



G. AUGUSTIN

Baudenkmal Karniner Hubbrücke: „Die Brücke bläbt“

EISENBAHN

Schneller Geist der Ahnen

Die Ostsee-Insel Usedom galt einst als „Badewanne von Berlin“. 1945 wurde die wichtigste Festlandverbindung gesprengt: die Karniner Brücke. Ein Verein kämpft für ihren Wiederaufbau.

Dem Mann von der Reichsbahn fiel vor Schreck die Mütze aus der Hand. „Wer sind Sie?“ blaffte er den Rentner an, der aus der Menge hervorgetreten war. „Ich bin die Bürgerinitiative“, sagte Hans Nadler im schönsten Sächsisch. „Und ich sage Ihnen noch am: Die Brücke bläbt.“

Das war 1990, und der Ehrenvorsitzende des Vereins „Usedomer Eisenbahnfreunde“ hat recht behalten: Die demolierte Karniner Hubbrücke harret als Baudenkmal im Peenestrom aus, ein Triumphbogen des Volkes von Usedom. Die Reichsbahn mußte die Abrißkräne abstellen; die Brücke wurde zum Denkmal erklärt.

Die „Freunde“, mittlerweile ein Verein, den Gemeinden, Politiker und Unternehmer der Insel fördern, verfolgen stur ihr Ziel: die Wiederbelebung der Schnellverbindung zwischen Berlin und Usedom. Rund vier Stunden braucht man heute von Berlin nach Usedom, egal ob per Bahn oder Auto. Dabei nannte man einst die malerische Insel „Ba-



Seebad Ahlbeck (um 1910): Haltepunkt für den „Strohwitwer-Express“

dewanne von Berlin“. Laut Sommerfahrplan von 1935 erreichten die Hauptstädter sogar den Ostzipfel von Usedom, Swinemünde, so schnell wie Hamburger heute Sylt: in zwei Stunden und 36 Minuten.

1945 sprengte die Wehrmacht die Brücke vor der anrückenden Roten Armee. „Davon hat sich Usedom nie erholt“, sagt Pfarrer Friedrich von Kymmel: „Die Wunde muß geheilt werden.“ Denn was wird, wenn Polen der Europäischen Union beitrifft und der Ost-West-Verkehr über die Insel rumpelt? Der Pfarrer bangt: „Sollen wir dann alle wegziehen?“ Schon jetzt

staut sich jeden Sommer der Verkehr auf den Zubringerstraßen der Insel – und das sind nur die deutschen Fahrzeuge.

Die polnische Grenze durchschneidet den Osten der Insel vor Swinoujscie, dem früheren Swinemünde. Mit 50 000 Einwohnern hat die alte Kurstadt fast doppelt so viele Bürger wie alle deutschen Inselgemeinden zusammen. Die Stadtväter drängen auf die Öffnung des Schlagbaums, die ihnen die deutsch-polnische Grenzkommission bereits zugesagt hat. Ihre Bürger können aufs polnische Festland nur per Fähre, nach Deutschland nur zu Fuß.

„Wenn erst die Laster von Swinemündehafen über die Insel rollen“, fürchtet auch Hans-Joachim Mohr, SPD-Bürgermeister der Grenzgemeinde Ahlbeck, „kollabiert der Verkehr.“ Um das zu verhindern, unterstützt der Ort die Eisenbahnfreunde. Bis zum Krieg war Ahlbeck eines der bestbesuchten Seebäder Deutschlands – heute gilt Usedom eher als Geheimtip und manchmal als Horrortrip. Jugendliche Schläger mit kahlgeschorenen Köpfen machten die Insel deutschlandweit bekannt.

Seelsorger von Kymmel kennt die Szene, er betreut die Gewalttäter der Insel im Knast. Er mahnt: „Wir brauchen Perspektiven. Dafür brauchen wir die Brücke wieder, und zwar noch vor der Grenzöffnung.“

Rund 150 Millionen Mark würde der Wiederaufbau der alten Berliner Direktverbindung samt Brücke laut einer neuen Studie kosten – ein Drittel dessen, was offiziell prognostiziert und damit für zu teuer befunden wurde. Das hat ein finanzkräftiger Freund der Usedomer Eisenbahn („aus dem Westen“) ausrechnen lassen von Contrack, einem auf Schienenprojekte spezialisierten hannoverschen Ingenieurbüro.

Zwar fehlen von Ducherow in Vorpommern nach Heringsdorf auf Usedom auf 40 Kilometern die Gleise, weil sie 1948 als Reparationsleistung nach Rußland gingen. Aber die Grundstücke gehören noch der Bahn, „ein Planfeststellungsverfahren ist nicht nötig“, sagt Reinhart Schroeder, Planer bei Contrack. „Mit 6 Zügen und 2000 Fahrgästen täglich wäre die Strecke auch rentabel – und mit einer Fahrzeit von 2 Stunden 15 nach Berlin unübertroffen schnell.“



Die Deutsche Bahn AG (DB) will die Studie „analysieren“. Usedom-Liebhaber Johannes Ludewig, Chef der DB, schließt die Wiederinbetriebnahme der Karniner Brücke „bei höherem Verkehrsaufkommen“ zwar nicht aus. Vorrangiges Ziel sei aber, eine „vernünftige Bahnverbindung über Wolgast“ anzubieten, so Ludewig. In Wolgast gibt es eine neue Klappbrücke, über die die Bahnreisenden jetzt noch ihre Koffer bis zur Usedomer Bäderbahn schleppen. Bald soll ein Gleis über die Brücke gelegt werden; 75 Millionen Mark investiert der Bund in die Anbindung.

„Die neue Brücke ist zu schwach für einen Fernzug“, höhnt der pensionierte Stahlbauingenieur Nadler. Nur 60 Tonnen Gesamtlast trage das Bauwerk. Die Berliner DB-Filiale habe bereits errechnet, daß nur antiquierte oder leichte Triebfahrzeuge in Frage kämen wie der RegioSprinter, der keine Kurswagen ziehen darf.

Bahnsprecher Reiner Latsch dementiert das; nur für Güterverkehr sei die Brücke nicht ausgelegt. Im übrigen prüfe die DB auch eine weitere Verbindung nach Berlin: über Stettin und Swinemünde. Schon 2000 solle aber die Direktverbindung nach Heringsdorf über Wolgast in Betrieb gehen – Fahrtzeit dreieinhalb Stunden.

Da war schon der „Strohwitwer-Express“ eine Stunde schneller. So nannten die Usedomer früher die Schnellzüge, weil viele Berliner sie bloß nutzten, um ihre Gattinnen auf der Insel abzuliefern. „Knüppeldicke voll waren die Züge“, erinnert sich Vater Gentz, 65, Wirt der „Haffschänke“ am Karniner Bahnhof.

Diesen Bahnhof, ein wilhelminischer Backsteinbau am Peene-Ufer, hat der Verein der Eisenbahnfreunde der Bahn abgekauft. Nächste Woche geht es los: 44 ABM-Kräfte der Insel werden unter Anleitung eines Architekten den Bahnhof von Fledermäusen und morschen Balken befreien und ihn als Museum wieder herrichten. Das Stralsunder Arbeitsamt hat den Gegenwert von einer Million Mark für die Arbeitsbeschaffungsmaßnahme zugesagt.

Auch der Landkreis Ostvorpommern hat 275 000 Mark aus dem Kommunalen Investitionsfonds zusammengekratzt, dazu 25 000 Mark für Denkmalpflege. „Wir bringen den Verkehrsminister noch hinter uns“, tönt Landrat Herbert Kautz (CDU).

Denn auch die Restaurierung der Brücke sollen Experten bei der Gelegenheit gleich vorbereiten. Den Zustand des Hubteils selbst beurteilen die Gutachter als gut, „eine Meisterleistung unserer Vorväter“.

Die Eisenbahnfreunde haben schon mal einen kleinen Zug aus Kaisers Zeiten restauriert. Der soll als Nostalgiebahn vor dem Bahnhof auf Schiene gesetzt werden. Und wenn die Gleise erst mal liegen, kann ja auch der Zug aus Berlin kommen.

Pfarrer von Kymmell beruhigt: „Den Nostalgiezug packen wir dann gern auf ein Nebengleis.“ ◆