Bahnland

Altmark









Vision

Die Faszination für die Eisenbahn ist ungebrochen. Fernsehsendungen wie "Eisenbahn-Romantik", einst als Pausenfüller gestartet, erfreuen sich großer Beliebtheit. Die Altmark besaß in der Vergangenheit ein beeindruckend dichtes Schienennetz, von dem der überwiegende Teil verschwunden oder stillgelegt ist.
Ziel des Projektes "Bahnland Altmark" ist die Schaffung eines möglichst umfangreichen Netzes verschiedenartiger, schienengebundener Verkehrsträger, welches im Idealfall in dieser Art und diesem Umfang ein Alleinstellungsmerkmal in Deutschland hätte. Das besondere: Bahnland Altmark soll eine attraktive Mischung aus

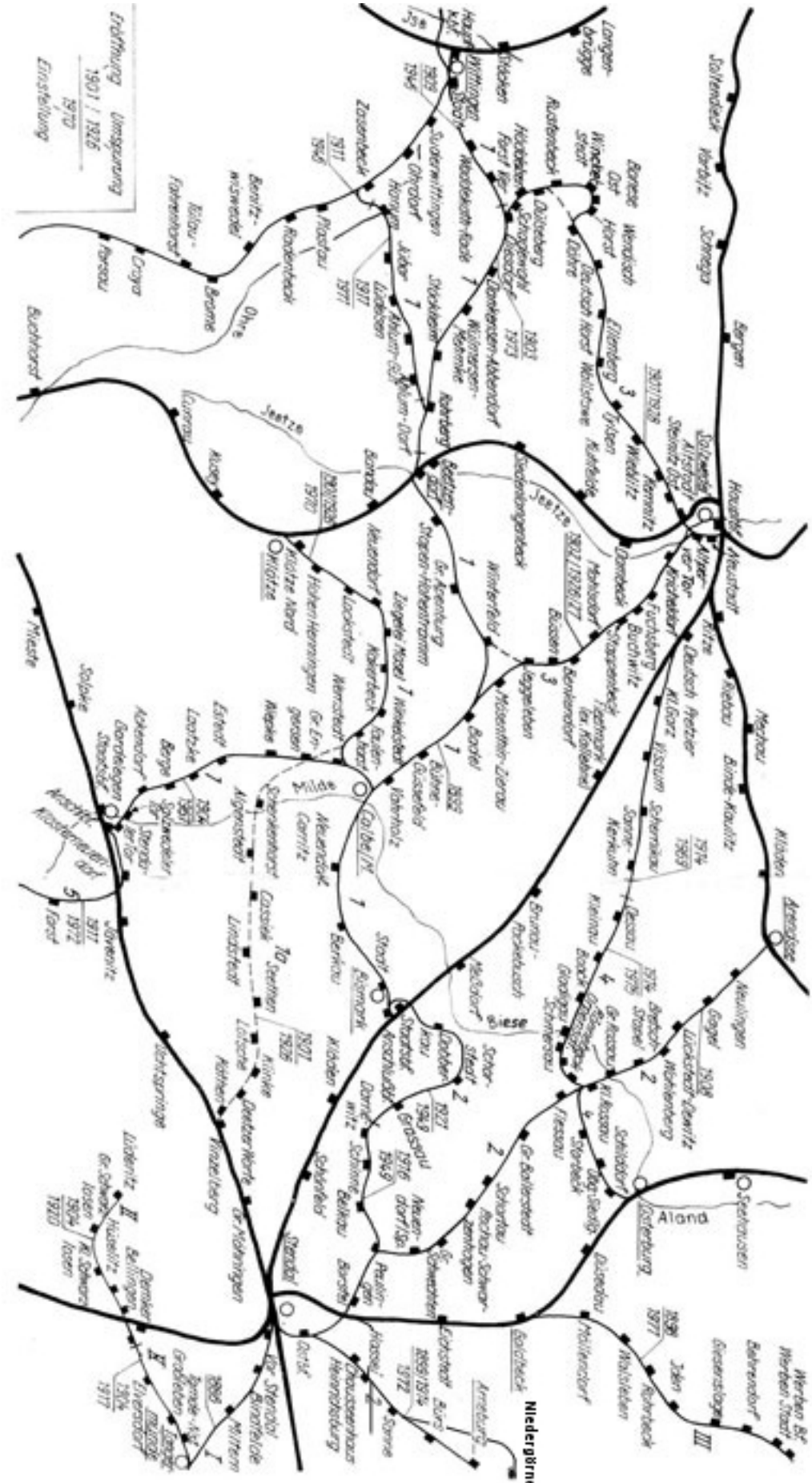
- Regelbahnbetrieb
- Sonderfahrten auf Nebenstrecken
- Sonderfahrten mit historischen Fahrzeugen
- Draisinenstrecken
- Solar- / Pionierbahnen

nebst einer Verknüpfung mit dem örtlichen Rad- und Wanderwegenetzes, Aufwertung der Bahnhofsumfelder, Einbindung von Modelleisenbahnanlagen sein. Ferner soll eine Abstimmung mit den Buslinien angestrebt werden, um Parallelverkehr zu vermeiden.
Bahnland Altmark möchte dadurch den Tourismus mit der Marke "Altmark" stärken, die heimische Wirtschaft fördern, die Anziehungskraft als Firmen- oder Wohnstandort verbessern und zudem ein Angebot für Jugendliche zur Freizeitgestaltung bieten.
Die Eisenbahn gilt als umweltfreundlicher Verkehrsträger, welches gut mit dem Tourismuskonzept "Grüne Wiese Altmark" korrespondiert. Draisinen stellen eine passgenaue Ergänzung zum Radfahren dar.
Dieser Entwurf soll Möglichkeiten aufzeigen, deren unterschiedlich teure Verwirklichung letztlich von der finanziellen wie ideellen Unterstürzung aus der Wirtschaft, Bevölkerung, ihrer politischen Vertreterinnen und Vertreter sowie die von ihnen geschaffenen Rahmen- wie Wettbewerbsbedingungen abhängt. In diesem Zusammenhang seien die Erschwernisse für die Schiene durch neuere wie auch ältere Bestimmungen zu nennen:

- keine niveaugleichen Bahnübergänge bei Neubaustrecken. Dieses beträfe auch die Reaktivierung entwidmeter Bahnlinien und triebe somit die Kosten deutlich nach oben,
- keine Güterverladung mehr direkt an eingleisigen Strecken. Hierfür müssen zusätzliche Ladegleise eingerichtet werden.
- elektronische Anzeigetafeln auch auf Dorfbahnhöfen,
- behindertengerechte Bahnsteige bis 2022, deren Herrichtung, im Gegensatz zu Bushaltestellen, häufig von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst bezahlt werden muß,

- erheblich höhere Trassenentgelte als Mautgebühren
- gravierend höhere Kosten für Hauptuntersuchungen der Schienenfahrzeuge gegenüber TÜV-Gebühren für jene auf der Straße

Altmärkisches Schienennetz



Quelle: www.altmarkschiene.de/Kleinbahnen/Karte/index.html; Wolfgang List, „Kleinbahnen der Altmark“; transpress Berlin 1979, bearbeitet (Niedergörne / Hassel) von www.Altmarkbahnen.de (Anm.: Zahlen an den Strecken = Erbaut / stillgelegt)

Stationensammelheft

Um zum Wiederkommen bzw. Wiedermachen anzuregen, wäre ein Sammelheft für Bahnstationen denkbar, ähnlich Wanderbüchern. Hatt jemand alle Stationen einer Strecke oder gar des gesamten Netzes gesammelt, könnte es ein Präsent in Form eines Wochenendes, eines Essens in einem altmärkischen Hotel / Gasthof geben.

Eisenbahnstrecken: Je einen Eintrag / Aufkleber ins Heft für den jeweiligen Ausstiegsbahnhof. Erhältlich beim Zugpersonal oder bei mitarbeitenden örtlichen Unternehmen.

Draisinenstrecken: Für jeden passierten Haltepunkt / jede passierte Ortschaft



Arendseebahn

	2016	2017	2018	2019	2020
Salzwedel					
Ritze					
Riebau					
Mechau					
Binde-Kaulitz					
Kläden b. Are.					
Arendsee					
Genzien					
Harpe					
Krüden					
Geestgottberg					



Mildebahn

	2016	2017	2018	2019	2020
Hohenwulsch					
Bismark					
Berkau					
Neuend'f-Karri.					
Kalbe (Milde)					
Vahrholz					
Bühne-Güssefe.					
Badel					

Regelbetrieb

Im Jahre 2016 fand ein regelmäßiger Bahnbetrieb auf folgenden Strecken statt:

- Amerikalinie: Von Uelzen kommend über Salzwedel und Stendal nach Berlin
- Wittenberge - Magdeburg: Von Geestgottberg bis Mahlwinkel
- Schnellfahrstrecke Hannover – Berlin: Von Oebisfelde bis Stendal
- Berlin – Lehrte: Von Stendal bis Oebisfelde
- Stendal – Tangermünde

- (Stendal) - Borstel - Niedergörne: Nur Güterverkehr
- Parkeisenbahn im Wildpark Weißewarthe bei Tangerhütte

Von der Stilllegung bedroht ist die Verbindung von Stendal nach Tangermünde. Durch Kürzungen seitens der Sachsen-Anhaltinischen Landesregierung steht die Schließung einiger Haltepunkt im Raum. Diese Verschlechterung sollte vermieden werden. Ausdünnungen führen zu Attraktivitätsverlusten der jeweiligen Bahnlinien.



Bahnhof Tangermünde

(Wie lange werden hier noch Züge halten ? Stand 3/2016)

Bild 1: www.bahnreiseberichte.de/052-Ostsee/52Ostsee.htm., abger. 2.3.2016

Sonderfahrten

In den Jahren 2014 und 2015 konnten zwischen Salzwedel und Klötze nach längerem Dornröschenschlaf erstmals wieder Zugfahrten durchgeführt werden. Angestrebt wird eine Ausweitung des Angebotes im Rahmen des BürgerBahn-Projektes auf jenen Strecken, auf denen ein täglicher Verkehr derzeit nicht umsetzbar ist. So wären monatliche Verbindungen, bis hin zu regelmäßigen Wochenendlinien wünschenswert. Dieses wird unter anderem abhängig vom Einsatz der lokalen Bevölkerung sein. So könnten Arbeitseinsätze (eine Dorfgemeinschaft betreut einen Abschnitt) die Kosten für den Streckenunterhalt senken helfen.
Da das Mieten von Triebwagen bei Fremdfirmen recht teuer ist, wird die Anschaffung eigener Fahrzeuge, welche die Flexibilität steigern würde, ins Auge gefaßt. Die Umsetzung soll durch die Gründung eines Förderkreises zur Finanzierung des Kaufes und des späteren Unterhaltes begleitet werden.



Bahnhof Klötze am 13. Dezember 2015

Als besonderer Bonbon sollen Sonderfahrten mit historischen Fahzeugen wie Dampflokomotiven angeboten werden. Langfristig wären auch gemächliche Tagesfahrten in fein restaurierten Personenwagen quer durch die Altmark denkbar. An verschiedenen Orten könnte ausgestiegen und sehenswerte Plätze besichtigt werden.



Quelle: Dampflokfreunde Salzwedel, http://www.dampflok-salzwedel.de/fahrzeug_15, abger. 3.3.2016

Draisinenbetrieb

Der Betrieb von Draisinenstrecken wäre eine passgenaue Ergänzung des wichtigen Tourismusfaktors "Radfahren". Da die Fahrzeuge recht leicht sind, können auch sehr marode Strecken befahren werden. Selbst überteerte Streckenteile wären kein Problem; die Draisine wird einfach rübergeschoben. Erheblich teurer sind Übergänge mit Lichtzeichenanlagen wie bei der "großen Bahn", die den Fahrkomfort allerdings erhöhen würden. Um eine kostengünstige Realisierung zu ermöglichen, wäre es wichtig, das alte Bahntrassen und -dämme nicht über die Gebühr bebaut oder weggebaggert werden.



Fahrraddraisine der IG Draisine Bleckede e.V.



Leichtmetalldraisine mit Gangschaltung

(kann auseinandergebaut und in einen Kombi verstaut werden)



Handhebeldraisine

Hiermit wären auch jährliche Mannschaftswettkämpfe denkbar



Solardraisine

Minimaler Kraftaufwand dank Solarenergie - Die Solardraisinen sind Hybrid-Schienenfahrzeuge und bieten bis zu acht Personen Platz. Alle Steigungen sind spielend zu meistern - unabhängig der körperlichen Fitness der Nutzer. Je Fahrtrichtung wird die Draisine immer über den rechten Tretgenerator gesteuert. An weiteren drei Sitzplätzen sind zusätzliche Tretgeneratoren montiert. Mit der gespeicherten Solarenergie wird der Antrieb unterstützt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 15 Stundenkilometer.



Fahrraddraisine für die Kleinsten

Quellen:

Bild 1: IG Draisine Bleckede e. V., www.ig-draisine-elbtalaue.de , abger. 2.3.2016

Bilder 2 und 3: Volksstimme, Mit Muskelkraft über die Schiene; 26.10.15

Bild 4: Überwaldbahn, www.solardraisine-ueberwaldbahn.de , abger. 3.3.2016 u. 9.11.2024

Bild 5: Kleinbahnverein Lengede, http://www.kleinbahnverein-lengede.com > Galerie > Lampionfahrt > k-IMG_5122, abg. 3.3.16

Schmalspurbahnen

Die Neuanlage von Schmalspurbahnstrecken ist aufgrund der geringeren Größe erheblich preiswerter. Auch können engere Radien befahren werden, was bei Platzmangel ein wesentlicher Vorteil ist. Sie bilden zudem einen zusätzlichen Farbtupfer zum Bahnbetrieb auf Regelspur.

Romney, Hythe and Dymchurch Railway

Ein Beispiel, was auch auf einer so kleinen Spurweite von 381mm mögliche wäre: Die Romney, Hythe and Dymchurch Railway in England fährt auf einer Streckenlänge von über 21 Kilometern auch heute noch ganzjährig und regelmäßig, inklusive täglichem Schülertransport.



Pioniereisenbahn

Zu DDR-Zeiten wurden diese Bahnen von den damaligen Jugendorganisationen betrieben. In Anlehnung daran könnte den Kindern und Jugendlichen, ob aus der Region oder als Feriengäste, eine nicht alltägliche Freizeitbeschäftigung geboten werden.



Eisenbahn am Lengeder Seilbahnberg

Wie sie sehen, geht es noch kleiner: Die personenbefördernde Modelleisenbahn am Lengeder Seilbahnberg.





Parkeisenbahn im Wildpark Weißewarthe bei Tangerhütte



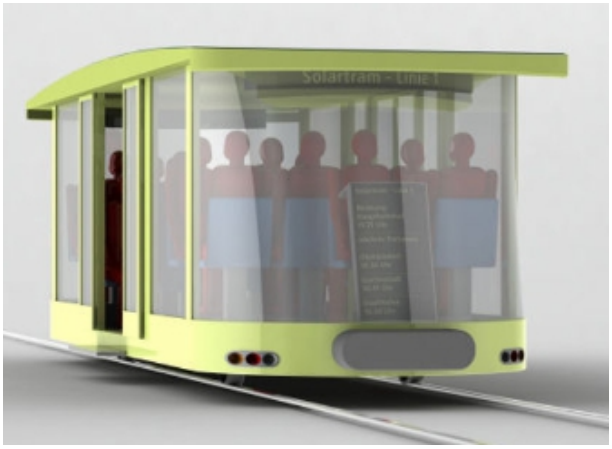
Quellen:
Bild 1: http://www.rhdr.org.uk/about.html, abger. 24.2.2016
Bild 2 „Siegfried“: Parkeisenbahn Wuhlheide, https://de.wikipedia.org/wiki/Berliner_Parkeisenbahn#/media/File:BPE-Siegfried.JPG, abg. 24.2.2016
Bilder 3: und 4: Kleinbahnverein Lengede, www.kleinbahnverein-lengede.com > Galerie > Andampfen 2015> k-IMG_1459 u. 4164, abg. 3.3.16
Bild 5: Wildpark Weißewarthe, http://www.wildpark-weissewarte.de/site/veranstalt_details.php?id=10, abg. 25.3.16

Solarbahn

Eine weitere Variante auf schmaler Spur: So etwas wie die Solarbahn ELSE (**EL**ektrische **S**olar-**E**isenbahn). Solch ein Fahrzeug ist ähnlich einfach zu bedienen wie der Trafo einer Modelleisenbahnanlage. Es ist sehr portabel, da es sich auf einen PKW-Anhänger verladen läßt. Die Gleise könnten als eigenständige Strecke, aber auch zwischen den Schienen einer Draisinenbahn verlegt werden.
Der Triebwagen erhält seine Energie von einem Generator gestütztem Akku; auf dem Dach sind kleine Photovoltaikpanele montiert. Die Fahrleistung mit einer "Ladung" beträgt bei dem abgebildeten Modell zwischen ca. 50 und 90 Kilometer. Hiermit könnte auch die Möglichkeit eines umweltfreundlichen Transportmittels demonstriert werden.
Ein möglicher Einsatz der ELSE wäre ggf. als Zubringer von einem möglichen Haltepunkt Sienau an der Jeetze(l)talbahn zum Märchenpark oder vom Bahnhof Arendsee zum gleichnamigen Gewässer.



Für die Normalspur wären die in der Entwicklung befindlichen Leichttriebwagen eine kostengünstige Lösung, vor allen Dingen, wenn sie nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) betrieben werden würden. Aufgrund des relativen geringen Gewichts und der niedrigeren Geschwindigkeit (50km/h) minimiert es die Infrastruktur- und Betriebskosten; in die Jahre gekommene Strecken könnten so schneller wieder belebt werden. Die Anschaffungskosten des Ultraleichttriebwagens soll nach ersten Schätzungen bei 10% eines normalen RB-Akku-Triebwagens liegen, der des Akku betriebenen bei 20%.



Ultraleicht-Solar-Tram-Triebwagen



VLR Akku-Leichttriebwagen

Quellen: www..solarbahn.de > Bilder, abger. 24.2.2016,
https://www.luetjenburg-erleben.de/newsreader-2438/ak-schienenreaktivierung-ostholstein-malente-luetjenburg.html , abg. 5.4.2020

Wirtschaft

Eine bessere Bahnanbindung böte der heimischen Wirtschaft zusätzliche Transportoptionen. Ein engmaschigereres Netz senkt die Transportkosten in Form von geringeren Trassenentgelten durch kürzere Strecken. Ferner vermindern sich dadurch die Lohnkosten; der Materialverschleiß wie auch der Energieverbrauch pro Tonne beförderter Ware fallen.
Um sich nicht die Tür für eine Güterbeförderung auf der Schiene zuzuschlagen, sollten Kommunen bei der Aufstellung von Bebauungsplänen in Bahnnähe eine spätere Be- und Entlademöglichkeit berücksichtigen. Mehr Verladestellen fördern zudem eine punktgenauere Anlieferung.



Quelle: Verkehrsrundschau, www.verkehrsrundschau.de/polen-intermodaler-verkehr-per-bahn-erreicht-rekordvolumen-1147806.html , abger. 3.3.2016

Verschwundene Strecken

Als zusätzlicher Anreiz die Gegend zu erkunden könnten entlang verschwundener Strecken in regelmäßigen Abständen neugierdeweckende kleine Schilder oder Steine aufgestellt werden, die den ehemaligen Verlauf veranschaulichen. Informationstafeln über die Geschichte der Bahnlinie sowie der Erhalt eventuell noch vorhandener Reste würden die touristische Attraktivität steigern.



1928 stillgelegte Bahnlinie von Dähre nach Schadeberg

Die rote Linie markiert den vermutlichen Streckenverlauf.



Brückentorso wenige Meter weiter

Modelleisenbahn

Mit der Ausstellung von Modelleisenbahnanlagen soll das Paket "Bahnland Altmark" abgerundet werden. Ob in alten Güterschuppen auf dem Bahnhofsgelände oder als Garten- bzw. Kelleranlage, die für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, könnte somit z. B. ein geschichtliches Abbild des jeweiligen Ortes in Miniaturformat geboten werden; gerne auch unter Einbindung von Kindern und Jugendlichen. Infotafeln an der Bahnstation könnten darauf verweisen, wann und wo Modelleisenbahnanlagen zu besichtigen wären.



Bild: Tillig Modellbahn, www.tillig.com/dateien/Bilder/slider5.jpg?t=0.8339569757226855 , abg. 3.3.2016 © TILLIG Modellbahnen GmbH

Vernetzung

Rad- und Wanderwege

Ein wichtiger Punkt für Synergieeffekte ist die Vernetzung der Bahnstationen mit Rad- und Wanderwegen. Gerne wird die Eisenbahn für eine Fahrt zum Ausgangs- oder aber vom Endpunkt einer Radtour oder Wanderung genutzt. Hinweistafeln sollen die Orientierung unterstützen.

Bahnhofsumfeld

Viele Bahnhöfe bieten ihrer einstigen Funktion beraubt heute ein tristes Bild. Dies zu ändern ist nicht einfach, da zum einen die Sanierung baufälliger Gebäude kostspielig, zum anderen die Pflege der einstigen Güterbrachen von der Fläche her sehr aufwendig ist. Die schlechte finanzielle Ausstattung der Bahnunternehmen tut ihr übriges.
Mit vereinten Kräften, wie ehrenamtlichen Arbeitseinsätzen, könnten zumindest Bahnhofsumfelder entrümpelt, kleine Wartehäuschen aufgefrischt werden. Wünschenswert wäre das Aufstellen von

- Stelen, die im Bahnhofsvorfeld einladend den Weg zur Station weisen
- Infotafeln, welche über die Geschichte des jeweiligen Ortes berichten
- Informationen über Sehenswürdigkeiten, Hotels und gastronomische Betriebe z. B. .
- Karten über Wander- und Radwege

Die Wiederbelebung leerstehender Bauwerke (siehe Modelleisenbahn) spielt hierbei eine zentrale Rolle.



Stele an der Unstrutbahn



Infotafel am Bahnhof Kirchscheidungen

Quellen:

Bild 1: Unstrutbahn, http://www.unstrutbahn.de/joomla/index.php?option=com_content&task=view&id=3041&Itemid=77 , abger. 3.3.2016

Bild 2: http://unstrutbahn.startbilder.de/1200/die-ig-unstrutbahn-ev-entworfene-296799.jpg , abger. 3.3.2016

Broschüre

Als begleitender Werbeträger könnte eine Broschüre aufgelegt werden. Für jeden Ort an den Strecken eine Seite mit Informationen und Tipps die zum Verweilen anregen sollen.



In der Altmark kommt die Erholung von selbst

Wandern durch Deutschlands älteste Kulturlandschaft

In unserer aktuellen Broschüre „Bahn & Wandern" stellen wir Ihnen zehn Touren vor. Diesmal laden wir Sie zu einer Wanderung durch den schönen Norden des Landes ein – die Altmark, Deutschlands älteste Kulturlandschaft. Wir schicken Sie auf den Weg von Geestgottberg nach Seehausen, vorbei an wiesenreichen Niederungen und bewaldeten Höhen. Seehausen, eine Perle der Altmark, gehörte übrigens zwischen dem 13. und 15. Jahrhundert der mächtigen Hanse an.

Sie wandern etwa vier bis fünf Stunden durch ebenes Gelände. Teilweise ist die Strecke asphaltiert, ansonsten führt sie über Feld- und Waldwege. Der Schwierigkeitsgrad ist nicht sehr hoch, sodass die Tour für Familien geeignet ist.

Start: Bahnhof Geestgottberg
Sie wandern rechter Hand in Richtung Ortsausgang. Überqueren Sie die B 189 und gehen Sie auf der parallel verlaufenden Straße weiter.

3 Kilometer: Überqueren Sie den Fluss Aland.


Stadtkirche St. Peter und Paul in Seehausen

5,8 Kilometer: Sie erreichen den Ort Krüden und wandern bis zur Heimatstube. Dann überqueren sie die Landstraße 2 und gehen in südlicher Richtung bis Tannenkrug.

Sehenswert: Die Heimatstube Krüden zeigt, wie die Menschen im 19. Jahrhundert hier gelebt und gearbeitet haben. Eine telefonische Anmeldung ist erforderlich: 039386/52925. Die Heimatstube befindet sich am Gemeindezentrum, vom Ortseingang die Hauptstraße geradeaus, ca. 5 Gehminuten.

10,3 Kilometer: Sie erreichen Tannenkrug. Wandern Sie ein Stück weiter auf der B 190 in Richtung Seehausen und biegen dann nach etwa 300 Metern rechts in den Stadtforst Seehausen ab. Hier können Sie übrigens Ihre Tour verkürzen und mit der Buslinie 200 (Richtung Wittenberge, verkehrt täglich alle zwei Stunden) bis nach Seehausen fahren.

Tipp: Das Ausflugslokal Forsthaus Barsberge liegt idyllisch auf einer Anhöhe im Wald und bietet Wildgerichte und selbst geräucherten Fisch an. Hier gibt es einen Spielplatz und ein Damwildgehege. Montags ist Ruhetag. Der Waldweg bis zum Forsthaus ist ausgeschildert.

14,4 Kilometer: Überqueren Sie die B 189 und wandern Sie durch die Siedlung Waldesfrieden der Stadt Seehausen. Am Wasserwerk gehen Sie in Richtung Bahnlinie. Dieser folgen Sie bis zum Bahnübergang.

17 Kilometer: Jetzt überqueren Sie die Bahnlinie. Rechts sehen Sie die Seehausen-Information. Weiter geht's durch die Altstadt mit Salzkirche, Beustertor und Kirche St. Petri in Richtung Bahnhof.

Sehenswert: Das Turmuhrenmuseum in der Mühlenstraße 48. Geöffnet ist es sonnabends von 10 bis 12 und 14 bis 16 Uhr, sonntags von 14 bis 16 Uhr.
Ziel: Bahnhof Seehausen

Anreise mit der Bahn nach Geestgottberg: mindestens zweistündlich aus Richtung Magdeburg und Stendal



Ein Beispiel mit dem Ausgangspunkt Geestgottberg

Quelle: Auf Achse, Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH / Deutsche Bahn AG, Herbst 2011, S. 11

Altmarkbahnen

Roger Behn - Salzwedeler Str. 16 - 29413 Höddelsen

E-Post: Lokalus@t-online.de - Netzseite: www.Altmarkbahnen.de