

Die Darßbahn kommt: Der Zufall half mit

Ein Student entdeckte, dass die Strecke nie entwidmet wurde

Von Volker Stephan

Barth. Nachdem die frohe Kunde über die Beteiligung der Bundesregierung am Bau der Darßbahn seit Dienstagmittag auf allen Nachrichtenkanälen, inklusive der Mund-zu-Mund-Propaganda, die Bürger der Stadt erreicht hatte, war es kein Wunder, dass der Barther Rathausaal am Abend bei der „spontan“ organisierten Informations-Veranstaltung mit Politprominenz des Landes übervoll besetzt war.

Bürgermeister Friedrich Carl Hellwig begrüßte neben sehr vielen Teilnehmern der Bürgerinitiative „Keine Bahn ist keine Lösung“ sowie Kommunalpolitikern aus der Darßbahn-Region auch Landesverkehrsminister Christian Pegel, Vorpommern-Staatssekretär Patrick Dahlemann, Landtagsabgeordneten Dietmar Eifler und Landrat Dr. Stefan Kerth.

Pegel stellte gleich zu Beginn klar, dass die Bundesregierung sich nicht zu einem Drittel an den Gesamtkosten, sondern nur an der neuen Brücke – wohl ähnlich der Klappbrücke in Wolgast – beteiligen werde. Sie werde jedoch mit den schon heute zu veranschlagenden Kosten von 50 bis 60 Millionen Euro das teuerste Teil des ganzen Projektes sein. Das veranschlagte er nach dem heutigen Stand der Baupreise auf 115 bis 120 Millionen Euro. Mit „mal sehen, wo wir landen“ verlieh er seinem Zweifel Ausdruck, dass es sich dabei schon um die endgültigen Baukosten handeln werde.

Realistisch wäre es nach Ansicht des Ministers, nicht von einem Baubeginn vor 2024/2025 auszugehen, vor allem wegen der Querung des Meiningenstroms. „Der Brückenbau mit Planfeststellungsverfahren und EU-weiter Ausschreibung wird das dickste Schiff.“ Außerdem seien allein für die gerichtliche Klärung von Klagen gegen den Streckenverlauf etwa zwei Jahre einzukalkulieren. Alle anderen Versprechen wären unseriös.

Auf einen genauen Zeitpunkt der Gesamteinbetriebnahme der Darßbahn bis Prerow wollte sich keiner der Beteiligten festlegen, auch weil zwei Planfeststellungsverfahren noch nicht begonnen wurden, und zwar das für den Bau der neuen Meiningenbrücke und das für den Streckenabschnitt von Zingst nach Prerow. In der zweiten Hälfte der 2020-er-Jahre sei laut Jörgen Boße eine Gesamteinbetriebnahme angepeilt. Allerdings könnten laut Christian

Pegel bereits 2025 die ersten Züge zumindest bis nach Bresewitz beziehungsweise bis zur Meiningenbrücke fahren.

Pegel ging auch auf den Bund der Steuerzahler ein. Der hatte gegen den Bahnbau das Argument, dass dann ja weniger Busse fahren würden, vorgebracht. „Gerade das ist aber die Idee“, so der Verkehrsminister. „Die Verkehrsträger werden sich einigen müssen.“

Landrat Dr. Stefan Kerth bestätigte entsprechende Überlegungen im Landkreis, Bus und Bahn nicht parallel fahren zu lassen, wenn es dann so weit ist. Weil aber die Linie von Barth auf den Darß eine der profitabelsten des Verkehrsbetriebes sei, müsse der dann anderweitig gestützt werden. Er selbst habe seit etwa zwei Jahren nicht mehr daran gezweifelt, dass die Darßbahn komme, würde aber eine andere Sichtweise auf sie bevorzugen. Für ihn sei sie nämlich die Bahn, die von der Welterbestadt Stralsund zum Darß fährt.

Derzeit fährt die Regionalbahn (RB 25) auf der Strecke nur zwischen Velgast und Barth. Mit Inbetriebnahme der Verlängerung der Strecke auf den Darß soll die RB-Linie wieder bis nach Stralsund verlängert werden.

Auch Bürgermeister Friedrich Carl Hellwig freute sich, als Stadt beizeiten „auf das richtige Pferd gesetzt“ zu haben. Die Mehrwertsteuersenkung auf Bahntickets infolge der Klimadiskussion unterstreiche den neuen Stellenwert des Bahnverkehrs für die Politik.

UBB-Chef Jörgen Boße informierte die erstaunten Zuhörer darüber, dass der Wiederaufbau der Darßbahn eigentlich eher dem Zu-



UBB-Chef Jörgen Boße gab einige Hintergrundinformationen zum Darßbahn-Geschehen.

FOTOS (3): VOLKER STEPHAN

fall und dem Fleiß eines Studenten zu verdanken sei. Als man nämlich im Jahr 2000 die ersten Ideen äußerte, die UBB bis Barth fahren zu lassen, sei auch ein entsprechendes Thema für eine Diplomarbeit an die TU Dresden vergeben worden. „Den Recherchen des Studenten ist die Entdeckung zu verdanken, dass die Strecke bis nach Prerow niemals entwidmet worden ist. Das machte ihre Wiedereinbetriebnahme einfacher.“ Ansonsten würde heute niemand mehr eine neue Bahnlinie durch eine so sensible Naturregion planen.

Trotz der vielen verheißungsvollen Informationen wählte sich Christa Schibilski – sicher auch durch die Enttäuschungen der vergangenen Jahre vorsichtig geworden – noch nicht ganz auf der sicheren Seite. Deshalb richtete sie einen Wunsch an den Verkehrsminister: „Herr Pegel, wenn ich das Ganze bitte schriftlich kriegen könnte?“

”

Herr Pegel,
wenn ich
das Ganze
bitte
schriftlich
kriegen
könnte?

Christa Schibilski
Bürgerinitiative „Keine
Bahn ist keine Lösung“



Der Rathausaal war am Abend gefüllt, wie sonst kaum. Bereits seit dem Nachmittag hatte die frohe Kunde über die Beteiligung der Bundesregierung am Bau der Darßbahn viele Bürger erreicht.



Von links: Landrat Dr. Kerth, Vorpommern-Staatssekretär Dahlemann, Verkehrsminister Pegel, Bahn-Initiatorin Schibilski, Bürgermeister Hellwig, Landtagsabgeordneter Eifler.