

## Infogespräch

# Bürgerbahn muss keine Profite erzielen

20.02.2019



Die Freunde der Arendseebahn und DRE-Unterstützer sammeln derzeit für einen Schienenbus wie er Anfang der 2000er Jahre auch noch Groß Garz passierte und der später Ausflügler durch den Norden der Altmark fahren soll. Archivfoto: Wolfgang List

## Die Deutsche Regional-Eisenbahn stellte sich und ihre Pläne zur Arendseebahn in Seehausen vor.

Von  
Ralf Franke ›

Seehausen | Lange haben Seehäuser Kommunalpolitiker und die Pächter beziehungsweise Förderer der 2004 von der Bundesbahn stillgelegten Nebenbahnstrecke Salzwedel-Geestgottberg eher übereinander gesprochen. In der jüngsten Sitzung des Seehäuser Verbandsgemeinderates am Dienstagabend haben sie im Rathaussaal miteinander gesprochen. Der Bedarf für ein Gespräch war ohne Zweifel da. Aber beide Seiten haben in der halben Stunde wohl nicht unbedingt alles das gehört, was sie gern hören wollten. Der Kommunalpolitik sind die DRE-Pläne terminlich und finanziell etwas schwammig, die Bahnfreunde würden sich mehr Rückhalt von der öffentlichen Hand wünschen.

Verbandsgemeindebürgermeister Rüdiger Kloth erneuerte seine Kritik, die er schon öfter in Rat und Fachausschüssen an der DRE geübt hatte, weil sie Fristen für die Wiederinbetriebnahme der 42 Kilometer langen Strecke (zuletzt war von 2017 die Rede) immer wieder über den Haufen geworfen habe und er Fortschritte bei der Instandsetzung der Strecke abgesehen von den neuen Bohlen auf der Alandbrücke bei Krüden oder den Freischneideaktionen mit ehrenamtlichen Helfern kaum erkenne.

Die Idee, die Anfang des 20. Jahrhunderts gebaute regionale Bahnverbindung vor dem Aus zu retten, findet er nach wie vor gut. An einen wirtschaftlichen Erfolg will er indes nicht glauben. Aber: „Ich bin der erste, der sich eine Fahrkarte kauft, wenn es so weit ist“, betonte der Bürgermeister.

# Einräumung

DRE-Geschäftsführer Gerhard Curth, der mit seinem Regionalleiter Michael Schrader der Einladung gefolgt war, räumte ein, dass es mit dem Projekt nicht so schnell vorwärts gehe, wie man sich das erhofft hatte. Was zum einen daran gelegen habe, dass an anderen Strecken, die in der Altmark schon in Betrieb sind, unerwartet Mehrarbeit angefallen wäre. Zum anderen sei der Verzug dem Gleisdiebstahl bei Harpe und den Eisenbahndamm-Unterspülungen bei Arendsee geschuldet. Beide Baustellen würden derzeit in Angriff genommen. Personal, Technik und Material seien da.

Die Voraussetzungen, auf der Strecke Züge oder Triebwagen rollen zu lassen, sollten bald gegeben sein. Vorerst für sogenannte Ausflugs- oder Event-Fahrten zum Beispiel zu regionalen Festen in Streckennähe und später im Wochenendbetrieb im Sommer für Ausflügler. Bis zu einem regelmäßigen Personenverkehr sei es aber noch ein langer Weg. Noch wichtiger wäre, Güter auf die Schiene zu bekommen. Entsprechende Anfragen seien da. Zumal der Bund bestrebt sei, die Transportkapazitäten auf den Schienen deutlich zu vergrößern und es inzwischen Signale für finanzielle Unterstützung gebe. Mit genauen Zahlen könne derzeit niemand dienen. Aber da sei einiges am Kochen, warb Gerhard Curth um Geduld. Der dabei auch anmerkte, was für ein verheerendes Zeichen es wäre, wenn die Bahnstrecke aus dem Regionalen Entwicklungs-Plan (REP) Altmark gestrichen würde.

Die Kommunen, ließ der DRE-Chef durchblicken, hätten dabei doch gar nichts zu verlieren und könnten von der Bahn über die Belebung von Wirtschaft und Tourismus eigentlich nur gewinnen. Die Zukunftsaussichten für die Arendseebahn, die in der Perle der Altmark übrigens sehr wenig kommunale Unterstützung erfährt, seien laut Curth auch deshalb gut, weil es sich nicht um eine Stich-, sondern um eine sogenannte Durchbindungsstrecke mit vielen Anschlussmöglichkeiten an andere Verkehrsräume handelt.

Dass die DRE nicht mit einer Kosten-Nutzen-Rechnung dienen kann wie vielleicht die Bundesbahn, die 1993 von einer Behördenbahn zur Aktiengesellschaft umgewandelt wurde, erklärt Curth damit, dass es sich um eine Bürgerbahn handelt. Die sei vor über 25 Jahren durch eine Initiative des Bahnkundenverbandes ins Leben gerufen worden und nicht auf Profit aus, sondern fühle sich vielmehr der Bahnvielfalt verpflichtet. Und er räumte auch mit der Vorstellung auf, dass die DRE selbst Züge fahren lassen müsse. Der Regionalbetrieb stelle in erster Linie als Infrastrukturbetrieb den Schienenweg zur Verfügung, den andere dann gegen Gebühren nutzen. Von 38 so geretteten Strecken in acht Bundesländern seien immerhin 19 wieder in den Betrieb überführt worden.

*Quelle: Osterburger Volksstimme vom 20.2.2019*

*<https://www.volksstimme.de/lokal/osterburg/infogespraech-buergerbahn-muss-keine-profite-erzielen>*

*Formatiert vom DBV RV Altmark-Wendland e. V.*