

Es fährt (k)ein Zug nach nirgendwo

Kargow/Klockow (AK/B. Wüstemann). Nun ist es soweit: Die Bahnhöfe Kargow und Klockow auf der Strecke Neustrelitz-Rostock werden ab 18. September geschlossen. Zwar hielten hier ohnehin nur noch die Triebwagen der Ostdeutschen Eisenbahn (ODEG), doch verschwindet damit natürlich ein wichtiges Angebot des öffentlichen Personen-Nahverkehrs aus den Fahrplänen. Potenzielle Fahrgäste müssen sich jetzt nach anderen Alternativen umschauen. Auch die zahlreichen Urlauber, die mit dem Fahrrad den Müritz-Nationalpark erkunden wollen, können nun nur noch in Kratzeburg oder Waren aus- oder einsteigen. Die Bedenken sowohl des Landkreises Müritz, der Anliegergemeinden als auch des Nationalparkamtes Müritz gegen die Schließung wurden von der Bahn AG nicht akzeptiert. Man müsste, um die beiden Haltepunkte vorschriftsmäßig zu gestalten, jeweils etwa 2,5 Millionen Euro investieren. Diesem Aufwand stehe ein viel zu geringes Fahrgastaufkommen gegenüber - so die Argumentation der Bahn. Und so werden nun zwei weitere Bahnhöfe aus dem Fahrplanheft verschwinden. Das ist auf dieser Strecke nichts neues. Denn nach 1990 sind beispielsweise allein auf dem Abschnitt von Waren nach Lalendorf fünf Bahnhöfe geschlossen worden. Gegenwärtig ist die gesamte Strecke auf zahlreichen Teilabschnitten eine Baustelle. Denn bis zum Jahr 2013 soll sie auf eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h sowie höhere Achslasten umgebaut werden. Im Zuge dieser Umbauarbeiten, de-



Kargows Bürgermeister Manfred Schlüter bedauert die Schließung des Bahnhofs. Verliert die Gemeinde als Nationalpark-Eingangsbereich und Wohnstandort damit doch enorm an Attraktivität.
Foto: B. Wüstemann

ren Kosten mit 678 Millionen Euro beziffert werden, wird es im kommenden Jahr zudem Vollsperrungen geben, die sich über längere Zeiträume hinziehen können. Der Abschnitt zwischen Waren und Lalendorf soll beispielsweise während einer siebenmonatigen Vollsperrung der Strecke ab September 2012 ausgebaut werden. Für die Strecke Neustrelitz-Rostock über Waren setzt sich mit der Schließung der beiden Bahnhöfe Klockow und Kargow eine wechselvolle Geschichte fort. Im Jahr 1882 beschäftigte sich der mecklenburgische Landtag erstmals mit dem Projekt einer Bahntrasse. Eine belgische Eisenbahngesell-

schaft erklärte sich bereit, die Bauausführung vorzunehmen und gründete 1883 einen deutschen „Ableger“ unter dem Namen „Deutsch-Nordischer Lloyd, Eisenbahn- und Dampfschiff-Aktien-Gesellschaft“. Im Februar 1884 begannen dann die Bauarbeiten und am 10. Juni 1886 erfolgte die Aufnahme des Eisenbahnbetriebes von Neustrelitz nach Rostock. Das Ende des 2. Weltkrieges bedeutete 1945 auch das Ende der Strecke. Die Abschnitte Neustrelitz-Kargow und Waren-Platz wurden demontiert und als Reparationsleistungen in die damalige Sowjetunion abtransportiert. Erst der Bau des Rostocker Überseehafens machte die Schaffung einer

leistungsfähigen Abfuhrmagistrale notwendig und die Strecke Rostock-Berlin geriet wieder in den Fokus, allerdings mit teilweise anderer Trassenführung mit besseren Kurven- und Neigungsverhältnissen. Der Bau begann 1960, bereits ein Jahr später - im Mai 1961 - wurde der Abschnitt Neustrelitz-Waren in Betrieb genommen. 1981 wurde mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke begonnen und damit auch der Startschuss für die Elektrifizierung gegeben. 1984 erreichte der erste mit E-Traktion beförderte Zug die Müritzstadt Waren. Damals hielten die Personenzüge noch an - fast - jedem Bahnhof. Heute dominiert der Individualverkehr,

Bahnfahren ist „out“. Zumindest über die Dörfer - aber wo keine Angebote unterbreitet werden, dort gibt es auch keine Nachfrage...

Das sieht auch der Bürgermeister der Gemeinde Kargow so. „Die Schließung des Bahnhofs Kargow bringt uns nur Nachteile. Die Attraktivität des Standortes leidet darunter, Interessenten an einem Zuzug nach Kargow wenden sich ab und das zuletzt stetig steigende Interesse an der Nutzung des Zuges durch Urlauber, die den Nationalpark erkunden wollen, wird jäh auf Null gefahren. Es ist einfach unfassbar“, macht sich Manfred Schlüter Luft. War bislang alle zwei Stunden die Reise in die Kreisstädte Neustrelitz oder Waren mit der Bahn möglich, schrumpft das Angebot auf den Busverkehr zusammen, der bei weitem nicht diese Frequenz - und dies bis 21 Uhr abends - des Zuges halten kann.