

Darßbahn: Varianten für Trassenverlauf werden untersucht

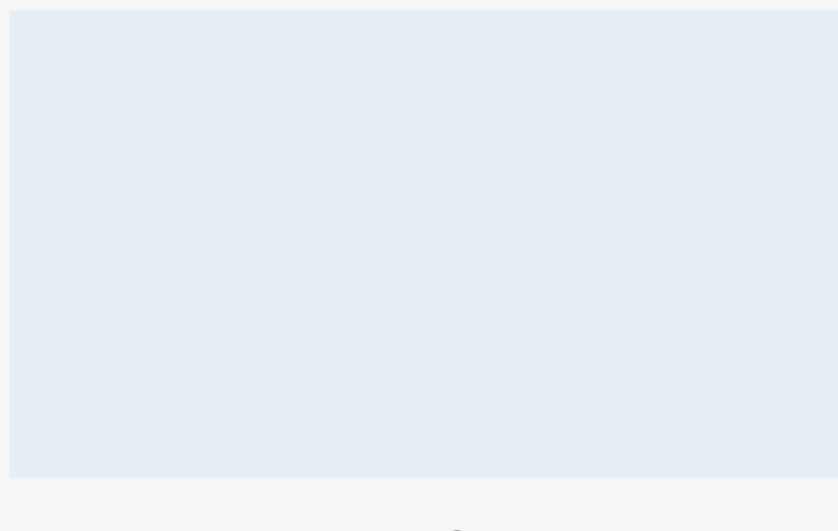
Stand: 18.03.2021 13:39 Uhr

Die Reaktivierung der Darßbahn ist eines der größten Verkehrsprojekte in Mecklenburg-Vorpommern. Für das 115 Millionen-Euro-Vorhaben soll nun untersucht werden, ob sich die neue Meiningenbrücke energieautark betreiben lassen könnte.

Die Brücke braucht Strom für das Heben und Senken der Brückenteile, für Ampeln sowie für die Leitwarte. Das Straßenbauamt Stralsund erstellt momentan eine Studie, ob diese Energie beispielsweise mittels Solar- oder Geothermie direkt an und bei der Brücke erzeugt werden kann. Für die neue Meiningenbrücke werden auch die Umweltuntersuchungen vorbereitet.

Varianten für Streckenabschnitte werden beraten

In Bresewitz soll ein Haltepunkt hinzukommen. Dafür gibt es erste Ideen, die demnächst mit den Beteiligten vor Ort besprochen werden sollen. Für die Strecke von Stralsund bis nach Barth soll die Höhe der Bahnsteige einheitlich von 38 auf 55 Zentimeter angepasst werden. Außerdem laufen Variantenuntersuchungen für den Streckenabschnitt zwischen Prerow und Zingst. Auch die sollen demnächst mit den Gemeinden erörtert werden.



Kabinett beschließt Bau der Darßbahn

Das Kabinett hat den Bau der Darßbahn von Barth über Zingst nach Prerow beschlossen. Stand heute soll das Projekt insgesamt etwa 115 Millionen Euro kosten.

Landesregierung: Bund gibt rund 25 Millionen Euro dazu

Das Kabinett hatte die Wiedererrichtung der Darßbahn im Sommer 2020 offiziell beschlossen. Der Bund hat nach Angaben der Landesregierung zugesagt, dass er 25,5 Millionen Euro übernimmt. Für den Rest der Summe, 89,5 Millionen Euro, sollen das Land und die Usedomer Bäderbahn (UBB) als Eigentümer der Infrastruktur aufkommen.

Darßbahn wurde vor 111 Jahren in Betrieb genommen

Die Darßbahn war 1910 in Betrieb genommen worden und verband das Boddenstädtchen Barth auf dem Festland mit dem Badeort Prerow an der Nordspitze des Darß. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Gleise auf der Halbinsel teilweise als Reparationsleistung demontiert. Mit Auflösung von NVA-Stützpunkten in der Region 1990 wurde auch die Strecke Barth-Bresewitz nicht mehr benötigt und der Verkehr eingestellt. Seit 2002 bedient die Usedomer Bäderbahn den Abschnitt zwischen Velgast an der Fernstrecke Rostock-Stralsund und Barth regelmäßig mit Nahverkehrszügen.