

Freischneiden

Bahnfreunde sind hartnäckig

18.02.2019

Ein Dutzend Helfer war den Tag über der Einladung zum Freischneiden bei Groß Garz gefolgt. Mit Draisinen ging es schnell zu den Brennpunkten. Auf einem anderen Abschnitt sorgte der Schienen-Unimog für ein ausreichendes Lichtraumprofil. Foto: Ralf Franke

Zwischenzeitlich glaubten wohl nur noch Optimisten an die Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnstrecke zwischen Salzwedel und Geestgottberg.

Von
Ralf Franke ›

Groß Garz | Eigentlich sollten schon Ende 2017 wieder Züge oder zumindest Triebwagen der Deutschen Regional-Eisenbahn (DRE) auf der Nebenbahnstrecke Salzwedel - Geestgottberg rollen. Die Bundesbahn, die selbst immer mehr Lkw auf den Straßen fahren lässt, hatte die Strecke 2004 wegen Unwirtschaftlichkeit aufgegeben, musste sie aber verpachten. So beugt der Gesetzgeber einer inflationären Entwidmung ganzer Netzabschnitte vor.

Nach diversen Freischneideaktionen entlang der rund 42 Kilometer langen Strecke mit Unterstützung von Mitgliedern des Deutschen Bahnkunden-Verbandes (DBV), des Vereins „Die Bahn bleibt“ und anderen freiwilligen Helfern war es zwei Jahre lang zumindest in der Öffentlichkeit ruhig um die Verbindung geworden. In der Zeit setzten Unterspülungen des Gleisbettes und Metalldiebe der Strecke bei Arendsee zu. An der Alandbrücke bei Krüden konnten 2018 allerdings auch marode Bohlen ausgetauscht werden, so dass die Brücke zwar noch keine große Lasten, aber zumindest Draisinen und Triebwagen passieren dürfen.

Sonnabend hatten die Bahnfreunde wieder zu einem Freischneideeinsatz eingeladen, weil es in diesem Jahr vorwärts gehen soll, schätzte Roger Behn vom DBV Regionalverband „Altmark-Wendland“ vorsichtig optimistisch nach dem Einsatz ein. Für den hätte er sich gern mehr Helfer gewünscht. Aber auch so und mit Hilfe des DRE-Unimogs sei man zwischen Groß Garz in Richtung Aland ein großes Stück vorangekommen. Der trockene Sommer 2018 hatte allerdings auch dafür gesorgt, dass die Strecke nicht wieder im Dornröschengestrüpp versinkt.

Mit den Reparaturarbeiten der Gleise bei Arendsee, für die die DRE inzwischen auch technisch und personell aufgerüstet hat und der vorgeschriebenen Vermessung der kompletten Strecke in dieser Woche, soll die Wiederinbetriebnahme in Reichweite rücken. Auf dem Wunschzettel der Eisenbahnfreunde stehen unter anderem Sonderfahrten von Salzwedel bis Arendsee im Rahmen des Klötzer Martinimarktes im Oktober, wenn möglich sogar bis Wittenberge.

Regionaler Entwicklungsplan

In dem Zusammenhang kritisierte Behn, dass die Strecke von der Kommunalpolitik immer wieder in Frage gestellt werde – nicht zuletzt auch bei der Berücksichtigung im Regionalen Entwicklungsplan Altmark, ohne die der Bund gänzlich aus der Pflicht wäre. Und das, obwohl die Gemeinden nicht nur Kosten belastet würden und derzeit in Form von sinkender Schienenmaut und Förderprogrammen durchaus auch positive Signale für den Erhalt derartiger Nebenstrecken kommen.

Die Arendseebahn, die bei der verstärkten Verlagerung von Transporten auf die Schiene wieder als Abkürzung, Entlastung oder Umleitung interessant werde, derzeit an ihrer Wirtschaftlichkeit zu messen, sei nicht gerecht. Wenn es nach Wirtschaftlichkeit gehen würde, müssten auch viele Straßen in der Altmark dicht gemacht werden.

Dass der geplante Autobahnbau durch die Trasse zum Beispiel wegen einer Brücke etwas teurer wird, sei richtig, gemessen an den Gesamtkosten aber eher zu vernachlässigen. Und wenn das Geld tatsächlich eingespart werden könnte, würde es irgendwo in Berlin versickern. Die Altmark hätte jedenfalls nichts davon.

Im Übrigen erinnerte er daran, dass der Tourismus in Arendsee nicht zuletzt mit dem Ende des Personenverkehrs auf den Schienen eingebrochen sei.

Quelle: Osterburger Volksstimme vom 18.2.2019

<https://www.volksstimme.de/lokal/osterburg/freischneiden-bahnfreunde-sind-hartnaeckig>