

Barrierefreie Anlage

Noch ist Barth Endstation für Züge aus Velgast, aber die Reaktivierung nach Prerow ist geplant



Links: Hinter dem Zug steht der Prellbock auf dem Gleis nach Bresewitz. Rechts: Nur wenige Schritte sind es vom Bahn- zu den Bussteigen.

Schon ab 2016 soll der Bahnhof Barth keine Endstation mehr sein: Das Land Mecklenburg-Vorpommern plant den Wiederaufbau der 1945 eingestellten Darßbahn Velgast – Barth – Bresewitz – Zingst – Prerow auf voller Länge. Zurzeit wird nur der Abschnitt Velgast – Barth von der Bahntochter Usedomer Bäderbahn (UBB) befahren. Die Reaktivierung soll nicht nur die Straßen auf den Halbinseln Zingst und Darß entlasten, sondern auch den Erhalt der Linie Velgast – Barth sicherstellen.

Bei der Planung der Hauptstrecke Rostock – Stralsund wurde erwogen, diese ab Ribnitz-Damgarten über Barth zu führen. Zugunsten einer direkteren Linienführung über Velgast nahm man hiervon wieder Abstand. Anschluss an das Schienennetz erhielt die am Barther Bodden gelegene Hafenstadt stattdessen über eine Nebenbahn ab Velgast, die weiter zum Ort Zingst und nach Prerow auf der Halbinsel Darß führte. Die 30 Kilometer lange Bahn wurde nach zweijähriger Bauzeit am 1. Dezember 1910 eröffnet. Die markantesten Bauwerke waren die 723 Meter lange Kloverbrücke am Bodstedter Bodden und die Drehbrücke über den Meiningenstrom, der den Bodstedter und den Barther Bodden miteinander verbindet.

Den Zweiten Weltkrieg überstand die Darßbahn ohne Schäden. Allerdings mussten die Gleise zwischen Barth und Prerow bis 1947 als Reparationsleistung demontiert werden. Für einen Wiederaufbau fehlten der DDR-Reichsbahn die finanziellen Mittel. Erst 1967 wurde das Teilstück Barth – Bresewitz von der Nationalen Volksarmee reaktiviert – allerdings nur für Material- und Truppentransporte zu einem Militärübungsplatz auf der Halbinsel Zingst.

Nach der Wiedervereinigung fielen die Gleise nach Bresewitz in einen Dornröschenschlaf. Anders erging es dem Abschnitt Velgast – Barth, der 1991 zusammen mit der Strecke Rostock – Stralsund elektrifiziert wurde. Die zur Durchbindung von Urlauberzügen gedachte Maßnahme war wenig erfolgreich: Aufgrund sinkender Fahrgastzahlen verkehrte der letzte Fernzug bereits 1998. Im Nahverkehr reichten Schienenbusse der Baureihe 771 aus, die Ende 2002 von UBB-Triebzügen der Baureihe 646 abgelöst wurden. Daneben übernahm die Bahntochter auch die Infrastruktur von DB Netz. Die Fahrleitung wurde 2005 abgebaut.

Unter UBB-Regie wurden die Gleise erneuert und die Endstation Barth zu einem modernen ÖPNV-Knoten ausge-

baut. Direkt neben dem Hausbahnsteig entstand ein Busbahnhof mit vier Haltebuchten. Diese sind mit dem Kasseler Sonderbord des Herstellers Profilbeton ausgestattet, sodass stufenfrei in Niederflurbusse eingestiegen werden kann. Das Empfangsgebäude wurde saniert und beherbergt einen Fahrkartenschalter der UBB. Die gesamte Anlage ist barrierefrei angelegt. Gleisseitig besteht die Endstation Barth nur noch aus dem Streckengleis, das an einem Prellbock endet. Die Gleise nach Bresewitz liegen noch, sind aber an mehreren Bahnübergängen unterbrochen.

Nach den Planungen des Landes soll die Darßbahn bis 2016 zum Ort Zingst reaktiviert werden, ein Baubeginn ist 2014 möglich. Veranschlagt sind 38 Millionen Euro (siehe **Regionalverkehr** 5-2011): Darin bereits enthalten ist der Schienenanteil einer neuen Schiene-Straße-Klappbrücke über den Meiningenstrom. Die bisherige Drehbrücke wird seit Demontage der Gleise für den Autoverkehr genutzt und ist baufällig. Als sanierungsfähig gilt dagegen die Kloverbrücke. Nördlich der Meiningenbrücke wird die ehemalige Bahntrasse zurzeit als Radweg genutzt. Für eine Weiterführung nach Prerow ist noch kein Zeitpunkt bekannt. (red)