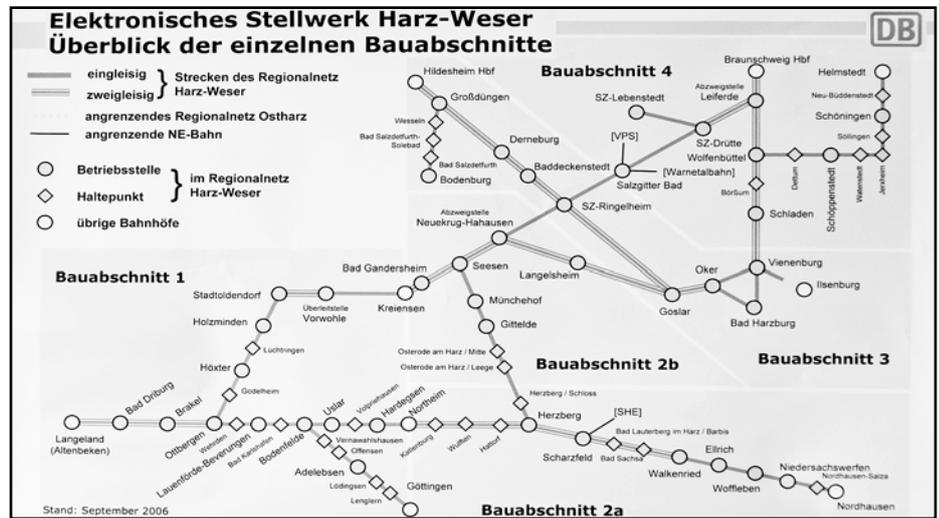


Maßnahmen zum Erhalt der Sollingbahn

Auf der Sollingbahn mussten, bedingt durch Oberbaumängel, kurzfristig Langsamfahrstellen eingerichtet werden. Durch daraus resultierende Verspätungen wurden einige Anschlüsse im Bahnhof Ottbergen nicht erreicht. Zu einem klärenden Gespräch empfing der Leiter des Regionalnetzes Harz-Weser, Herr Udo Diedrich, Mitglieder des Umweltbeirates. Zu Beginn stellte Herr Diedrich fest, das Land Niedersachsen habe im Verkehrsvertrag Personenzugleistungen für die nächsten 20 Jahre bestellt. Daher plane er für diesen Zeitraum den Erhalt und die Modernisierung des Streckennetzes. Die Schienen auf der Sollingbahn sind teilweise 60 Jahre alt und älter und weisen Verschleißspuren auf, die zur Senkung der Streckengeschwindigkeit von 100 auf 80 km/h zwischen dem Ertinghäuser Tunnel und Bodenfelde führten. Im gleichen Abschnitt konnten auf 700m nur 20km/h zugelassen werden. Vom 22. November bis 8. Dezember 2008 wurden jede Nacht 500 m Schienen ausgetauscht; so dass auf dem genannten Streckenabschnitt wieder mit 100 km/h gefahren werden können. Im Frühjahr 2010 sollen die Gleise mit Schienen, Schwellen und Gleisbett zwischen Northeim und Hardegsen komplett erneuert und Schienen mit einem neueren Profil verlegt werden, das auch höhere Geschwindigkeiten zulässt. Für diese Zeit wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Der Ertinghäuser Tunnel wird jährlich un-



tersucht. Zur Zeit gibt es hier keinen Sanierungsbedarf. Auch die Tragfestigkeit der Brücken ist für die Triebwagen des Personenverkehrs und für leichten Güterverkehr bis zu einer Achslast von 16 t ausreichend. Die auffälligste Änderung auf der Sollingbahn ist die Steuerung der Züge mittels modernster Signaltechnik durch das elektronische Stellwerk in Göttingen. Seit dem 10. Oktober werden die Strecken von Göttingen, Northeim und Kreienzen nach Langeland bei Altenbeken von Göttingen aus ferngesteuert. Dafür wurden entlang der Strecke eine neue Steuerungstechnik verlegt, elektronisch überwachte Schranken mit Ampelanlagen sowie Funkmasten er-

richtet. Im Gegenzug wurden die veralteten Stellwerke an der Strecke außer Betrieb genommen. Da das elektronische Stellwerk in Göttingen rund um die Uhr besetzt ist, sind jetzt auch Nachfahrten möglich. Weitere Bauabschnitte (Harznetz) sind bereits geplant und werden demnächst verwirklicht. Weil die Neugestaltung der Bahnsteiganlagen des Bahnhofes Ottbergen verschoben wurde, hält der Zug aus Bodenfelde jetzt 100 m weiter im Osten als der Zug nach Paderborn. Da sich zwischen beiden Zügen das Bahnhofsgebäude befindet, können weder die Reisenden sehen, ob der Anschlusszug wartet, zu mal wenn andere Reisende auf den Zug nach Höxter warten, noch der Zugführer die Reisenden. Hier ist es wünschenswert, dass die Zugführer den wartenden Anschlusszug ankündigen. Reisenden ist zu empfehlen, ihren Weg so zu wählen, dass sie möglichst früh vom Zugführer des Anschlusszuges gesehen werden können. Im Gespräch wurde aber auch deutlich, dass die Leistungsfähigkeit in den letzten 15 Jahren zurückgefahren wurde. Der einschneidendste Schritt war der Rückbau auf ein Gleis. Jetzt können sich nur noch Züge mit einer Länge bis zu 400 m Länge begegnen. Güterverkehr ist am Tage nur mit noch weiterer Ausdünnung des Personenverkehrs möglich, allerdings bieten sich jetzt die Nachtstunden für diesen an. Eine Möglichkeit die man vor dem Hintergrund des Klimawandels ernsthaft erwägen sollte.

Feodor Hagendorf und Ulrike Berghahn

