

# Ihr Lokruf

Berlin – Usedom in zwei Stunden!, das ist die Parole. Bahnaktivisten wollen jene Zugverbindung wiederbeleben, die einst Heinrich Mann und Kurt Tucholsky begeisterte. Sonst komme die Ostsee-Insel vollends unter die Räder



Reste einer Reisezeit. Bis 1945 fuhren Züge über die Karniner Brücke nach Usedom, dann wurde sie gesprengt. Zurück blieben ihre Hubaufbauten – und der Streit um die Strecke. Foto: J

Die **Hubbrücke Karnin** ist eine 1933 eröffnete und 1945 zerstörte Eisenbahnbrücke über den Peenestrom. Sie war Bestandteil der ehemaligen Eisenbahnlinie Ducherow–Swinemünde. Das Hubteil der Brücke steht als seit Kriegsende unverändertes Fragment und als technisches Denkmal mitten im Peenestrom

VON VERA GASEROW, USEDOM - IM TAGESSPIEGEL VOM 20.7.2010

In diesem Jahr sah es auf Usedom schon im Januar nach Sommer aus, als sich entlang der Felder zwischen Ostsee und Achterwasser eine lange Fahrzeugschlange über die Straßen wand. Fast jedes dritte Auto trug das große B für Berlin im Kennzeichen. Sie standen vom Strand bis aufs Festland. Die Usedomer kennen dieses Szenario - aus jedem Juni oder Juli, wenn in Berlin, Brandenburg oder Sachsen die großen Ferien beginnen. Aber doch nicht mitten im Winter!

In der Karniner „Haffschänke“ steht Walter Gentz. Ein Pommer, der nicht viele Worte macht um etwas, an das er sich nicht gern erinnert. Etwas, das 65 Jahre zurückliegt, etwas, das in den Tagen Ende April 1945 geschah: Gentz war zwölf Jahre alt, da kam die SS auf die Insel, nach Karnin. „Alle raus aus dem Dorf. Nehmt mit, was ihr könnt“, riefen die Soldaten. Und: „Die Brücke wird gesprengt.“ Am nächsten Mittag gab es einen gewaltigen Rummus. Das Boot, mit dem Gentz im Nachbarhafen Schutz suchte, wurde von der Druckwelle aus dem Wasser gehoben. Im Karniner Elternhaus blieb keine Scheibe heil. Und als Walter Gentz Richtung Brücke schaute, standen da nur noch die beiden Hubaufbauten von Europas modernster Eisenbahnbrücke, ihre Verbindungsstücke zum Ufer waren weg. Am 29. April 1945 war Usedom wieder vom Festland abgeschnitten, die Insel wieder Insel.

Dort wo die Peene Usedom vom Festland trennt, bei Karnin, ragen seit 65 Jahren zwei monumentale Stahlskelette verloren in den Himmel. „Vatter Gentz“, Seniorchef der „Haffschänke“, hat sie jeden Tag vor Augen. Sie sind auch Grund für den Usedomer Sommer im Winter, den dauernden Verkehrsinfarkt. „Weil, wer schnell auf der Insel sein will,

heute mit dem Auto anreist. Davon haben die Usedomer nun genug. Sie wollen ihre Brücke zurück“, sagt Gentz. Mit der Zerstörung der Brücke wollte die Wehrmacht den Vormarsch der Roten Armee verzögern, um Soldaten und militärisches Gerät über die Ostsee in Sicherheit zu bringen. Die Sprengung brachte drei Tage Zeitgewinn - und kappte eine historische Bahnverbindung.

Rund 30 Züge hatten vor dem Krieg die Berliner in ihre „Badewanne“ namens Usedom chauffiert. In seiner Gaststube erinnert sich Gentz genau. „Ich bin ja als Kind zu jedem Zug an den Bahndamm. Die Leute winkten und lachten: Es ging ja ans Meer.“

Ans Meer ging es damals so schnell, dass Heinrich Mann 1923 das Seebad Heringsdorf schlankweg zum „Berliner Vorort“ erklärte: „Drei und eine halbe Stunde Bahnfahrt und man findet ein schönes bequemes Hotel- und Villenviertel gleich an der See“, schwärmte er. „Vorn die Ostsee, hinten die Friedrichstraße“ - was sich Kurt Tucholsky erträumte -, die Deutsche Reichsbahn machte es möglich. Kaiser, Schriftsteller, Theatergrößen und auch wer in der Berliner Geschäftswelt etwas auf sich hielt, reiste mit dem Zug ins

„Nizza des Nordens“, nach Swinemünde, Ahlbeck oder Heringsdorf. Man kam im Salonwagen, im Schnellzug, im „Strohwitwerexpress“, der die Ehemänner fürs Wochenende zu ihren kurenden Familien brachte. Und man reiste immer schneller: über die Karniner Brücke mit 100 Sachen.

Zweieinhalb Stunden dauerte die Fahrt 1934 im durchgehenden Eilzug von Berlin bis Swinemünde. Heute im Zeitalter des

ICE verordnet der Sommerfahrplan der Deutschen Bahn eine Reise in die Vorvergangenheit. Berlin - Heringsdorf in vier Stunden und fünf Minuten.

Der Grund für diesen Bahnanachronismus: Seit der Sprengung der Karniner Brücke fährt der Zug aus Berlin, statt von Süden bei Ducherow Kurs auf die Insel zu nehmen, einen Umweg nach Norden -um dann von Wolgast aus zurück über die Insel zu zuckeln.

An einem Samstag vor einigen Wochen macht sich deshalb ein Grüppchen von Honoratioren auf, Usedom's verstopften



Verkehrsadern einen Bypass zu legen. Bürgermeister der Inselorte werfen Jacketts ab, Amtsvorsteher krempeln Ärmel hoch, Kommunalpolitiker mit pommerschem und polnischem Zungenschlag greifen zur Spitzhacke. Das „Aktionsbündnis Karniner Brücke“ zur Wiederherstellung der Eisenbahnlinie Berlin - Usedom hat zum „Brückenfest“ die Parole „Bahn frei“ ausgegeben. Mit Schaufeln und Sensen legen die Aktivisten im Süden der Insel einen zugewucherten Bahndamm frei. Einige kräftige Spatenhiebe und unter Gestrüpp und Wurzelwerk tritt ein rostiges Gleispaar zutage. Es sind die Bahnstränge, die Entlastung schaffen sollen auf den Straßen der Insel. Es sind jene Schienen, die Usedom einst zum „Berliner Vorort“ machten. „Berlin -Usedom wieder in zwei Stunden!“, so steht es 2010 auf den Plakaten der Aktivisten, auf Deutsch und auf Polnisch.

„Postkutschenfahrzeit!“, schimpft Herbert Gellhorn die langsame Verbindung von der Hauptstadt auf die Insel. Früher seien die Berliner wie an den Wannensee nach Usedom gefahren. „Einsteigen. Strandkorb. Das war nix“, sagt der 81-Jährige. Im Wintergarten seines Berliner Reihenhauses kann er sich darüber in Rage reden. Aufgewachsen ist er in Swinemünde, das heute Swinoujscie heißt und zum polnischen Zipfelchen Usedom gehört. Als Jugendlicher pendelte Gellhorn regelmäßig über die Karniner Brücke: „Jedes Mal mit Räucheraal und Fludern im Gepäcknetz. Die Berliner Verwandtschaft konnte ja gar nicht genug kriegen davon.“

Seit zehn Jahren schon führt der weißhaarige Herr einen Papierkrieg. „Betrifft: Wiederaufbau der Eisenbahnstrecke Berlin - Ducherow - Swinemünde (Swi-noujscie)“. Fünf pralle Leitzordner füllen seine selbst getippten Briefe, kaum einer ist kürzer als acht Seiten. Adressat ist niemand Geringeres als „Bundeskanzlerin Frau Dr. Angela Merkel“ oder der „Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“. Antworten

gibt es nur wenige. Ob er glaubt, die Wiederaktivierung seiner Hausstrecke je zu erleben? Da seufzt er verbittert und sagt: „Nee! Da müsste schon ein Wunder geschehen.“ Vielleicht muss es kein Wunder sein. Vielleicht reichen ja reale Umstände. Und die, meint Günther Jikeli, „waren noch nie so günstig“. Der 65-Jährige ist Vorsitzender der Usedomer Einbahnfreunde und Motor des „Aktionsbündnisses“ zum Wiederaufbau der Bahnstrecke, zu dem sich die Inselgemeinden, Umweltgruppen, Tourismus- und Wirtschaftsverbände zusammengeschlossen haben. Er eilt von Termin zu Termin, schmiedet überparteiliche Allianzen, zieht Strippen zwischen Usedom und Berlin und

weiter nach Leipzig. Vor allem hievt er j auch den EU-Partner auf der polnischen Inselseite ins Boot. Denn Jikeli ist sicher: Die wiederbelebte Bahnstrecke würde zum „grenzüberschreitenden Brückenschlag. Europa bringt es. Damit schaffen wir den Durchbruch. Die Bahn kommt.“ Viele reden so. Die Bahnstrecke wäre leicht zu reaktivieren, sie wurde seit Kriegsende nie entwidmet, durfte nie bebaut werden. Nur das Verbindungsstück an der Karniner Brücke fehlt - und die Schienen. Die hat die sowjetische Siegermacht als Reparationsleistung mitgenommen. Aber Bahnexperten sind sicher: In nur vier Jahren wäre der Gleisanschluss flott zu kriegen. Berlin - Usedom, zwei Stunden acht Minuten, im Zweistundentakt. Kosten: rund 140 Millionen Euro.

„Im Rahmen der EU-Osterweiterung wird die

Schienenverbindung von Berlin zur Insel Usedom mit Weiterführung nach Swinoujscie (Swinemünde) eine steigende verkehrliche Bedeutung erfahren“, schrieb 2003 die damalige Bundesregierung in ihren Verkehrswegeplan. Doch dann brachte 2008 eine erste Wirtschaftlichkeitsprüfung ein schlechtes Ergebnis. Nutzen-Kosten-Verhältnis 0,73. Erst ab Faktor 1,0 gilt eine Strecke als wirtschaftlich sinnvoll.

Jetzt jedoch könnte eine neue Studie die Wende bringen. Im Auftrag der Usedomer Bäderbahn, die den Zugverkehr auf der Insel betreibt, kommt ein Gutachten der DB International nun zu dem Schluss: Rechnet man nicht nur den Personen-, sondern auch den Güterverkehr in die Prüfung ein, führe die Verbindung in rentable Bereiche. Selbst wenn nur ein Güterzug pro Tag Richtung Berlin rollt, wäre der magische Nutzen-Kosten-Faktor 1,0 glatt übertroffen.

Also würde sich die Investition in die Strecke doch auszahlen? Kein Kommentar von der Deutschen Bahn AG, keiner aus dem Bundesverkehrsministerium. Sparzwänge, unübersichtliche politische Landschaft, momentan lieber nicht aus der Deckung wagen, raunt es aus den oberen Etagen. Das letzte Wort würde ohnehin in Brüssel gesprochen. Denn realistisch sei die Bahnlinie nur, wenn die EU die Strecke mitfinanziere.

Und so liegt die Zukunft der Berlin-Usedom-Bahn auch in der Ulica Wojska Polskiego, wo Katarzyna Ro-winska in einem kleinen Dachzimmer sitzt. Rowinska ist Leiterin des Stadtentwicklungsamtes von Swinoujscie, dem früheren Swinemünde, wo die Bahnstrecke wieder münden würde, bevor sie in die deutschen „Kaiserbäder“ abzweigt. In fließendem Deutsch erklärt die junge Beamtin, warum auch die polnischen Stadtoberen eine Wiederaktivierung der Bahnlinie begrüßen. „Berlin ist doch für uns die nächste Metropole. Wenn die Bahn käme, wären wir in fast zwei Stunden am Flughafen.“ Das ist der eine Grund.

Der andere hängt vor Rowinskas Schreibtisch an der Wand. Und er macht den deutsch-polnischen Bahn-Brückenschlag zu einer nicht immer spannungsfreien Sache. Hier, Rowinska zeigt auf den Stadtplan, sind Flächen für neue Hafenindustrie. Dort entsteht das Flüssiggasterminal. An die Promenade kommt ein neues Kurviertel. Am Strand soll ein 90 Meter hoher Hotelurm in den Ostseehimmel wachsen. Die Stadt wird die Zahl ihrer Gästebetten verdoppeln. Auf deutscher Seite sehen manche die aufstrebende Konkurrenz nicht ohne Sorge. „Swinemünde brummt, da wird derzeit richtig Geld bewegt.“ Vor allem der Ausbau des Swinemünder Hafens könnte ganz Usedom unter Zugzwang setzen. Ein Hafen bringt Güter. Die wollen verarbeitet werden. Das brächte Arbeitsplätze für die Grenzregion. Aber Güter wollen auch abtransportiert werden. Das wäre ein Risiko für die Insel. Kommt die Schienenverbindung nicht, dann könnten die schweren Lasten aus Swinemünde irgendwann über Usedom's Straßen rollen.

Für die Usedomer Tourismusmanager ist dies das schlimmste Szenario. Sie sind zuständig für das Gute und Schöne der Urlaubsinsel. Das Gute, das ist die Ruhe, das Schöne die unberührte Natur. Feriengäste wollen keine Autos sehen. Sie wollen nur im Auto kommen. Usedom und kohlendioxidneutral anreisen - das würde passen. Nur bisher passt da nichts. Der Tourismusbericht spricht eine klare Sprache: 1,2 Millionen Feriengäste im vergangenen Jahr. Gut 90 Prozent kamen mit eigenem Fahrzeug. Jeder Dritte aus Richtung Berlin. Die schnelle Zugverbindung in die

Hauptstadt könnte nicht nur weniger Stau bringen, sondern auch mehr Kunden bis runter aus Sachsen. Tagesbesucher, fahrunsichere Senioren, ökobewusste Städter, die längst aufs Auto verzichten. Ein „unausgeschöpfter Hauptquellmarkt“ winke, werben die Tourismusexperten für die neue Re-Aktivierung der alten Bahnstrecke.

Christine Natzke ist sich da nicht so sicher. „Mit den Autos kann das so nicht weitergehen“, meint die Pensionswirtin mit dem offenen Lachen und den zupackenden Händen zwar auch. „Die Gäste beschwerten sich ja schon, dass sie ständig im Stau stehen.“

„Drei, vier Personenzüge pro Tag seien kein Problem. Andererseits liegt der Bahndamm direkt hinter ihrem Bettenhaus in Usedom. Was, wenn die Güterzüge aus Swinemünde ihren Gästen „übers Kopfkissen“ rattern? „Die Zugstrecke darf nicht zulasten unserer Natur gehen“, sagt Natzke und wiegt den Kopf. „Es kann auch nicht sein, dass unsere Wirtschaft bergab geht und wir am Ende im Swinemünder Hafen arbeiten.“ Jochen Storrer kennt solche Bedenken. Als Bürgermeister von Usedom-Stadt wirbt er für die Bahnwiederbelebung. Auch alle anderen Inselgemeinden haben dafür gestimmt. Man zieht an einem Strang. Parteiübergreifend. Das ist hier keineswegs selbstverständlich. Storrer hat seine Stadtverordneten dennoch gewarnt. „Leute, euch muss klar sein, dass dann auch wieder Güterverkehr durch Usedom rollt.“ Fast einhellig haben sie trotzdem den Finger gehoben. Zwei Stunden nach Berlin! Dafür nimmt man anderes in Kauf. Also hat auch Bürgermeister Storrer beim Karniner Brückenfest die Motorsense angeschmissen. Gegen das Gestrüpp auf den alten Gleisen. Schon mal freie Bahn schaffen - wenigstens symbolisch.