usedom

aus SIGNAL 07/1998 (September 1998), Seite 14-15 (Artikel-Nr: 10003802)
IGEB

Die Insel Usedom lag den Berlinern schon immer am Herzen. Glücklicherweise überdauerte diese Verbundenheit Krieg und Teilung. Mit dazu beigetragen hat sicherlich auch die gute Erreichbarkeit per Schiene. Entweder über Neustrelitz und Züssow oder von Polen her gelangt der See- und Ausflugs-gast schnell und bequem auf die Insel. Mutiges Vorgehen ist erkennbar, das inzwischen Erfolg brachte. Die Usedomer Bäderbahn sollte Anfang der neunziger Jahre sang und klanglos als nicht daseinsfähig; von der Netzkarte der Deutschen Eisenbahnen verschwinden.

Mit der Außerdienststellung des Fährschiffes, das den Kontakt zum Festland hergestellt hatte, war ein wesentliches betriebliches Problem geschaffen. Die Autokaufwelle in den neuen und die Freizeit- und Ferien-Verkehrsgewohnheiten. in den alten Bundesländern ließen eine Verbesserung der Straßenerschließung als allein zukunfts-trächtig für den Usedomtourismus erscheinen.

Eine Initiative, die einen Schienenverkehrspreis des DBV wert war, wendete zuerst einmal die Schnellschüsse ab. Der Weg in eine Zukunft mit einem tragenden Konzept gewann eine Voraussetzung, indem Zeit zum Nachdenken und Rechnen gegeben wurde. Ein auch für den Autoverkehr und den Werftbetrieb in Wolgast notwendiger Neubau einer Klappbrücke über den Peenestrom konnte so erweitert geplant und realisiert werden, daß das reale Problem der Bäderbahn lösbar wird. Der Fußweg von etwa einem Kilometer zwischen dem Festlandbahnhof Wolgast Hafen und der Inselstation der Bahn kann zukünftig durch einen geschlossenen Schienenweg ersetzt werden. Ein »Wieder" darf in diesem Satz nicht Vorkommen, denn die Eisenbahngeschichte der Insel zwischen Bäderverkehr und den militärisch geheimen Peenemündegleisen begann 1876 und hatte bis 1945 eine Festlandverbindung über die Dreh- (später Hubbrücke) bei Kamin. Einen Trajektverkehr für Reisende gab es nicht. In Ducherow zweigte eine Bahn zweigleisig von der Strecke nach Greifswald ab. Schnellzüge und ein Bäderverkehr ab Stettiner Bahnhof in Berlin brachten die Gäste zu ihrer "Badewanne" an die Ostsee. Der Bahnhof Heringsdorf atmet noch heute den Geist dieser Zeit.

Ansonsten ergaben Brückensprengungen und die Staatsgrenze neue Umstände. Zwei Straßenbrücken teilten das Schicksal der Karniner Anlage, sie wurden nach 1950 aber wieder aufgebaut. Die Urlauber aus Berlin und anderswo schleppten vierzig Jahre lang ihre Koffer zur Inselbahn, nachdem ein Zug aus Sachsen über Berlin in Züssow Kopf gemacht hatte.

Mit dem Brückenbau sind nicht alle Probleme gelöst: Die Stadt Wolgast kämpft mit dem Autoverkehr zur Insel, der sich in den Sommer- und Ferienmonaten - scheinbar ohne Ende - durch die Stadt quält. Die Inselgemeinden selber haben den Vorteil einer attraktiven Schienenverbindung erkannt und unterstützen nach Möglichkeit die Usedomer Bäderbahn. Ein Gleis vom Festland (Bf Wolgast Hafen) zum Inselbahnhof auf Usedom (Bf Wolgaster Fähre) über die neue eindrucksvolle Klappbrücke liegt bereits. Die Inselbahn auch praktisch mit dem übrigen Schienennetz zu verbinden, ist



nunmehr an die Lösung der Frage geknüpft, wie die Autoströme vor der Brückenrampe miteinander in Einklang gebracht werden können. Die Interessen der Hotels und Gaststätten wollen ebenfalls berücksichtigt werden.

Gegenwärtig vermittelt das äußere Erscheinungsbild von Anlagen und Strecken der Inselbahn und das Verkehrsangebot genau den Eindruck, den auch ein tatkräftig und ideenreich agierendes Marketing wirkungsvoll herausstellt. Es fahren noch immer die ertüchtigten und im Inneren kundenfreundlich gestalteten "Ferkeltaxen", aber sie fahren im Halbstundentakt mit guter Auslastung auf inzwischen weitgehend sanierten Gleisanlagen. Noch sind nicht alle Wegübergänge gesichert, aber die Züge fahren abschnittsweise schon die angestrebten 80 km/h.

In den vergangenen Geschäftsjahren konnten steigende Fahrgastzahlen ausgewiesen werden. Sie belegen, daß die Bahn sowohl von Urlaubern als auch von den Inselbewohnern akzeptiert und als ganz normales Verkehrsmittel verstanden wird.

Es wird auf Usedom auch zukünftig Eisenbahner geben! Von Stellwerken aus werden Formsignale und Weichen mittels Drahtzug bewegt oder Schranken manuell geschlossen. Statt des Pflegepersonals für Computer beschäftigt die Bäderbahn Menschen, die zufrieden und motiviert arbeiten, Kunden werben und betreuen, und wenn nötig im kalten Nordosten auch mal eine Weiche frei fegen können.

Wenn die Brücke in Wolgast endlich auch eine Eisenbahnbrücke geworden ist, werden neue Triebwagen von der Insel bis nach Züssow und nach Berlin fahren können. Sonderzüge können von überall auf die Insel kommen, mit Vorspannlok, denn die Fahrleitung nach Züssow wird demontiert werden. Die Bahnsteige der Badeorte wurden ausreichend bemessen, an ihnen können auch Reisezüge halten.

Güterverkehr ist nicht verboten, bis zur Werft Wolgast wäre er eigentlich erforderlich, aber der Stahl, aus dem dort Schiffe gebaut werden, muß gegenwärtig in »Schnäppchenmengen« geordert und gekauft und folglich per Lkw auf den Hof gefahren werden. Die Rechtsform gibt der Bahn die Verantwortung und Handlungsfreiheit, um eine Nebenbahn und ihre freundlichen Bahnhöfe kostenoptimal und nützlich für Kunden und Region und nicht zuletzt auch für ihre Eisenbahner zu betreiben und zu entwickeln.

Die Reste der Hubbrücke bei Kamin stehen unter Denkmalschutz, ihm und dem benachbarten Bahnhof widmet sich ein Verein. Ob es einen Wiederaufbau geben wird, oder ob in nahen Zeiten einer EG-Mitgliedschaft Polens Badegäste aus Berlin wie heute schon zur Nachbarinsel kommen werden und vielleicht ein Tunnel den Swinestrom unterquert, das muß lokale Politik im Auge behalten.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003802>.

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