



Höchste Eisenbahn für den Südharz • Eine Initiative der Südharzregion

Kopf statt Kurve – ÖPNV im Südharz neu denken

**Überlegungen zur schnellen Verbesserung des
Schienen- und Busverkehrs im Altkreis Osterode am
Harz und zur Sicherstellung der guten Erreichbarkeit
der Tourismusdestination Harz**

Beim Ziel gibt es keinerlei Dissens

- „Höchste Eisenbahn“ setzt sich seit Jahrzehnten auch für Verbesserungen auf der Strecke Herzberg – Seesen ein
- Wir hegen allerdings sehr berechtigte Zweifel an den Zusagen der LNVG bezüglich Kurve und Begegnungsabschnitt. Sie stellt Verbesserungen nach 2040, also in 15-20 Jahren, in Aussicht, konfrontiert uns aber mit massiven Verschlechterungen schon ab 2030. Auch für Osterode würde es für 10-15 Jahre schlechter
- Wir lehnen zudem die von der LNVG geplante Abkoppelung des östlichen Altkreises (und von Nordhausen) an Göttingen kategorisch ab. Nicht mehr, sondern weniger Umstiege sind das Ziel – aber bitte für alle Kommunen (und ihr Hinterland, also den halben Oberharz)
- Wir sehen hingegen die Pläne des ZVSN als schnelle Möglichkeit, (erste) Verbesserungen zu erreichen und auch finanzieren zu können
- Wir haben uns deswegen über Alternativen, welche die Situation für Osterode verbessern, ohne die der anderen Orte zu verschlechtern, Gedanken gemacht

Ausgangspunkt 2030+/2040+ der LNVG

- Das Konzept der LNVG sieht nach 2030 Verschlechterungen im SPNV durch zusätzliche Umsteigezwänge vor, denen nur einige wenige zusätzliche Züge im Berufsverkehr entgegengestellt werden
- Das Konzept erschwert die An- und Abreise über Göttingen deutlich, macht die Bahn für Pendler unattraktiv und führt für Osterode und Bad Grund zu zweimaligem Umsteigezwang
- Für die Zeit nach 2040 – also in 15 plus x Jahren – wird der Bau einer „Herzberger Kurve“ in Aussicht gestellt, über die direkte Züge zwischen Osterode und Göttingen geführt werden können. Die Nachteile für alle übrigen Kommunen bleiben bestehen

Ausgangspunkt 2030+/2040+ der LNVG

- Der Altkreis müsste somit 15-20 weitere Jahre mit einer unzureichenden Anbindung von Osterode und ab Inkrafttreten von 2030+ mit weiteren Verschlechterungen für viele Kommunen leben
- Um das Konzept 2040+ umzusetzen, sind neben dem Bau der Kurve im Gebiet der Stadt Herzberg der Bau einer Begegnungsstrecke zwischen Osterode und Herzberg und die Einrichtung eines Wendebahnhofs in Osterode erforderlich
- Anders als bei der „Ringelheimer Kurve“ sind hier Anwohner direkt betroffen

Ausgangspunkt 2030+/2040+ der LNVG

- Die Finanzierung der Kurve, des Begegnungsabschnitts und der zusätzlichen Zugleistungen ist völlig unklar und unterliegt, wenn überhaupt, der Aufstockung von Bundesmitteln und einer weiteren Priorisierung durch das Land
- Erkennbar ist schon heute, dass die LNVG dem Leinetal absoluten Vorrang vor der Anbindung des Harzes einräumt und alle möglichen Argumente aufischt, die das weitere Durchfahren „unserer“ Züge bis und ab Göttingen angeblich unmöglich machen
- Wir laufen mithin Gefahr, dauerhaft vom Knoten Göttingen abgehängt zu werden

Ausgangspunkt 2030+/2040+ der LNVG

Exkurs: Leinetal kontra Harzanbindung

- Die LNVG behauptet, dass der RE2 sich hauptsächlich aus Reisenden zwischen Hannover und Göttingen speist und deswegen halbstündlich verkehren muss. Um dies (eher finanziell denn betrieblich) zu ermöglichen, sollen alle vom Harz kommenden Züge in Kreiensen bzw. Northeim gebrochen werden
- Tatsächlich speist sich das ab Kreiensen nach Göttingen hohe Fahrgastaufkommen maßgeblich aus dem Zustrom aus dem Nord- und Südharz
- Ein Rückgang dieser beiden Ströme infolge zusätzlichen Umsteigezwangs an infrastrukturell armselig ausgestatteten Stationen (absehbar keine Servicekräfte, ständig defekte Aufzüge) ist zu erwarten – und die touristische Destination Harz wird leiden

Ausgangspunkt 2030+/2040+ der LNVG

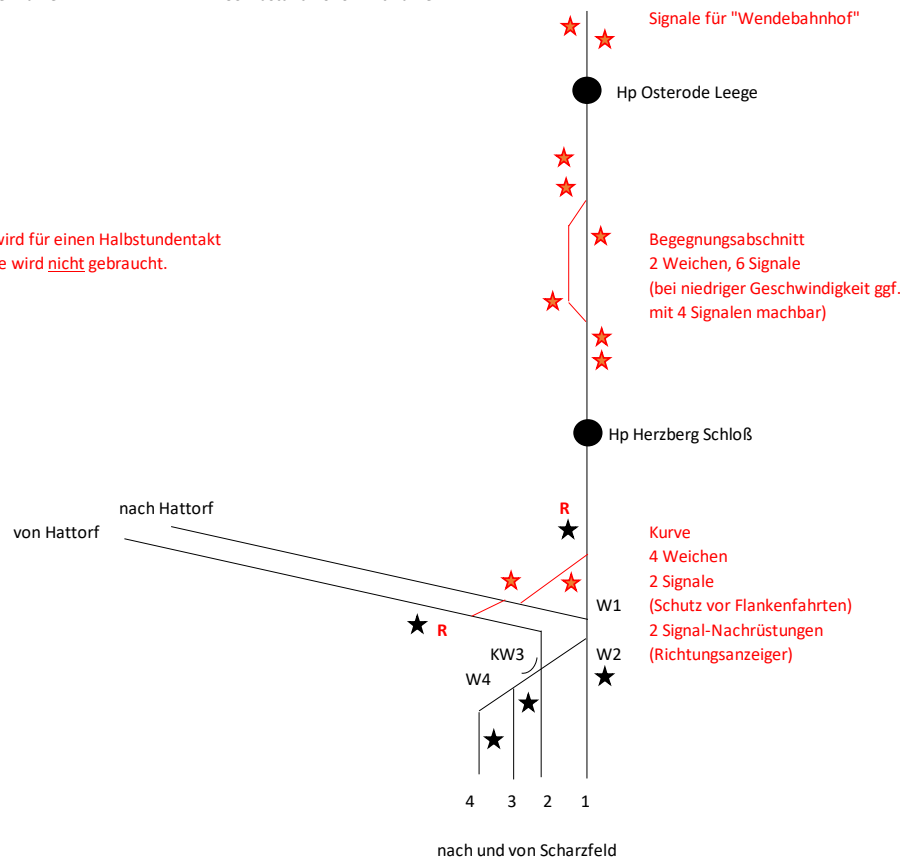
Etwas Historie: Kreiensen und Northeim waren Fernverkehrshalte. Heute ist das eben nur noch Göttingen – und da wollen wir hin. Alle!

- Die LNVG hat zunächst direkte Züge Südharz – Göttingen eingerichtet, um den Knoten Göttingen besser zu erreichen
- Mit Wegfall der IC durch das Leinetal hat die LNVG dann direkte Züge Bad Harzburg – Göttingen eingerichtet, um die verschlechterte Erreichbarkeit des nunmehr einzigen Fernverkehrshalts Göttingen zu kompensieren (schon da musste der Südharz auf 50 % der bisher durchgehenden Züge verzichten)
- Mit 2030+ wird dem allen der Hahn zugedreht. Fernreisende müssen immer zweimal Umsteigen – in der Reisekette Osterode – Frankfurt sogar dreimal: Das macht kein Mensch mit

Prinzipskizze zur "Herzberger Kurve"

Sollzustand 2040+ mit Kurve

Der Begegnungsabschnitt wird für einen Halbstundentakt immer gebraucht. Die Kurve wird nicht gebraucht.



Die „Herzberger Kurve“ ist keineswegs ein triviales Bauwerk. Ihre Durchführbarkeit im Bereich des Herzberger Kastanienplatzes wird nicht ohne Grund von Fachleuten bezweifelt.

In Verbindung mit dem – für einen Taktverkehr zwingend notwendigen – Begegnungsabschnitt und einer Signalisierung des Wendebahnhofs Osterode sprechen wir hier von einem mehrere Mio Euro teuren Vorhaben.

Der erzielbare Fahrzeitgewinn ist im Vergleich mit einem Fahrtrichtungswechsel in Herzberg und sogar einem Umstieg marginal.

Die Wirtschaftlichkeit – aktuell ist ihr Nachweis noch Voraussetzung für eine Förderung durch Bundesmittel – darf folglich bezweifelt werden.

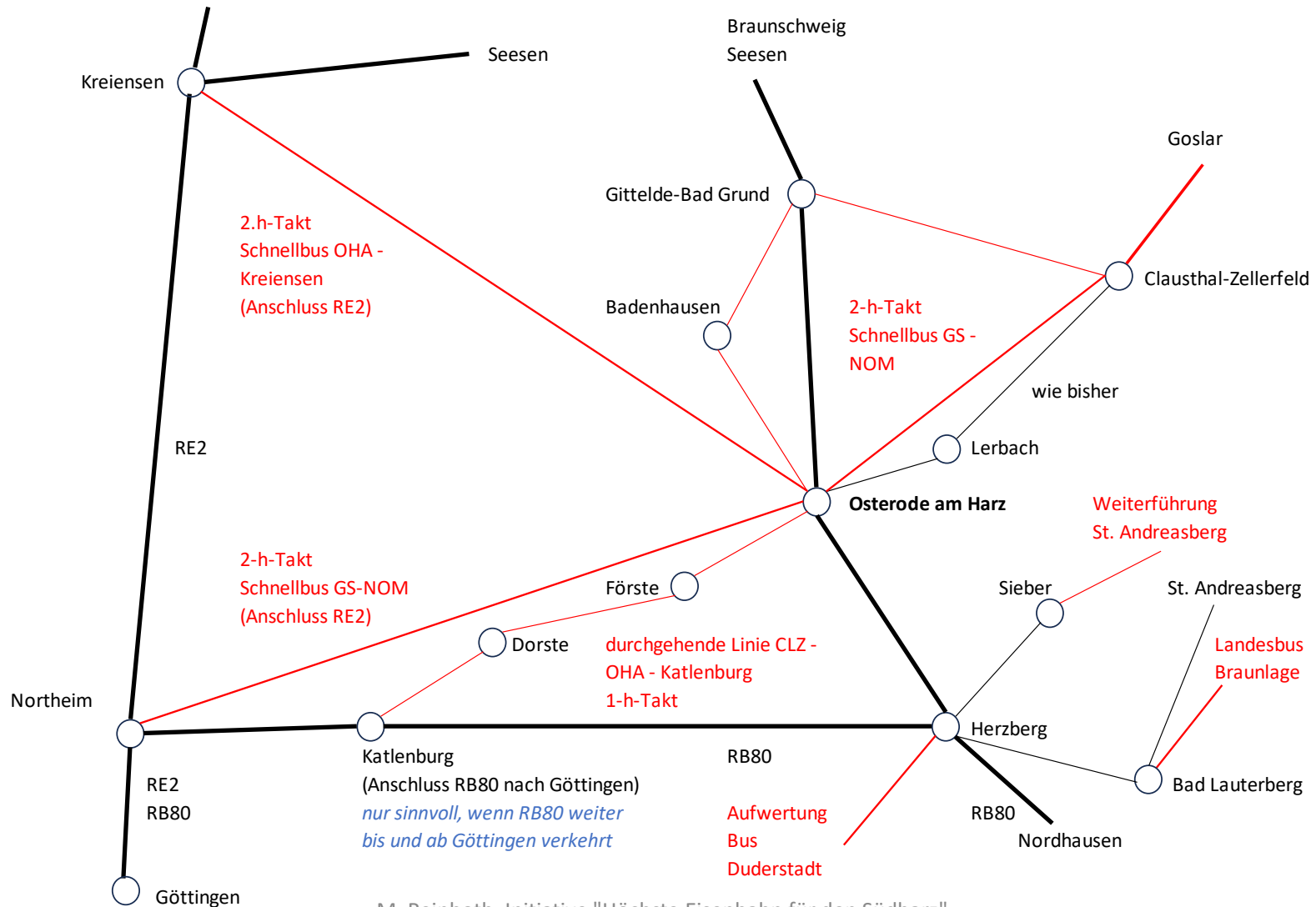
Ausgangspunkt 2030+/2040+ der LNVG

- Eine weitere Annahme der LNVG bezieht sich auf die Bereitschaft des Landes Thüringen zur Mitfinanzierung zusätzlicher Zugleistungen auf dem Ostabschnitt Herzberg – Nordhausen – diese war bisher nie gegeben und ist unter den sich weiter verschlechternden Finanzen auch nicht zu erwarten
- Die – wenigen – angedeuteten Verbesserungen östlich von Herzberg sind folglich eher als Beruhigungsspillen zu interpretieren, denen jede Substanz fehlt – die LNVG tut sich extrem schwer, Zugleistungen nur auf dem niedersächsischen Abschnitt Herzberg – Walkenried zu finanzieren

Ausgangspunkt neuer NVP des ZVSN

- Der neue NVP des ZVSN schlägt für Osterode drei Verbesserungen vor, die wesentlich schneller und auch deutlich kostengünstiger zu einer verbesserten Anbindung an Göttingen (und Hannover) führen würden:
 - Schnellbus Goslar – Osterode – Northeim (Anschluss RE2 nach Göttingen) im 2-Std-Takt, kein Zwischenhalt zwischen Osterode und Northeim
 - Schnellbus Osterode – Kreiensen (Anschluss RE2 nach Hannover) im 2-Std-Takt
 - Zusammenlegung und Aufwertung der Buslinien Clausthal-Zellerfeld – Bad Grund – Osterode und Osterode – Katlenburg mit Anschlüssen an RB80/RB81
- In Anbetracht der Langfristigkeit der LNVG-Pläne und der ihnen anhaftenden Unsicherheiten sollten diese Verbesserungen auf alle Fälle genutzt werden

Planungen des ZVSN im neuen NVP bezogen auf Osterode



Die aktuelle Betriebslage als Einflussfaktor

- Der Zugverkehr auf der Strecke Braunschweig – Herzberg ist sehr anfällig für Verspätungen, was immer wieder zu Anschlussbrüchen in der Relation Osterode – Göttingen führt
 - Grund hierfür ist die viel zu geringe Zahl an Begegnungsmöglichkeiten (Bahnjargon: „Kreuzungsbahnhöfen“), die bei Verspätung eines Zuges sofort auch die des entgegenkommenden Zuges auslöst
- Die Umsteigezeit in Northeim zwischen den RB 80 und 82 ist sehr knapp bemessen. Auch hier sind Anschlussbrüche immer wieder zu verzeichnen. Stressig ist es auf jeden Fall
- Der RE2 („Metronom“) ist ebenfalls sehr verspätungsanfällig, was zu Überlastungen der beiden RB-Linien mit Überfüllungen führt

Die aktuelle Betriebslage als Einflussfaktor

- Kaum besser ist die Lage in Seesen (Umsteigezeit knapp) und in Kreiensen (dito)
- Die Anbindung der alten Kreisstadt Einbeck erfolgt nicht nur mittels Umstieg in Salzderhelden, sondern auch mit zahlreichen direkten Zügen nach und von Göttingen im Berufsverkehr
- Hieraus darf man durchaus den Schluss ableiten, dass eine bessere – und, wenn möglich, umsteigefreie – Anbindung von Osterode an Göttingen keineswegs eine unbillige Forderung ist.
- Sie sollte aber nicht bis weit nach 2040 auf Umsetzung warten...

Grundkonsens im Altkreis Osterode am Harz

- Eine verbesserte Anbindung von Osterode an Göttingen ist dringend erforderlich
- Sie darf jedoch nicht zu Lasten der bisherigen Direktanbindungen über die Südharzstrecke erfolgen – diese sind beizubehalten
- Alle Kommunen des Altkreises müssen von Verbesserungen profitieren
- Die Funktion von Herzberg als „Drehscheibe“ für Zug und Bus im Südharz ist uneingeschränkt zu erhalten
- Die touristische Anbindung des Südharzes über Göttingen und Paderborn mittels umsteigefreier bzw. umsteigearmer Verbindungen muss verbessert werden

Ansätze für schnelle Verbesserungen

Grundannahmen: Die RB80 verkehrt auch nach 2030 weiter durchgehend zwischen Nordhausen und Göttingen und der neue NVP des ZVSN wird umgesetzt

- Schritt 1: Stabilisierung der Anschlüsse in Herzberg und Northeim. Die fahrplantechnisch heute möglichen Anschlüsse müssen garantiert werden. Die Reisekette Osterode – Göttingen muss funktionieren. Das Abwarten von Anschlüssen darf nicht dem Goodwill einzelner Fahrdienstleiter überlassen bleiben
- Die LNVG muss hierfür endlich die Voraussetzungen schaffen, indem sie ihre unsinnige Pünktlichkeitsstatistik durch eine solche für die gesamte Reisekette ersetzt (aktuell wird pünktliches Abfahren belohnt, das Abwarten von Anschlüssen hingegen bestraft)
- DB InfraGO muss seinerseits dafür Sorge tragen, dass in Herzberg nicht „Dienst nach Vorschrift“ belohnt wird, sondern umsichtiges Handeln (nach Umstellung auf digitale Technik sitzt der Fahrdienstleiter in Göttingen, was es leider nicht einfacher macht...)

Ansätze für schnelle Verbesserungen

- Schritt 2: Bedienung der Buslinie Osterode – Katlenburg auch am Wochenende mit Anbindung an die RB80 nach/von Göttingen
- Schritt 3: Halbstundentakt Herzberg – Göttingen zwischen 6 und 8 bzw. Göttingen – Herzberg zwischen 16 und 19 (Mo-Do) / 14 und 17 (Fr) Uhr mit schlanker Anbindung von Osterode via Förste – Dorste in Katlenburg mittels der genannten Buslinie
- Schritt 4: Einführung eines Schnellbusses im 2-h-Takt Goslar – Northeim über Osterode (ohne Zwischenhalte) mit Anbindung an den RE2 in Northeim (*so auch der neue NVP des ZVSN*)
 - Die Durchführung des Schnellbusses bis Göttingen würde den Umstieg in Northeim ersparen und ist zu prüfen – für die Fahrzeit wäre das aber vermutlich kein Fortschritt

Ansätze für schnelle Verbesserungen

- Schritt 5: Kopf machen, Kuppeln und Flügel der Züge in Herzberg
 - Dieses im Vergleich zum Bau einer Kurve weitaus einfacher umsetzbare Konzept brächte deutliche Vorteile für Osterode und Bad Grund, ohne die übrigen Orte zu benachteiligen
 - Der von Braunschweig kommende Zug wird in Herzberg mit dem von Nordhausen kommenden Zug vereinigt (gekuppelt). Beide Züge fahren gemeinsam weiter nach Göttingen (Vorteil: auf dem stärker nachgefragten Abschnitt fahren immer 2 Einheiten)
 - Umgekehrt werden die 2 von Göttingen kommenden Einheiten in Herzberg getrennt („geflügelt“): Der vordere Zugteil fährt weiter nach Nordhausen, der hintere ändert die Fahrtrichtung (Bahnjargon: „Kopfmachen“) und fährt weiter nach Braunschweig

Ansätze für schnelle Verbesserungen

- noch Schritt 5: Konsequenzen für den Fahrplan
 - In der Relation Göttingen – Nordhausen/Braunschweig keine (an :29, weiter :30 nach Nordhausen und :34 nach Braunschweig)
 - In der Relation Braunschweig/Nordhausen – Göttingen ist eine Vorverlegung des Nordhäuser Zuges um 2 Minuten erforderlich (aus Braunschweig an :20, aus Nordhausen an :22, zusätzlicher Stopp und Freigabe zum Ankuppeln an den schon stehenden Triebwagen, Absteigen des Tzf-Führers, gemeinsame Weiterfahrt :26)
- noch Schritt 5: Einwand der Komplexität
 - Korrekt ist: Wenn einer der beiden Züge verspätet ist, wird es schwierig. Aber mit diesem Argument kann man jedes Konzept in Frage stellen (übrigens auch das einer „Begegnungsinsel“, wenn ein Zug verspätet ist)

Ansätze für schnelle Verbesserungen

- noch Schritt 5: Investitionen und Einsparungen
 - Im Bahnhof Herzberg muss in eine „Beifahranlage“ (auf Gleis 1) investiert werden, d.h. die beiden Zugteile müssen ihre Kuppelung signalgesichert durchführen (Beispiele hierfür: Ottbergen, Vienenburg)
 - Die erforderlichen Zuginheiten (= ausreichende Anzahl VT648, später BEMU-Fahrzeuge) müssen vorhanden sein
 - Einsparungen treten gegenüber 2040+ ein, da es zwischen Herzberg und Northeim sowie Seesen und Herzberg bei der heutigen Zuganzahl bleibt (die Verstärker im Berufsverkehr einmal ausgenommen), zusätzliche Trassenentgelte entfallen und auch weiter nur ein Tfz-Führer gebraucht wird
 - Investitionen in eine „Herzberger Kurve“ werden gänzlich vermieden

Ansätze für schnelle Verbesserungen

- Schritt 6: Kopf machen mit Begegnungsabschnitt
 - Nur der Bau eines Begegnungsabschnitts zwischen Herzberg und Osterode würde einen angenäherten Halbstundentakt ermöglichen
 - Dies ist völlig unabhängig von einer „Herzberger Kurve“ so – die Strecke lässt in ihrem gerupften Zustand derzeit eben nur je eine Fahrt pro Stunde und Richtung zu
 - Diese Halbstundentakt-Züge Osterode – Göttingen und zurück brauchen aber keine Kurve, sie können in Herzberg „Kopf machen“, also die Fahrtrichtung wechseln
 - Der Fahrzeitverlust beträgt gegenüber einer Kurve pro Richtung 4 Minuten. Diese 8 Minuten können durch eine Verkürzung der Wendezeit in Osterode aufgefangen werden

Ansätze für schnelle Verbesserungen

- Noch Schritt 6: Auswirkungen auf das übrige Angebot
 - Die neuen Züge Osterode – Göttingen würden das Kuppeln und Flügeln bei den anderen Zügen in Herzberg grundsätzlich erübrigen – Osterode hätte ja die direkte Verbindung nach Göttingen
 - Aber: Es ist dennoch nicht zu akzeptieren, dass die verbleibenden Züge Nordhausen – Göttingen und zurück dann in Northeim gekappt werden. Auch der östliche Teil des Altkreises hat den Anspruch (und den Bedarf!), direkt an Göttingen angebunden zu werden
 - Die heutige RB80 muss somit – unabhängig von einer neuen Osteroder Linie – im 2-Std-Takt weiterhin Göttingen direkt bedienen

Fazit

- Es gibt viele Möglichkeiten, die Situation für Osterode bereits weit vor einem – völlig unsicheren – Kurvenbau zu verbessern
- Auch der Bau eines neuen Begegnungsabschnitts ist für Verbesserungen nicht zwingend erforderlich
- Die Pläne des ZVSN ermöglichen schnelle Verbesserungen für Osterode
- Kopf machen, Kuppeln und Flügeln bieten darüber hinaus Verbesserungen für alle
- Das Gebot ist: Wenn man etwas mit Einsatz von weniger Mitteln erreichen kann, dann sollte man es auch tun – man gelangt deutlich schneller zum gewünschten Ziel

„Szenario 2030“ – ohne Ausbau

- Weiterhin Stundentakt Nordhausen – Northeim, zweistündlich verlängert bis und ab Göttingen (RB80) und zweistündlich bis und ab Bodenfelde (RB81) bzw. 2-3 mal Paderborn
- Weiterhin Stundentakt Braunschweig – Herzberg
- Stündlich Kupplung/Flügelung in Herzberg, dadurch zweistündlich durchgehende Züge Osterode – Göttingen und zurück und zweistündlich Wegfall des Umstiegs in Herzberg
- Kompletter Wegfall der Unsicherheiten in Herzberg
- 4 + 4 Verstärkerzüge (Walkenried -) Herzberg – Göttingen und zurück (Mo-Do/Fr)

„Szenario 2030“ – ohne Ausbau

- Zusätzlich zweistündlich Schnellbus Goslar – Osterode – Northeim mit Übergang zum RE2 nach/von Göttingen
 - Bewirkt tagsüber zeitweise ein annähernd halbstündliches Angebot zwischen Osterode und Göttingen
- Aufwertung der Buslinie Clausthal-Zellerfeld – Bad Grund - Osterode – Katlenburg: Mo-Fr Anschlüsse an die und von den Verstärkerzügen plus 2-h-Takt Samstag + Sonntag
 - Bewirkt eine bessere Erreichbarkeit von Göttingen auch ab Bad Grund und bringt Vorteile für Förste und Dorste
- Anbindung von Bad Lauterberg (Postplatz) an die in Herzberg beginnenden bzw. endenden Verstärkerzüge

„Szenario 2030“ – ohne Ausbau

- Keine Investition in eine Kurve und einen Begegnungsabschnitt
- Nur moderate Anhebung der Trassenentgelte (je 2 Züge mehr zwischen Walkenried, Herzberg und Göttingen pro Richtung)
- Keine größere Aufstockung des Fahrpersonals erforderlich
- Investitionen in Beifahreinrichtung in Herzberg (und ggf. auch in Northeim)
- Ausreichende Sitzplatzzahl in der jeweiligen Lastrichtung durch Führung mit 2 x 648 (bzw. 2 x BEMU)
- Beibehaltung der Funktion von Herzberg als Vollknoten und Drehscheibe des Verkehrs im Südharz

„Szenario 2030“ bietet

- Ein Maximum an durchgehenden Verbindungen für alle Kommunen im Altkreis Osterode
- Eine deutliche Aufwertung der Anbindung von Osterode mittels durchgehender Züge und zusätzlicher Schnellbusse über Northeim
 - 9 x gänzlich umsteigefrei durch Kupplung/Flügelung in Herzberg
 - 9 x mit einem Umstieg weniger durch Kupplung/Flügelung in Herzberg
 - 9 x mit Schnellbus über Northeim
 - 8 x mit Bus über Katlenburg
- Mehr Verbindungen für Walkenried, Bad Sachsa, Bad Lauterberg, Herzberg, Hattorf, Wulften, Katlenburg (dort auch mit Anbindung von Osterode über Dorste) zu nachgefragten Zeiten durch die Verstärkerzüge
- Ein finanziell tragfähiges Konzept mit nur moderaten Mehrkosten und vertretbaren Investitionen