

Auf großer Fahrt mit der Darßbahn

Im Jahr 2025 soll das erste Teilstück der Darßbahn – der Abschnitt zwischen Barth und Bresewitz – in Betrieb genommen werden / Es gibt einen neuen, noch vagen Termin / Fahren sehen kann man die Darßbahn aber jetzt schon: beim Kleinbahnverein in Barth

Von Anja Krüger

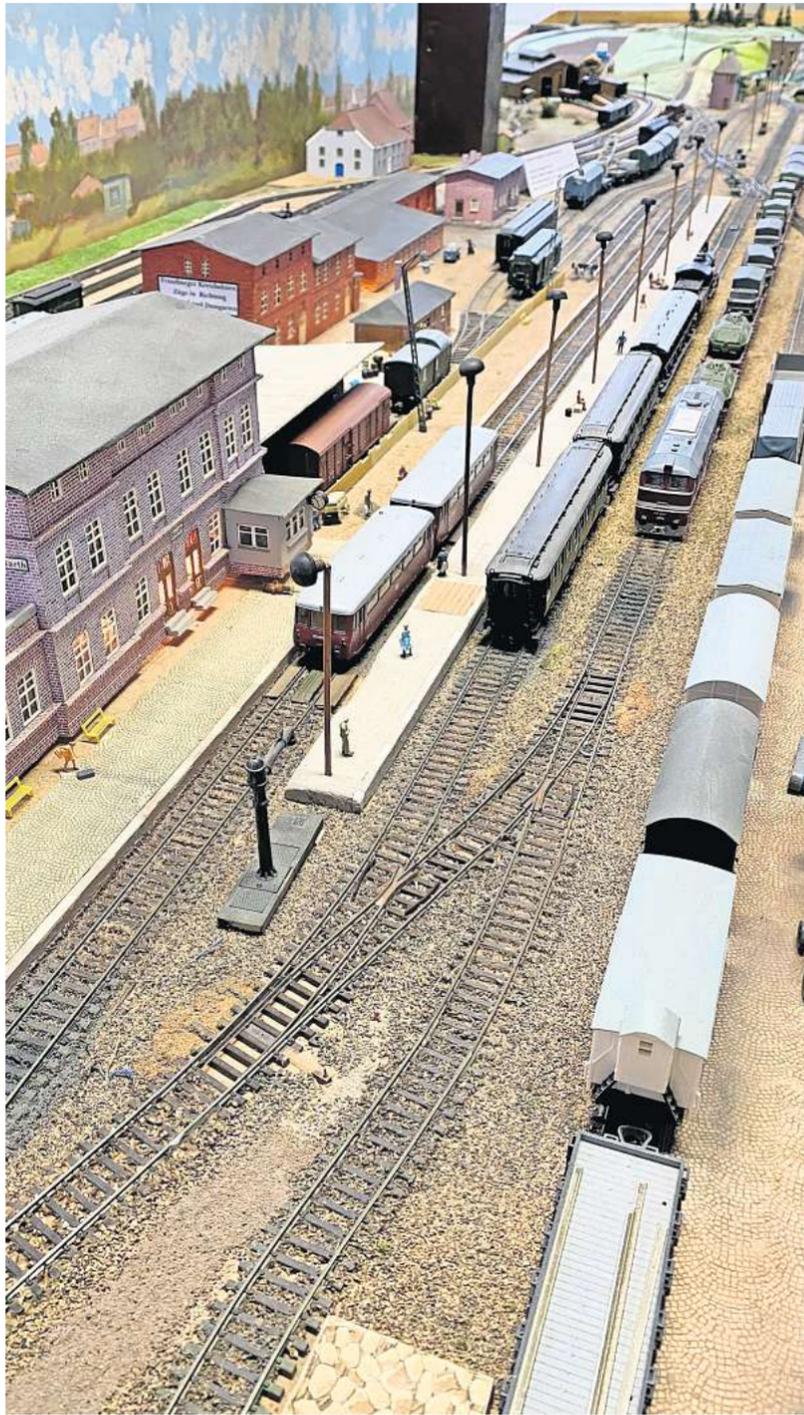
Barth. Gemütlich tuckert die Darßbahn von Barth in Richtung Halbinsel Fischland-Darß-Zingst – vorbei an den Wiesen, wo die Kraniche gerne rasten, über die Barthe-Brücke, vorbei am Bahnhof Tannenheim, durch Pruchten, über die Kloverbrücke und so weiter. Bis sie schließlich in Prerow an der Endstation Halt macht.

Seit rund zwölf Jahren fährt die Darßbahn schon wieder. In Barth haben sie Enthusiasten vom Kleinbahnverein längst reaktiviert – wenn auch „nur“ als Dokumentation in Miniaturform. Es sei kein Modell, betont der stellvertretende Vereinsvorsitzende Christian Giertz. 41 Jahre ist er alt, werkelt und bastelt bereits seit seinem 13. Lebensjahr im Verein an den Konstruktionen mit, die Bahnszenen aus der Region darstellen.

Wie viele Menschen in der Vine-tastadt, der Nachbargemeinde Pruchten sowie den Gemeinden auf der Halbinsel verfolgt er natürlich die Entwicklung in Sachen „Reaktivierung der Darßbahn“. Ein Projekt, das seit Jahren in der Planung ist. Im Sommer sollte der Spatenstich für den ersten Bauabschnitt – den Abschnitt zwischen Barth und Bresewitz – erfolgen. Ursprünglich ist die Inbetriebnahme, Betreiber ist die Usedomer Bäderbahn (UBB), für das Jahr 2025 vorgesehen gewesen. Jörgen Boße, Geschäftsführer der UBB, lacht. „Das können wir definitiv abschreiben“, sagt er.

„Es hängt an der Finanzierung“, fügt er erklärend hinzu. Das klang 2020 noch anders. Im April des vergangenen Jahres erklärte Christian Pegel, seinerzeit Infrastrukturminister des Landes, dass das Land mit wohl rund 100 Millionen Euro den Löwenanteil am etwa 115 Millionen Euro teuren Gesamtprojekt tragen werde. Bundesregierung und UBB würden sich zu je einem Drittel an den Kosten für die Meiningenbrücke – allein insgesamt 50 Millionen Euro – beteiligen.

Boße sieht das Projekt aber keinesfalls in Gefahr. „Es gibt ein klares Commitment des Landes. Das Problem ist, dass es seit zwei Jahren das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gibt, das den Ländern Finanzhilfen vom Bund für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden gewährt. Allerdings gibt es dazu noch keine Verwaltungsvorschrift“, erklärt der UBB-Geschäftsführer. „Wir sind die, deren Planung am weitesten ist, die erste Bahn, die von



Der Barther Bahnhof im Jahr 1965 im Miniaturformat: Eine Dokumentation des Kleinbahnvereins. FOTOS (2): ANJA KRÜGER

gen Blumenhaus Kade in der Langen Straße in Barth hat es zumindest die Bahnhöfe im Miniaturformat im Schaufenster zu sehen gegeben.

„Wer mehr wissen oder sehen möchte, kann uns gern sonntagsvormittags in unseren Vereinsräumen im Bahnhof besuchen – sofern die Corona-Situation es zulässt und unter Einhaltung der Regeln natürlich“, sagt Christian Giertz. Einzelne Vereinsmitglieder, neue seien übrigens gern gesehen, würden sich dann dort treffen, um an den neuesten Projekten zu arbeiten. „Aktuell sind das der Bahnhof Tannenheim und die Meiningenbrücke, über die dann Bahn und Autos fahren sollen“, berichtet Giertz. Anschließend soll dann die Brücke über die Barthe und das ehemalige Heizkraftwerk sowie der Barther Bahnhof erneuert werden. Die Bahnhöfe Bresewitz und Pruchten seien schon aufgearbeitet worden.

Vor zwei Jahren etwa habe man mit der Dokumentation des Bahn-

hofes samt Außengelände in Tannenheim begonnen. „Perspektivisch wollen wir eine maßstabs- und originalgetreue Dokumentation von 1:87 präsentieren können – des Barther Bahnhofes um 1930“, berichtet der stellvertretende Vorsitzende des Kleinbahnvereins. Allein der Bahnhof in Tannenheim sei dann vier Meter lang, der Prerower etwa 6,50 Meter und der Barther sogar rund 13 Meter.

„Ich gehe davon aus, dass es im Laufe des kommenden Jahres Finanzierungs-gespräche von Bund und Land zur Darßbahn geben wird.“

Jörgen Boße
UBB-Geschäftsführer

Um die gesamte Dokumentation irgendwann auch in Vollständigkeit zeigen zu können, schauen die Vereinsmitglieder genauso hoffnungsvoll in die Zukunft, wie die Befürworter und potenziellen Fahrgäste der Darßbahn. Denn sie sollen perspektivisch ihre Vereinsräume im weniger verbauten Dachgeschoss des Bahnhofes bekommen.

Zuvor sind aber einige Bauarbeiten vonnöten, wie UBB-Geschäftsführer Boße informiert. „Allerdings kämpfen auch wir seit zwei Jahren mit Corona, schreiben das zweite Jahr in Folge rote Zahlen, so dass wir Investitionen auch genau abwägen müssen“, erklärt er.

dem neuen Gesetz profitiert. Damit sind wir allerdings auch die, die mit den Kinderkrankheiten leben müssen“, fügt er hinzu. Und dann gebe es da ja auch noch die neuen Regierungen.

Nichtsdestotrotz sieht sich Bosse schon beim Spatenstich. „Ich gehe davon aus, dass es im Laufe des kommenden Jahres Finanzierungs-gespräche von Bund und Land zur Darßbahn geben wird. Baulich könnten wir dann wohl schon 2022 starten. Realistisch ist der Spatenstich wohl aber eher im Jahr 2023 zu sehen“, sagt er. Gerechnet werde

mit einer Bauzeit für den ersten Abschnitt von zwei, drei Jahren. „Wobei zu bedenken gilt, dass es einige schwierige Abschnitte in dem Bereich, wie die Kloverbrücke und auch ein paar Straßenübergänge, gibt“, sagt der UBB-Geschäftsführer.

So lange man die Darßbahn nicht in Originalgröße fahren sieht, bietet der Kleinbahnverein die Miniaturvariante zum Bestaunen an – normalerweise zumindest – innerhalb seiner Adventsausstellung. Aber wie Christian Giertz erzählt, ist dies nun im zweiten Jahr in Folge Corona zum Opfer gefallen. Im ehemali-



Die Dokumentation des Prerower Bahnhofes.

FOTOS (2): ARMIN WINTER



Die Dokumentation der Meiningenbrücke im Bau.

