



Die Bahn bleibt e. V. im DBV
Bahnkunden-Verband Altmark-Wendland

Streckenwiederbelebung in der Altmark

Nach über zwei Jahren Betriebsruhe auf der Bahnstrecke Salzwedel—Wittenberge in der Altmark, die heute im Besitz der Deutschen Regionaleisenbahn (DRE) ist, fand eine Wiederbelebung am 22. Juni 2007 mittels einer Probefahrt auf dem Streckenabschnitt Salzwedel—Arendsee mit der Dampflokomotive 50 3682 und einem reichsbahnstypischen Personenzug statt. Der Zug bestand aus zwei frisch aufgearbeiteten Wagen der Dampflokomotive Salzwedel, einem DR-Reisezugwagen (Bghw) sowie einem zweiachsigen Personenzug-Gepäckwagen (Pwg 88).

Im April hatten Mitglieder der Dampflokomotive Salzwedel und des Bündnisses „Die Bahn bleibt“ sowie der örtlich zuständige Betriebsleiter der DRE den Streckenabschnitt Salzwedel—Arendsee freigeschnit-



Erfolgreiche Streckenbereinigung. Nach zweijähriger Betriebsruhe auf der Strecke nach Arendsee erreichte ein außergewöhnlicher Probezug von Salzwedel kommend am 22. Juni den Bahnhof der traditionsreichen Kleinstadt in der Altmark. Foto: Frank Nieber, Salzwedel

ten und die Spurrillen der Bahnüberwege gereinigt. Ein Unwetter Ende Mai hätte beinahe noch die Probefahrt im Juni verhindert, da etliche umgestürzte Bäume im Einschnitt kurz vor Arendsee die Strecke blockierten. Aber dank eines durch die

Dampflokomotive organisierten Forstunternehmens wurden die Sturmschäden innerhalb von zwei Wochen kostenfrei beseitigt

Pünktlich um 16.30 Uhr verließ der Probezug den Bahnhof Salzwedel in Richtung Arendsee mit kurzem Zwischenstopp im Bahnhof Binde-Kaulitz. Einen kurzen Zwangshalt musste der Zug am Bahnsteig in Kläden (bei Arendsee) einlegen, da mittels Kettensäge ein abgeknickter Baum beseitigt werden musste. Als der Zug nach über einer Stunde den Bahnhof Arendsee erreichte, war bemerkenswert, wie schnell sich dieser mit interessierten Anwohnern füllte. Es gab ständig Anfragen zu weiteren Fahrten auf der Strecke.

Die Dampflokomotive Salzwedel beabsichtigen, künftig einen planmäßigen Betrieb auf dem Abschnitt Salzwedel—Arendsee (Luftkurort) für Touristen einzurichten. Auch haben sie Interesse bekundet, schon in diesem Jahr die legendären Nikolausfahrten nach Arendsee durchzuführen, und sie wollen diesen Streckenabschnitt zu den Hansetagen 2008 in Salzwedel vom 5. bis 8. Juni mit Pendelzügen befahren.

Die Probefahrt hatte noch einmal deutlich gemacht, wie umfassend die Natur innerhalb der nur zwei Jahre Betriebsruhe die Strecke erobert hat, die durch den hohen Grasbewuchs stellenweise kaum noch zu erkennen ist. Aber auch die Bahnsteige der Haltestellen entlang der Strecke sind vom Gras überwuchert. Der bewohnte Bahnhof Mechau ist die einzige gepflegte Haltestelle entlang der Strecke.

Zu den 24. Schienenverkehrs-Wochen plant der DBV-Altmark-Wendland für den 15. September einen Arbeitseinsatz auf dem Bahnhof Arendsee, wo die Bahnsteige von Bewuchs befreit werden sollen, damit dieser wieder einladend wirkt. (s. Programm in Heftmitte)

Allianz pro Schiene

Keine Monstertrucks!

Allianz pro Schiene sammelt Unterschriften gegen die Einführung von Riesen-Lkw



Monstertrucks: Sie gefährden die Verkehrssicherheit, sie schaden der Umwelt, sie kommen uns Steuerzahler teuer zu stehen. Gründe genug für die Allianz pro Schiene, eine Kampagne gegen die drohende Einführung dieser 25 Meter langen und bis zu 60 Tonnen schweren Lkw zu unterstützen.

Stichwort Verkehrssicherheit: Bereits heute ist an jedem fünften Verkehrsunfall mit tödlichem Ausgang ein Lkw beteiligt. Es liegt auf der Hand, dass Unfälle umso gravierendere Folgen haben, je schwerer die Fahrzeuge sind. Davor warnt auch die Bundesanstalt für Straßenwesen in einer Studie über die Riesen-Lkw. Zudem behindern Monstertrucks durch ihre Länge den Verkehr, sie machen Überholvorgänge unübersichtlich und erhöhen das Unfallrisiko für alle Verkehrsteilnehmer.

Mehr Fracht pro Lkw, das spart Lkw-Fahrten und CO₂ und entlastet die Umwelt. Behauptet die Lkw-Lobby. Fakt ist, dass Monstertrucks zu mehr Straßenverkehr und zu mehr Umweltbelastungen führen. Denn wenn Monstertrucks zugelassen würden, wird es zu einer Verkehrsverlagerung von der umweltfreundlichen Schiene auf die Straße kommen. Gutachter rechnen damit, dass allein im Kombiverkehr bis zu 55 % des Schienenverkehrs auf die Straße verlagert würden. Hunderttausende zusätzlicher Lkw-Fahrten auf deutschen Straßen wären die Folge – eine klimapolitische Katastrophe.

Brücken, Tunnel, Leitplanken, Parkplätze, Bahnübergänge – unsere Straßen sind weder für 60-Tonner noch für 25-Meter-Kolosse ausgestattet. Die Infrastrukturkosten, die allein beim Ausbau von Brücken für die Monstertrucks entstehen, schätzt das Bundesverkehrsministerium auf bis zu 8 Milliarden Euro. Wer zahlt? Natürlich wir, die Steuerzahler.

Alles über Monstertrucks und was wir dagegen tun können unter www.gueter-auf-die-schiene.de