

Nachdem es nun grünes Licht für das Projekt zwischen Barth und Prerow gab, wurden nun auch Planungsdetails bekannt. Die OSTSEE-ZEITUNG zeigt in einer Karte die genaue Strecke und die geplanten Haltepunkte. Seit der Mahnwache am 1. April 2019 fährt die Bahn immer mal wieder mit dem Ziel Prerow in Barth ein. So auch bei der Mahnwache im Juli 2019.

**Die Darßbahn kommt:** Mit dieser Nachricht gingen Ministerpräsidentin Manuela Schwesig und Verkehrsminister Christian Pegel (beide SPD) am **4. Februar 2020** an die Öffentlichkeit. Bund und Land hatten sich nach langen Verhandlungen geeinigt. Nun wurden auch Details zum Planungsstand genannt.

So werde sich der **Eisenbahnbau in vier Bauabschnitte** untergliedern.

- Der *erste*, zwischen Barth und Bresewitz, ist 8,4 Kilometer lang.
- Der *zweite* und kürzeste Bauabschnitt ist 470 Meter lang und umfasst die zukünftige Querung des Meiningenstroms. Er ist in der Umsetzung allerdings auch der komplizierteste Abschnitt.
- Der *dritte* Bauabschnitt verläuft zwischen Bresewitz und Zingst (4,6 Kilometer) und
- der *vierte* zwischen Zingst und Prerow (etwa vier Kilometer lang).

### **Ganz unterschiedliche Bauzeiten**

Aufgrund der unterschiedlichen baurechtlichen Voraussetzungen weichen die zeitlichen Parameter für Planung und Ausführung erheblich voneinander ab. Während für den ersten Bauabschnitt (zwischen Barth und Bresewitz) bereits seit 2019 ein Planfeststellungsbeschluss existiert und für die Bauausführung der mögliche Zeitraum 2021 bis 2025 infrage kommt, wird der Planfeststellungsbeschluss des dritten Bauabschnittes (zwischen Bresewitz und Zingst) in diesem Jahr erwartet, was Bauarbeiten zwischen 2022 und 2025 ermöglichen würde. Der Planfeststellungsbeschluss für den vierten Bauabschnitt (zwischen Zingst und Prerow) könnte 2022 vorliegen und so die Umsetzung im Zeitraum von 2023 bis 2025 gestatten.

Die Planung und Errichtung des zukünftigen Brückenbauwerkes (der zweite Bauabschnitt) gestaltet sich etwas komplizierter, weil bisher noch keine Klarheit über dessen bauliche Ausführung herrscht. Untersucht werden mehrere Varianten, die allesamt möglichst wenig Fläche des sensiblen Naturraumes aus Schilf- und Wasserflächen verbrauchen sollen. Gleis und L21 könnten sowohl über ein gemeinsames Bauwerk als auch über zwei parallele Neubauten geführt werden.

Nachteil der erneuten Nutzung eines Drehteils würde der erhöhte Flächenverbrauch für dessen Schwenkbereich sein. Bei einer westlich der Straßenbrücke gelegenen Eisenbahnbrücke würden sich Gleis und Landesstraße zwei Mal – vor und hinter der Brücke – kreuzen. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile wäre es denkbar, dass sich die Verantwortlichen dereinst für eine östlich der Meiningenbrücke gelegene zusätzliche Straßenbrücke mit einem gemeinsamen Klappteil für beide Bauwerke entscheiden. Die vorhandene Klörbrücke, mit 740 Metern die längste Norddeutschlands, soll – ebenso wie die Eisenbahnbrücke über die Barthe – umfassend saniert werden.

### **Von der Meiningenbrücke hängt alles ab**

Für die konkrete Planung und den Brückenbau, die beide europaweit ausgeschrieben werden müssen, behält man sich den Zeitraum bis 2023/24 vor. Auch für die bauliche Umsetzung ist ein großzügig bemessenes Zeitfenster von 2023 bis 2028 vorgesehen. Vom Fertigstellungsdatum der Meiningenbrücke wird auch die Gesamtinbetriebnahme der Strecke abhängen. Zwischen dem Bahnhof Barth und dem Haltepunkt Prerow müsste bei einer Wiederinbetriebnahme unter den historischen Bedingungen von 37 Kfz-tauglichen Bahnübergängen ausgegangen werden. Geplant ist jedoch die Einrichtung von 16 Fußgängerübergängen und 14 Übergängen für Fahrzeuge. Sollte es gelingen, auf dem vierten Bauabschnitt die alte Gleistrasse und die Straßentrasse der L21 zu tauschen, könnte die Zahl der Übergänge auf zwölf für Fahrzeuge sowie 13 für Fußgänger reduziert werden. Die Trasse des historischen Gleises verläuft über die heutigen Parkflächen entlang der Landesstraße. Von den zukünftigen Betreibern der Bahnstrecke wird jeder einzelne Übergang als potenzielle Gefahrenstelle angesehen, weshalb sie bestrebt sind, deren Anzahl so gering wie möglich zu halten.

### **Haltepunkt Barth-Tannenheim fällt weg**

In Barth-Tannenheim ist kein Haltepunkt mehr vorgesehen, ebenso wird es aufgrund der Ablehnung durch die Pruchtener Gemeindevertreter im Planfeststellungsverfahren auch in Bresewitz keinen Halt geben. Sollten aber die betroffenen Bürger mit dem Wunsch nach einer Zusteigemöglichkeit an die Usedomer Bäderbahn (UBB) herantreten, würde deren Leitung dem Anliegen wohlwollend begegnen.

Ein zusätzlicher Haltepunkt ist dagegen für das Barther Stadtgebiet geplant: An der Kreuzung Gleis/L21 – an der Zirkuswiese. Hier und auf dem Bahnhofsgelände könnten nach Ansicht von UBB-Chef Jörgen Boße sogenannte Park-and-Ride-Flächen entstehen, um Tagesgäste zum Umsteigen vom Pkw auf die Bahn zu bewegen. Für den gleichen Zweck sieht Boße ein Gelände bei Kummerow, wo sich Bahngleis und B 105 kreuzen, als gut geeignet an.

### Zingst wünscht sich einen zweiten Haltepunkt

In Zingst ist nach derzeitiger Planung ein Haltepunkt geplant – Zingst Bahnhof, der westlich der Kreisstraße liegt. Es war ein Wunsch der Gemeinde, dass die Bahnstrecke die Kreisstraße nicht queren soll, damit es nicht zu Verkehrsbehinderungen kommt. Zudem hat die Gemeinde einen weiteren Wunsch geäußert, einen zweiten Haltepunkt am Gewerbegebiet. Denn die Kommune plant einen Parkplatz für Pendler am Ortseingang aus Barth kommend – den Parkplatz Wellenwiese. „Der gemeindliche Parkplatz soll wieder hergestellt werden. Da wäre ein Haltepunkt der Darßbahn natürlich sinnvoll“, erklärt Bürgermeister Christian Zornow (CDU). „Noch wurde unserem Wunsch in der derzeitigen Planung nicht Rechnung getragen. Aber er wurde wohlwollend aufgenommen und es soll weitere Gespräche geben.“

