

## **Gleisbau bei Stiege und neuer Bahnübergang bei Quarmbeck**

**HARZER SCHMALSPURBAHNEN 1 000 Meter werden auf dem derzeit schlechtesten Streckenabschnitt neu. Planungen laufen auch für Bahnübergang Haferfeld.**

VON GERD ALPERMANN, 14.04.10, 16:42h, aktualisiert 14.04.10, 21:03h

**QUEDLINBURG/MZ.** Auf der Strecke der Selketalbahn wird in diesem Jahr an zwei Stellen gebaut. Zwischen Stiege und Hasselfelde planen die Harzer Schmalspurbahnen auf 1 000 Meter die Gleise zu erneuern und am Haltepunkt Quarmbeck wird der Übergang saniert und mit einer moderner Signalanlage versehen. Die Planungen für den Überweg sind abgeschlossen. Nach der Vereinbarung mit dem Landesbetrieb Bau, der zwei Drittel der Kosten trägt, den Rest die HSB, wird ausgeschrieben und voraussichtlich im Spätsommer gebaut, nennt Jörg Bauer, Oberster Betriebsleiter der HSB, bei einem Gespräch mit der MZ die nächsten Schritte.

Die Signalanlagen erhalten solch eine Struktur wie an den Quedlinburger Übergängen in der Stresemannstraße, Albert-Schweitzer-Straße und im Gernröder Weg. Rund eine halbe Million Euro kostet die Modernisierung. Die Bedingungen sind relativ einfach, da nur eine Straße außerorts die Bahnanlagen kreuzt. Der Ausbau ist nicht nur aus Sicht der Verkehrssicherheit notwendig, sondern auch, weil die Genehmigung aus dem Einigungsvertrag für Altanlagen mit Andreaskreuz und Blinklicht zum Jahresende ausläuft, erklärt Jörg Bauer. Der Bahnübergang wird später Teil der Umgehungsstraße für Quedlinburg sein, für die bereits im ersten Bauabschnitt ein Kreisverkehr auf der alten B 6 in Richtung Morgenrot entsteht.

Auf die Nachfrage, ob auch ein Überweg für die Straße möglich gewesen wäre, schätzt der HSB-Betriebsleiter ein, dass dies sicher von den Kosten her nicht zu rechtfertigen wäre. Bei 20 Fahrten pro Tag und jeweils zwei Minuten Schließzeit der Schranken seien Aufwendungen im siebenstelligen Bereich volkswirtschaftlich nicht sinnvoll. In Planung ist auch der Überweg am Haltepunkt Sternhaus / Haferfeld, der zur Zeit noch unbeschränkt ist. Dort soll im kommenden Jahr moderner Standard hergestellt werden. Danach ist dann von den verkehrswichtigen Übergängen nur noch der am Bahnhof in Gernrode auf Vordermann zu bringen.

Auf dem Abschnitt Quedlinburg / Gernrode kann mit 50 km / h die höchste Geschwindigkeit auf dem 140 Kilometer umfassenden Strecknetz der HSB gefahren werden. Sonst sind meist, je nach Radius der Kurven, zwischen 30 und 40 km / h möglich. Dagegen ist zwischen Stiege und Hasselfelde derzeit langsames Fahren mit zehn bis 20 km / h angesagt. "Hier ist der Zustand der Gleisanlagen am schlechtesten", sagt Jörg Bauer und nennt damit den Grund in den nächsten vier bis fünf Jahren hier verstärkt auszubauen. Mehr als 1 000 Meter im Jahr sind aber nicht zu verkraften, bekennt er. Schließlich müsse auch auf der Harzquer- und der Brockenbahn für den Erhalt der Anlagen gesorgt werden.

Der Gleisbau erfolgt im zweiten Halbjahr unter Vollsperrung der Stichstrecke nach Hasselfelde. 1 000 Meter mit Unterbau auf dieser unkomplizierten Strecke kosten rund eine halbe Million Euro. Um den Aufwand so gering wie möglich zu halten, ist die Entscheidung Vollsperrung auf dieser wenig frequentierten Strecke geboten, betont Jörg Bauer.

Zu diesem Ausbau kommen noch Reparaturen an rund 400 Meter Gleisen, nicht weit entfernt in Richtung Eisfelder Talmühle, im Bereich Unterberg. Dort werden die Schienen deutlich mehr beansprucht, da für den dortigen Steinbruch beständig Güterzüge verkehren. "Solche Investitionen in die Anlagen sind nur durch die Unterstützung der Länder Sachsen-Anhalt und Thüringen möglich", sagt der Betriebsleiter. Im Bereich Unterberg werden die Arbeiten nachts ausgeführt. Bei Betriebsruhe können 30 bis 50 Meter Gleise pro Nacht geschafft werden.

Jörg Bauer erinnert daran, dass manche Unterbauten des HSB-Schienennetzes noch aus der Entstehungszeit oder wenige Jahre danach stammen. Deshalb sei ein großer Bedarf vorhanden. "Was wir jetzt an Gleisanlagen bauen, soll im Schnitt 40 Jahre halten", betont er. Auf wenig befahrenen Strecken könne auch von einer längeren Haltbarkeit ausgegangen werden, auf der Brockenstrecke dagegen von weniger.