

Vorwort

Liebe Leser und Liebe Leserin,

Dieser nachfolgende Bericht erschien in der Drehscheibe 263.
Das Magazin für Eisenbahnfreunde gibt es auch in den Bahnhofsbuchhandlungen.
Oder auch zum nachbestellen: <http://www.drehscheibe-online.de/>

Folgende Quellenangabe:

Peter L. Pechstein: "Signal & Technik zu Besuch in Soltau"
Ein Beitrag über Formsignale und Signalbesonderheiten im Bahnhof Soltau (Han)
Erschienen im Magazin für Eisenbahnfreunde DREHSCHEIBE 263, Mai 2015

Ein Dankeschön geht an Peter L. Pechstein für die Genehmigung der Veröffentlichung auf dieser
Internetseite.

Aber nun viel Spaß für die Technik-Begeisterten.

Christian Thal
Neuenkirchener Draisinenbahn

Seiten:

1
Vorwort und Seite

2-4
Der Bericht



Soltau (Han)



Minisignal und Zebraherde

(PLP) Die niedersächsische Stadt Soltau liegt im Zentrum des Städtedreiecks Hamburg – Bremen – Hannover mitten in der Lüneburger Heide. Soltau ist ein Eisenbahnstern: Hier liegt die Schnittstelle des sogenannten Heidekreuzes, Treffpunkt der horizontal verlaufenden „Amerikalinie“ KBS 116 [Berlin –] Uelzen – Langwedel – Bremen und der vertikal kreuzenden „Heidebahn“ KBS 123 [Hannover –] Benne-mühlen – Buchholz (Nordheide) [– Hamburg], zudem münden zwei Strecken der Ost-hannoverschen Eisenbahn ein.

Die Amerikalinie zieht sich fast schnurgerade durch das Soltauer Stadtgebiet. Im Bahnhof nutzt sie planmäßig ein Ausweichgleis für Zugkreuzungen. Die Heidebahn hingegen nähert sich der Stadt von Südwesten und schwenkt im großen Rechtsbogen in den Bahnhof ein. In der Ausfahrt liegen beide Strecken einen Kilometer lang nebeneinander. Dann wendet sie die Heidebahn kurz ab, erklimmt einen hohen Damm und überquert die Amerikalinie in einem Linksbogen, bevor sie Soltau in nördlicher Richtung verlässt.

Die beiden eingleisigen „Dieselstrecken“ sind Eigentum der Deutschen Bahn AG. Sie werden im Personenverkehr jedoch seit 2011 von der Erix GmbH betrieben, einer in Soltau ansässigen Tochtergesellschaft der Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE). Erix hat LINT-41-Triebwagen im Einsatz. Für den Güterverkehr sorgen neben DB Schenker diverse Privatunternehmen, darunter auch die OHE. Auf der Amerikalinie gibt es häufig Durchgangszüge; auf der Heidebahn meist nur bei Umleitungen.

↓ **Bahnhof Soltau (Han), Blickrichtung Osten.** Links die Amerikalinie, die im Bereich der Böhme-Brücke einen ungewöhnlichen Schlenker macht; rechts neben ihr die Heidebahn, von der bei Hektometertafel 88,4 das Gleis zum OHE-Bahnhof Soltau Süd abzweigt. In der Ferne der Bahnübergang der Bundesstraße 3 nach Hannover. PLP, 6. März 2015



Der langgezogene Bahnhof Soltau (Han) – das Kürzel „Han“ geht auf die frühere preußische Provinz Hannover zurück – ist übersichtlich; er wirkt hell und freundlich und hat immer noch den vertrauten Charme der Bundesbahnzeit.



Die beiden durchgehenden Strecken liegen jeweils am äußeren Rand. In Bahnhofsmitte sind sie durch eine Abstellgruppe voneinander getrennt. Dort werden die Triebwagen der Erix geparkt, was zu häufigen Rangierfahrten führt. An der Südflanke, etwa in Höhe der Bahnsteige, befindet sich eine Tankanlage, die per Kesselwagen versorgt wird. Die Schienen führten einst wenige Meter weiter zu einem kleinen Ringlokschuppen. Er wird heute privat genutzt.

Im östlichen Abschnitt kreuzen auf beschränkten Bahnübergängen die Landesstraße 163 nach Walsrode und die Bundesstraße 3 nach Celle. Dazu gibt es an der Amerikalinie einen Lichtzeichenbewehrten Bü für eine Nebenstraße. Obacht, sie hat eine erschreckend kurze Schließzeit...

In der östlichen Bahnhofsausfahrt führt ein Abzweig von der Heidebahn direkt in den Bahnhof Soltau Süd. Die ausgedehnte Anlage gehört der Osthannoverschen Eisenbahn. Derzeit beherrschen sehr viele abgestellte Kesselwagen die Szenerie. Im Südosten verlassen Strecken nach Munster und Celle bzw. nach Lüneburg und Winsen den Bahnhof. Die Lüneburger Bahn überquert dabei die Amerikalinie am Stadtrand auf einer rot gestrichenen Fachwerk-Bogenbrücke. Ein beliebtes Fotomotiv.

SIGNAL & TECHNIK

↓ Das Soltauer Einfahrvorsignal f steht als Außenposten am Rande eines einsamen Waldgebiets an der Amerikalinie. Erix-648 673 hat Soltau soeben verlassen und ist auf dem Weg nach Bremen. Der Begriff Amerikalinie stammt noch aus einer Zeit, als Auswanderer zur Fahrt nach Übersee von Berlin aus die Nordseehäfen wie z. B. Bremerhaven ansteuerten.

PLP, 6. März 2015

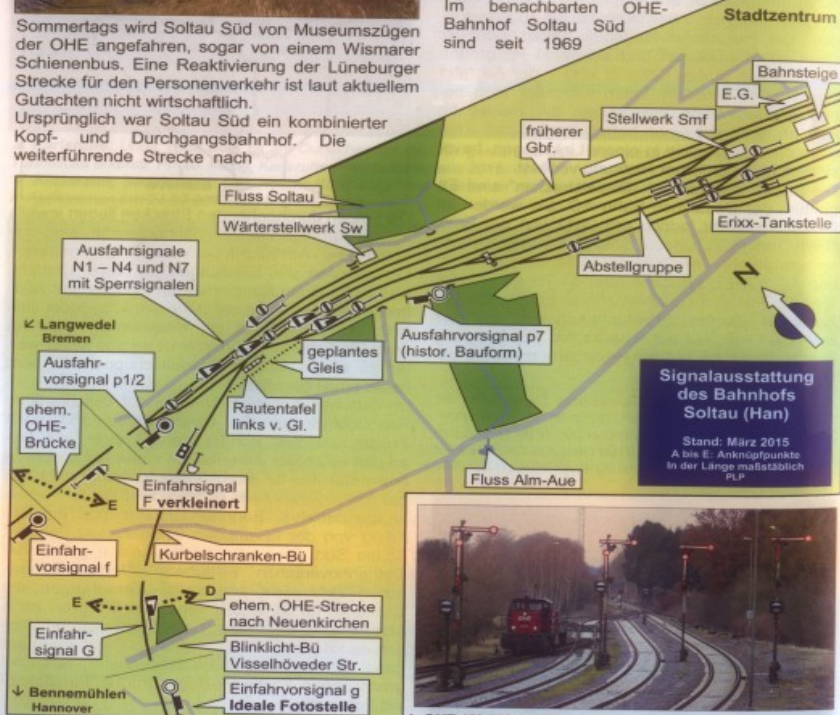


Sommertags wird Soltau Süd von Museumszügen der OHE angefahren, sogar von einem Wismarer Schienenbus. Eine Reaktivierung der Lüneburger Strecke für den Personenverkehr ist laut aktuellem Gutachten nicht wirtschaftlich.

Ursprünglich war Soltau Süd ein kombinierter Kopf- und Durchgangsbahnhof. Die weiterführende Strecke nach

Neuenkirchen wurde jedoch 1996 stillgelegt. Ihre Trasse durchzieht wie ein breites U den südlichen Stadtbereich. Gleisreste sind z. T. noch vorhanden. Am westlichen Stadtrand lag die Strecke auf einem hohen Damm und überquerte sowohl die Heidebahn als auch die Amerikalinie. Beide Brücken wurden mittlerweile abgebaut. Der Bahnhof Soltau (Han) hat drei mechanische Stellwerke: „So“ (Soltau Ost) am Bahnübergang der L 163, „Smf“ (Soltau Mitte Fahrdienstleiter), zentral postiert am westlichen Ende des Mittelbahnsteigs zwischen Gleis 2 und 3, und „Sw“ (Soltau West) am früheren DB-Güterbahnhof. Bahnhof Soltau vermittelt Sympathie; seine Formsignale tragen dazu bei. Es gibt eine erstaunlich große Zahl davon: dreizehn Hauptsignale, acht Vorsignale und sechzehn Sperrsignale. Einen vergleichbar ausgestatteten Kleinstadtbahnhof muss man in Deutschland lange suchen.

Im benachbarten OHE-Bahnhof Soltau Süd sind seit 1969



↑ OHE-150 003 zwischen den Ausfahrtsignalen der Westseite (ret.)

SIGNAL & TECHNIK

ausschließlich Lichtsignale im Einsatz, und zwar neun Lichthauptsignale der Bauart 1951. Jedes von ihnen trägt ein separat angebrachtes Lichtsperrsignal. Eine solche Kombination kommt auch bei der DB AG nur selten vor. Seit 2000 werden die Lichtsignale in Soltau Süd von Celle aus ferngesteuert. Das große Stellwerk „Ssf“ (Soltau Süd Fahrdienstleiter) ist seitdem ohne Funktion. Die mit „N...“ benannten Ausfahrtsignale in Soltau Süd sind zugleich Einfahrtsignale für den



vorsignal g aus Richtung Bennemühlen; es steht in einer landschaftlich überaus ansprechenden Umgebung zum Greifen nah neben einem Wirtschaftsweg (dessen Übergang nur aus südlicher

↓ Einfahrvorsignal g an der Heidebahn aus Richtung Bennemühlen hat einen Platz an der Sonne und steht zum Greifen nah am Wegesrand. Die Ara der roten DB-Triebwagen – hier: 628 632 – ist allerdings vorüber. PLP, 25. April 2010



↓ Einfahrsignal G zeigt nur Halt oder Langsamfahrt. Gleich hinter ihm, auf dem Bild allerdings in der Vegetation verborgen, befindet sich der Bahndamm der früheren OHE-Strecke nach Neuenkirchen. Die Brücke wurde abgebaut. PLP, 1. Mai 2009

Staatsbahnhof. Sie werden daher vom Wärterstellwerk „So“ aus bedient, und zwar mit mechanischem Stellhebel, an dem sich ein elektrischer Kontakt befindet. Zwischen den beiden Bahnhöfen sind Zugfahrten auf Hauptsignal Hp 2 und auch Rangierfahrten auf Schutzsignal Sh 1 möglich. Durch die Ost-West-Ausrichtung des Bahnhofs sind die Lichtverhältnisse für Fotografen recht vorteilhaft. Leider blockieren Industrie- oder Wohngebiete sowie die Flussläufe von Alm-Aue und Böhme stellenweise den Zugang zur Bahn. Am einfachsten lassen sich vom Bahnsteig aus die östlichen Ausfahrtsignale und die Sperrsignale an der zentralen Abstellgruppe ablichten. Einen erstklassigen Fotostandort hat das Einfahr-

↓ Soltau, die Ausfahrtsignalgruppe der Ostseite. Links die Amerikalie nebst Stellwerk „So“ (am Bü der Landesstraße). Im Rücken des Ausfahrtsignals P5 steht das Ausfahrtsignal n7 am durchgehenden Gleis der Heidebahn. PLP, 1. Mai 2009



SIGNAL & TECHNIK

↙ **Eine Zebraherde!** Aus Richtung Buchholz (Nordheide) kündigt sich der Bahnhof Soltau (Han) mit einer Besonderheit an: Fünf Vorsignalbaken. Drei Baken sind üblich. Eine solche Ausnahme ist zulässig, wenn das Vorsignal erst spät erkannt wird. Hier verbirgt es sich in einem Gleisbogen. Die Vorsignalbaken entsprechen der neuen Bauart im Format 120 cm x 40 cm; die Altverson ist 160 cm hoch. 2. März 2014



↙ **Der Zug ist vorbei und fährt in den Bahnhof ein.** Einfahrtsignal b verhält noch für kurze Zeit in der Stellung „Langsamfahrt erwarten“. Wenige Meter hinter dem Signal überquert die Heidebahn die Amerikalinie. 2. März 2014



Richtung mit Pfeiftafeln gesichert ist). Weitere Signale in Soltau sind nicht auf öffentlichen Wegen zu erreichen.

Die beiden Einfahrtsignale aus Richtung Uelzen und Richtung Buchholz befinden sich in Sichtweite zueinander, allerdings auf unterschiedlichen Ebenen. An der Amerikalinie steht das dreibegriffige Vorsignal a im Abschnitt zwischen den Brücken der OHE und der Heidebahn unter der Telegrafeneileitung. Einfahrtsignal b an der Heidebahn erhebt sich dahinter auf einem dicht bewachsenen, hohen Bahndamm. Es wurde wenige Meter vor der Brücke über die Amerikalinie postiert. Bis vor zwei Jahren war es noch dreihundert Meter näher am Bahnhof aufgestellt, doch nach Erhöhung der Streckengeschwindigkeit musste der Vorsignalabstand vergrößert werden. Da sich das Signal im Gleisbogen befindet und relativ spät in Sicht kommt, ist es sehr hoch. Darüber hinaus wird es ausnahmsweise mit fünf statt drei Vorsignalbaken angekündigt.

100

DREHSCHIBE 263

Wegen der Länge des Bahnhofs ist keines der vier Ausfahrtsignale am Einfahrtsignal postiert worden, sondern folgt diesem erst im Bahnhof. An der Amerikalinie stehen beide Vorsignale in Höhe der Einfahrtschienen. An der Heidebahn wurde das hohe Ausfahrtsignal p7 aus Richtung Uelzen im Rücken des Ausfahrtsignals P3 platziert, eine seltene Anordnung. Es lässt sich vom Bahnübergang der L 163 aus gut ablichten. Eher unzugänglich ist hingegen das Ausfahrtsignal n7 der Gegenrichtung; es steht am Rande des hohen Bahndamms gegenüber von Stellwerk „Sw“ und besitzt als einziges Vorsignal einen geteilten Profilmast (historische Bauform).

Alle vier Vorsignale der Heidebahn können außer der Warnstellung Vr 0 nur „Langsamfahrt erwarten“ Vr 2 anzeigen.

Die westlichen fünf Ausfahrtsignale, bezeichnet als N1 bis N4 und N7, sind vom Stellwerk „Sw“ aus gut zu überblicken. Ein Zugang ist jedoch nicht ohne weiteres möglich.

Das Sperrsignal an Gleis 4 trägt die ungewöhnli-

↙ **Einfahrtsignal a an der Amerikalinie** wurde zwischen den Brücken der OHE-Strecke nach Lüneburg/Winsen und der Heidebahn aufgestellt. Einfahrtsignal b (Foto links) ist im Hintergrund auf dem Bahndamm zu erkennen. 2. März 2014



↙ **Einfahrtsignal A** sichert den Bahnhof Soltau aus Richtung Munster / Uelzen. Ein Stück weit hinter ihm steht das Einfahrtsignal B der Heidebahn. Im OHE-Bahnhof Soltau Süd (links) sind reihenweise Kesselwagen abgestellt. 23. Mai 2009



SIGNAL & TECHNIK

↙ **Alle vier Ausfahrtsignale in Soltau (Han)** wurden nicht am Standort des zugehörigen Einfahrtsignals, sondern weiter im Bahnhof aufgestellt. So auch Ausfahrtsignal p7 am Gleis der Heidebahn in Fahrtrichtung Bannemühlen – Buchholz. Offenbar ein Oldie, denn sein zweiteiliger Mast entspricht der Vorkriegsbaumform. PLP, 22. März 2015



che Bezeichnung „Sh 4ⁱⁿ“, doch der zugehörige Signalhebel im Wärterstellwerk heißt „Hs 4ⁱⁿ“. Hs steht üblicherweise für Haltsignal oder Hauptsperrsignal, das Kürzel Sh hingegen kennzeichnet laut Signalordnung die Gruppe der Schutzsignale.

An der Ausfahrtschienen der Heidebahn befindet sich der Einschaltpunkt für den Blinklicht-Bü der Visselhöveder Straße. Die zugehörige Rautentafel wurde wegen Platzmangels links vom Gleis aufgestellt.

Stellwerk „Sw“ ist für vier Bahnübergänge zuständig, die nicht im Blickfeld liegen. An der Amerikalinie gibt es einen Blinklicht-Bü mit Fernüberwachung sowie zwei Anrufschränken, an der Heidebahn ist es ein Bü mit Kurbelschranke. Da letztgenannter nicht signalabhängig ist, muss man im Stellwerk ständig auf der Hut sein.

↙ **Verkleinerte Einfahrtsignale** sind Seltenerheiten. Soltau hat eines. Aus Richtung Bremen wurde das Signal einst auf etwa 6 Meter gekürzt, da die vor ihm querende Brücke der OHE-Strecke nach Neuenkirchen es sonst verdeckt hätte. Erbox 648 474 zieht vorbei. Erbox ist ein heimatbezogenes Kunstwort aus dem Heidekraut Erka und dem x für das Heidekreuz Soltau, den Standort des Unternehmens. PLP, 2.3.2014



Vom Bahnsteig aus sind die Ausfahrtsignale in der Westausfahrt wegen der großen Entfernung mitunter schwer zu erkennen. An Gleis 7 schränken Baumkronen die Sicht zusätzlich ein. Daher wird überlegt, die Signalausstattung künftig durch einen Vorsignalwiederholer, ein Zwischensignal oder durch Vorziehen des Ausfahrtsignals P7 zu verbessern.

Zu den Soltauer Besonderheiten gehört das Einfahrtsignal F aus Richtung Visselhövede / Bremen. Es ist außergewöhnlich klein und trägt Stummelflügel. Grund: Wenige Meter vor dem Hauptsignal befand sich einst die Brücke der OHE-Strecke Soltau Süd – Neuenkirchen; sie hätte ein normalhohes Hauptsignal verdeckt. Da neben dem Signal ein Ausziehgleis lag, mussten auch noch die Flügel gekürzt werden. Trotz des Rückbaus von Brücke und Gleis blieb das Minisignal bislang unverändert.

Das zugehörige Einfahrtsignal f steht einen Kilometer vor dem Bahnhof am Rande eines Waldgebiets an schnurgerader Strecke. Es trägt ein Typenschild der Signalwerkstatt Braunschweig von 2004 mit der Kennung „VO44“, was die heute noch übliche Regelbauform von 1944 meint.

Für den Bahnhof Soltau ist vermutlich der Anschluss an das ESTW Walsrode vorgesehen, doch nach aktueller Einschätzung bleiben die Formsignale noch für längere Zeit erhalten. Die Ks-Signalisierung nähert sich von Süden her auf der Heidebahn; dort haben bereits erste Umstellungen stattgefunden. Alle vier Nachbarbahnhöfe Soltaus besitzen noch Formsignale. Allerdings ist Dorfmark zeitweise durchgeschaltet und Visselhövede westseitig bereits mit H/V-Lichtsignalen ausgestattet. Kein gutes Zeichen...

Die Redaktion bedankt sich herzlich bei den freundlichen und hilfsbereiten Mitarbeitern der Deutschen Bahn AG in Soltau für ihre hervorragende Unterstützung. Besser geht's nicht!

Quellen: Deutsche Bahn AG, Google-Maps, DSO, Irtum vorbehalten.

Titelfoto: Die Stationsbezeichnung am Stellwerk Soltau Ost (Baujahr 1935) zeigt sich noch in Frakturschrift. 6. März 2015.

Redaktioneller Hinweis: Mit der Folge „zu Besuch in... Soltau“ beginnt die Redaktion Signal & Technik eine neue überregionale Beitragsreihe über Betriebsstellen mit Formsignalen. Wichtig ist dabei stets die Sichtweise des Fotografen. Die besuchte Betriebsstelle muss eine oder mehrere Signalbesonderheiten besitzen. Als Besonderheiten gelten alle unkonventionellen Signale hinsichtlich ihrer Bauform, Häufigkeit, Aufstellungsweise oder Kombination mit anderen Signalen. Berichtet wird dokumentarisch über die aktuelle Signal-Ausstattung, lokale Eigenheiten und vor allem über fotografische Möglichkeiten. Die Redaktion freut sich über Kritik und Anregungen und wünscht allen Signalfreunden stets „Gut Licht!“ – Peter

DREHSCHIBE 263

101