

Höchste Eisenbahn für den Südharz

DIE BETRIEBUNG DER STADT BAD LAUTERBERG UND DES ODERTALES MIT UND OHNE SCHIENE



Stadtbus für 12 + 10 Fahrgäste

Vorgelegt im Januar 2002

Inhalt

0	Vorbemerkungen	3
1	Heutige ÖPNV-Bedienung von Bad Lauterberg	4
2	Stärken der heutigen Bedienung	6
3	Schwächen der heutigen Bedienung	7
4	Ziele eines neuen Konzepts	7
5	Lösungsansätze	11
5.1	Mit Bedienung des Bahnhofs Bad Lauterberg	11
5.2	Mit Verknüpfungspunkt Scharzfeld	13
5.3	Mit einem neuen Haltepunkt Bad Lauterberg (Barbis)	15
6	Verknüpfung mit dem „Oberharz-Stern“	15
7	Flankierende Maßnahmen	17
8	Fazit	17
	Anhang: Fahrplanbeispiele	18

0 Vorbemerkungen

Die einst florierende Eisenbahn-Zweigstrecke von Scharzfeld nach St Andreasberg ist Schritt für Schritt vom Endpunkt in Richtung Scharzfeld zurückgenommen worden. Zunächst wurde die Zahnradbahn nach St Andreasberg, dann der Abschnitt St Andreasberg West – Odertal und 1984 auch der Abschnitt Odertal – Bad Lauterberg Hauptbahnhof über den Haltepunkt Kurpark eingestellt und abgebaut. Der verbliebene Rest, der auch für den Güterverkehr noch eine gewisse Bedeutung hatte, die er 2002 voraussichtlich verlieren wird, wird derzeit noch von 8 Zugpaaren bedient, die überwiegend die Strecke Braunschweig – Bad Lauterberg und zurück befahren. Ein Zug bedient werktätlich früh auch die Strecke Bad Lauterberg – Göttingen.

Inzwischen wurde bekannt, dass die Landesnahverkehrsgesellschaft des Landes Niedersachsen (LNVG) prüft, ob sie den Zugverkehr zwischen Scharzfeld und Bad Lauterberg abbstellt, da die 16 Züge nur von rund 100 Reisenden pro Tag genutzt werden. Damit kommt auch ein in den letzten Jahren nicht mehr weiter verfolgter neuer Haltepunkt Bad Lauterberg an der Hauptbahn Northeim – Nordhausen auf Barbiser Gebiet wieder ins Spiel.

Die Initiative „Höchste Eisenbahn für den Südharz“ hat sich mit der Frage der Bedienung Bad Lauterbergs – immerhin einer der aufkommensstärksten Kurorte im Harz! – schon einige Male befasst und zuletzt ein Konzept zur besseren Anbindung des Kneippheilbades an den Oberharz via Odertal vorgelegt. Nunmehr werden Varianten für eine ÖPNV-Bedienung von Bad Lauterberg einmal mit und einmal ohne Schienenanbindung beschrieben. „Höchste Eisenbahn“ geht dabei davon aus, dass der heutige Zustand mit dem 4 km langen Torso einer einst gut angelegten Bahnstrecke, dem peripher gelegenen und kundenunfreundlichen Bahnhof in Bad Lauterberg und der Bahnhofs“ruine“ in Scharzfeld sowie der extrem ausgedünnten Busbedienung an den Wochenenden allen Betroffenen und Beteiligten am wenigsten nützt. Es muss also etwas geschehen.

Die Studie zeigt, dass es Alternativen gibt. Sie soll die Bandbreite der Möglichkeiten skizzieren und vor allem deutlich machen, dass es einer Gesamtlösung und nicht wieder eines isolierten Einzelschrittes bedarf. Welche letztlich zum Zuge kommt, ist eine politische Entscheidung, die gut vorbereitet sein und jenseits aller Emotionen so getroffen werden sollte, dass die Mehrzahl der Bad Lauterberger und ihrer Gäste davon profitiert. In diesem Sinne hofft „Höchste Eisenbahn“ auf eine rege und zukunftsorientierte Diskussion.

Die Stadt Bad Lauterberg als Hauptbetroffene sollte hierbei eine Hauptrolle spielen und die Szene keinesfalls Dritten überlassen, die unter Umständen über die Köpfe hinweg und am lokalen Bedarf vorbei entscheiden.

1 Heutige ÖPNV-Bedienung von Bad Lauterberg

Die heutige Bedienung der Stadt Bad Lauterberg – gemeint, dies sei vorweg angemerkt, ist stets die Kernstadt einschließlich Odertal sowie der Ort Barbis, nicht jedoch Bartolfelde und Osterhagen – ist das Ergebnis eines jahrelangen Rückzuges zunächst der Eisenbahn und zuletzt auch des Linienbusverkehrs.

Schiene: Nur noch ein Rumpfstück blieb übrig

Die an die Hauptbahn Northeim – Nordhausen, die sogenannte Südharzstrecke, in Scharzfeld anschließende eingleisige Nebenbahn Scharzfeld – St Andreasberg West fand ihre Fortsetzung in der Zahnradbahn St Andreasberg West – St Andreasberg Stadtbahnhof und war zunächst für den Personen- und Güterverkehr wichtig. Mit dem Verschwinden des Bergbaus in St Andreasberg sank die Bedeutung im Güterverkehr, blieb aber wegen der Industrie im Odertal und in Bad Lauterberg noch immer beachtlich. Im Personenverkehr spielte der Tourismus und der Ausflugsverkehr, u.a. mit eigenen Wintersportzügen von Göttingen nach St Andreasberg, eine bemerkenswerte Rolle. Die Stadt Bad Lauterberg wurde mit drei Stationen – Hauptbahnhof, Kurpark und Odertal, Barbis nur peripher über den Haltepunkt Zoll erschlossen.

Bis hinein in die sechziger Jahre wurde bahnseitig die Anbindung keineswegs verschlechtert. Es gab über mehrere Fahrplanperioden hinweg durchgehende Eilzüge zum Beispiel von Göttingen, aus Richtung Hildesheim oder von Bielefeld und Zu- und Abbringerzüge zum Eilzugpaar Ruhrgebiet – Walkenried und zurück. Der entscheidende Rückschlag, der die heutige Lage mitbestimmt, trat 1984 mit der Stilllegung des Abschnitts Odertal bis Hauptbahnhof und damit der Aufgabe des zentral gelegenen Haltepunkts Kurpark ein. Der peripher gelegene Hauptbahnhof konnte und kann die weitläufige und langgezogene Stadt nur unzureichend erschließen. Die meisten Kunden der Bahn sind ab und bis Hauptbahnhof auf ein weiteres Verkehrsmittel (Pkw, Taxi oder einen der wenigen im Anschluss an die Züge verkehrenden Busse sowie ggf. Fahrrad) angewiesen.

Die DB dünnte folgerichtig das Angebot weiter aus. Mit der Einführung der Vorstufe zum integralen Taktfahrplan 1998 wurde das Angebot allerdings – als Folge der Bestellung durch das Land Niedersachsen – positiv verändert. Es verkehren nunmehr zweistündlich durchgehende und täglich fahrende Züge zwischen Braunschweig und Bad Lauterberg und zurück, die in Herzberg mit den Zügen der Linie Göttingen – Nordhausen und zurück verknüpft sind. Diesem Fortschritt steht allerdings eine drastische Verschlechterung der morgendlichen Verbindung zur Kreisstadt Osterode gegenüber, die mit der Bahn – und übrigens auch mit dem Bus – für Bad Lauterberger nicht mehr erreichbar ist.

In Scharzfeld bestehen bei etwa 20minütigem Aufenthalt Eckanschlüsse in der Relation Nordhausen – Bad Lauterberg und zurück.

Im Güterverkehr wird noch ein Kunde in Bad Lauterberg bedient, der seinen Betrieb jedoch jedenfalls teilweise verlagern will. DB Cargo hat seinerseits nur noch wenig Interesse und will den Tarifpunkt Bad Lauterberg aufgeben.

Busverkehr: Nach Zwischenhoch immer weiter bergab

An die Stelle der Schiene hätte der Bus treten können. Nach zeitweilig sehr guter Bedienung mit mehreren Linien – St Andreasberg – Osterode – Seesen, Goslar – Bad Sachsa, Herzberg – Bad Sachsa – Walkenried und Bad Lauterberg – Braunlage – die alle auch an den Wochenenden befahren

Höchste Eisenbahn für den Südharz
Studie ÖPNV-Anbindung von Bad Lauterberg

wurden, ging es hier jedoch im Unterschied zu vielen anderen touristisch geprägten Regionen immer weiter bergab.

Die von der KVG betriebene Linie Bad Lauterberg – Braunlage, die in Bad Lauterberg den Hauptbahnhof mitbedient hat, wurde schon vor vielen Jahren sang- und klanglos eingestellt. Seither ist man im Verkehr zwischen den aufkommensstärksten Westharzer Kurorten auf eine Umsteigeverbindung über St Andreasberg angewiesen, bei der die Anschlüsse je nach Fahrplanperiode einmal stimmen und einmal nicht stimmen. Derzeit sind sie während der Woche nicht schlecht, an den Wochenenden jedoch katastrophal bzw. nicht vorhanden.

Auszug aus dem Fahrplan 1969: 5 Busse pro Richtung verbinden die Kurstadt direkt mit Braunlage

Linie 69 Braunlage — Odetalsperre — Bad Lauterberg und zurück													
...	07.25	...	11.15	...	13.15	...	14.40	...	17.30	...	17.55	...	19.45
...	4.26	...	11.15	...	13.15	...	14.06	...	17.56	...	18.05	...	19.45
...	...	...	...	...	...	...	14.30	...	...	...	...	...	...
16.10	1.28	13.00	13.25	14.45	18.00	...	...	...	...	...	...	...	...
16.11	1.29	13.01	13.26	14.46	18.01	...	...	...	...	...	...	...	...
16.13	1.31	13.03	13.28	14.48	18.03	...	...	...	...	...	...	...	...
16.14	1.32	13.04	13.29	14.49	18.04	...	...	...	...	...	...	...	...
16.15	1.33	13.05	13.30	14.50	18.05	...	...	...	...	...	...	...	...
16.18	1.36	13.08	13.33	14.53	18.08	...	...	...	...	...	...	...	...
16.21	1.39	13.11	13.36	14.56	18.11	...	...	...	...	...	...	...	...
16.26	1.44	13.16	13.41	15.01	18.16	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	13.41	...	17.47	...	...	...	...	...	...	...	...
16.27	1.45	13.17	13.42	15.02	18.17	...	...	...	...	...	...	...	...
16.29	1.47	13.19	13.44	15.04	18.19	...	...	...	...	...	...	...	...
16.31	1.49	13.21	13.46	15.06	18.21	...	...	...	...	...	...	...	...
16.34	1.52	13.24	13.49	15.09	18.24	...	...	...	...	...	...	...	...
16.37	1.55	13.27	13.52	15.12	18.27	...	...	...	...	...	...	...	...
16.38	1.56	13.28	13.53	15.13	18.28	...	...	...	...	...	...	...	...
16.39	1.57	13.29	13.54	15.14	18.29	...	...	...	...	...	...	...	...
16.40	1.58	13.30	13.55	15.15	18.30	...	...	...	...	...	...	...	...
16.41	1.59	13.31	13.56	15.16	18.31	...	...	...	...	...	...	...	...
16.43	2.01	13.33	13.58	15.18	18.33	...	...	...	...	...	...	...	...
16.46	2.03	13.35	14.00	15.20	18.35	...	...	...	...	...	...	...	...
16.47	2.05	13.37	14.02	15.22	18.37	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	14.41	...	15.51	...	...	...	...	...	...	...	...
17.29	...	14.30	...	...	16.41	...	...	...	...	...	...	...	...
17.25	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17.17	9.16	...	...	15.42	10.06	...	...	...	...	...	...	...	...
18.15	9.56	...	...	16.14	10.51	...	...	...	...	...	...	...	...
18.43	10.24	...	...	16.34	11.16	...	...	...	...	...	...	...	...

VOLKSWAGENSTADT WOLFSBERG
 Moderne Industrie- und Prospekt- Stadterweiterung Wolfsburg,
 auf (D 53 87) & B 43 und Verkehrsregeln Wolfsburg e. V., Ruf 43 33

• bis Hokegüß • möglich von Hokegüß * von Zorge
 a = verkehrt außer Sa | = ab Scherzfeld Bohrbau
 • verkehrt nur an Schullagen

Eingestellt wurde auch die Linie Goslar – Bad Sachsa, die viele Nord-, Ober- und Südharzer Orte umsteigefrei miteinander verband. Sie wurde ein Opfer der strikten regionalen Trennung zwischen dem Großraum Braunschweig mit dem Kreis Goslar und Südniedersachsen mit dem Kreis Osterode.

Die Rumpflinie Bad Lauterberg – Bad Sachsa wurde mit der Linie Herzberg – Bad Sachsa – Walkenried kombiniert und zunächst von RBB relativ häufig bedient, im Jahr 2001 dann aber wegen vorgeblicher Unwirtschaftlichkeit aufgegeben. Grund dürfte der schwelende Streit über die Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den Linienerkehr sein. In und um Bad Lauterberg werden die meisten Schüler freigestellt durch einen anderen Betreiber, die Firma Hahne, transportiert. Die Linie wurde im April 2001 von der Firma Hahne übernommen und seither zumeist mit dem touristisch nicht uninteressanten Laufweg Bad Lauterberg – Hohegeiß und zurück befahren, wobei auch das Wochenende mit 3 Fahrtenpaaren bedacht wurde. Endpunkt in Bad Lauterberg ist aber der Postplatz, womit weder das Vitamar noch der Bahnhof aus dieser Richtung gut erreicht werden können.

Die „Stammlinie“ St Andreasberg – Osterode, die durchaus nennenswerte Fahrgastzahlen aufweist und zudem auch von Schülern frequentiert wird, wurde ebenfalls stark ausgedünnt und am Wochenende drastisch reduziert. Geblieben ist im wesentlichen ein werktäglicher 2-Stunden-Takt, der sich mit den Zügen zu einem Stundentakt Bad Lauterberg – Osterode überlagert und in Scharzfeld die Anschlüsse an und von Zügen der Südharzstrecke herstellt. Nachteilig wirkt sich hierbei auch die umwegige Führung der Linie durch Barbis mit der damit einhergehenden Verlängerung der Reisezeit in das Zentrum der Stadt aus.

Einige Kurse der Linie 450 beginnen seit April 2001 am Bahnhof Bad Lauterberg und nehmen dort Anschluss von den ankommenden Zügen aus Braunschweig in Richtung St Andreasberg auf. In der Gegenrichtung bestehen solche Übergänge nicht.

Unstrukturiertes und wenig merkbare Angebot

Das ÖPNV-Angebot ist lediglich im Abschnitt Bad Lauterberg Bahnhof – Scharzfeld von Montag bis Freitag zufriedenstellend (überlagerter Stundentakt) und in Richtung Bad Sachsa angemessen, wobei hier der Standard der eingesetzten Busse nur zum Teil befriedigen kann. Wegen vieler Ausnahmen an Schultagen und in den Ferien ist das Angebot auch nicht sehr einprägsam und namentlich für nur kurzzeitig in Bad Lauterberg weilende Gäste wenig transparent.

2 Stärken der heutigen Bedienung

Das heutige Angebot weist einige Stärken auf, die bei einer Neugestaltung möglichst beibehalten werden sollten:

- Montag bis Freitag und Samstag bis mittags besteht bei abwechselnder Nutzung von Zug und Bus ein stündliches Angebot Bad Lauterberg – Scharzfeld – Züge nach Northeim und Göttingen bzw. Züge nach Nordhausen etwa von 7 bis 20 Uhr.
- Die durchgehenden Züge nach und von Braunschweig vermitteln gute Anschlüsse auch nach und von Berlin und erlauben so eine relativ schnelle An- und Abreise bei einmaligem Umsteigevorgang (freilich nur bis Bad Lauterberg Hbf).
- Nach und von Osterode gibt es Montag bis Freitag, wiederum durch die Überlagerung zwischen Zug und Bus, ein stündliches Angebot in beiden Richtungen von 7 bis 20 Uhr.
- Nach und von Bad Sachsa, Walkenried und Hohegeiß besteht Montag bis Freitag ein etwa zweistündliches Grundangebot mit einigen Anschlüssen von und nach Braunlage in Hohegeiß.

- Schließlich bestehen Montag bis Freitag auch mehrere gute Anschlüsse in St Andreasberg nach und von Braunlage bzw. nach und von Clausthal-Zellerfeld.
- RBB setzt vorwiegend neue Busse mit gutem Standard (Niederflur, bequemer Einstieg auch für ältere und behinderte Reisende) ein.
- Auf der Schiene wird nahezu ausschließlich mit dem relativ modernen VT 628 gefahren.

3 Schwächen der heutigen Bedienung

Die Schwächen überwiegen jedoch bei weitem. Sie sind sowohl für Berufspendler wie auch für Ausflügler gleichermaßen schmerzlich und dürften u.a. ein Grund für die schwache Nutzung der Züge sein.

- Vor 8 Uhr kann man aus Bad Lauterberg nicht in der Kreisstadt Osterode sein. Das Angebot ist für Schüler noch akzeptabel, Berufstätige können jedoch den ÖPNV zur Fahrt nach Osterode praktisch nicht nutzen!
- Die von Bad Sachsa kommende Linie 455 endet aus konzessionellen Gründen am Postplatz. Die sinnvoll erscheinende Bedienung des Vitamar oder des Odertals ist nicht möglich. Reisende in Richtung Odertal – St Andreasberg müssen umsteigen, wobei die Haltestelle Postplatz inmitten des pausenlosen Verkehrs auf der B 27 wenig einladend ist.
- Zu einigen Zügen, die in Bad Lauterberg eintreffen, gibt es einen Busabbringer in Richtung St Andreasberg, zu den meisten jedoch nicht. Merkbar ist das Angebot jedenfalls nicht. In der Gegenrichtung gibt es genau einen Kurs, der den Bahnhof bedient und einen Übergang Bus – Zug erlaubt.
- Die Busse der Linie 450 bedienen in der Regel Barbis mit und kurven dort durch den ganzen Ort mit zahlreichen Haltestellen. Die Fahrzeit vom Bahnhof Scharzfeld verlängert sich um knapp 10 Minuten.
- An den Wochenenden ist der Oberharz wegen der wenigen verkehrenden Busse und der dann auch noch schlechten Anschlüsse in St Andreasberg für Ausflügler, Wanderer usw. praktisch nicht erreichbar. Tagestouren in das Brockengebiet sind an Sonn- und Feiertagen nicht machbar.
- Der Bahnhof Bad Lauterberg besteht nur noch aus einem schlecht beleuchteten Bahnsteig ohne Infrastruktur, die auch nur annähernd der eines Kurortes entspräche. In Scharzfeld sieht sich der ankommende Fahrgast einem zugemauerten Gebäude gegenüber, findet keine Telefonzelle mehr und muss an der Bushaltestelle zudem mit einem bunkerartigen Wartehäuschen vorlieb nehmen. Die Infrastruktur ist beschämend und praktisch die schlechteste entlang der gesamten Südharzstrecke.

Eine nicht unwesentliche Schwäche stellen auch die sehr hohen Fahrpreise des VSN dar, für die in und um Bad Lauterberg ein adäquater Gegenwert eben nicht geboten wird. 90 % der Kunden in der Stadt können mit dem Verbundvorteil, nämlich der Nutzung des Göttinger Stadtbusses zum gleichen Preis, nichts anfangen. In Osterode kann der dortige Stadtbus ebenfalls nicht oder nur gelegentlich in Anspruch genommen werden. Das Anruf-Sammel-Taxi zum Herzberger Krankenhaus kostet – Verbund hin oder her – noch einen Zuschlag. Zum Oberharz hin gibt es einen – kaum bekannten und in den VSN-Drucksachen auch verschwiegenen – Übergangstarif. Was fehlt, sind klassische Angebote für den Urlauber, den Kurgast und den Tagesausflügler.

4 Ziele eines neuen Konzepts

Mit einem neuen Konzept müssen die Schwächen der bisherigen Bedienung unter Beibehaltung der Stärken beseitigt werden, wobei die Kosten nicht bzw. nur in begrenztem Umfang steigen dürfen. Ein Teil der Kosten würde durch Umverteilung der Regionalisierungsmittel aufgefangen werden:

Die LNVG zahlt für die zwischen Scharzfeld und Bad Lauterberg verkehrenden Züge nicht unerhebliche Beträge an DB Regio (ca. 600 TDM bzw. 300 T€ jährlich). Nach dem niedersächsischen Nahverkehrsgesetz müssen die durch Abbestellung von Zügen frei werdenden Mittel wieder in der betroffenen Region ausgegeben werden, d.h. die Beträge können im Südharz u.a. für die Verstärkung des Zugverkehrs zwischen Herzberg und Seesen (Taktverdichtung) und/oder auch zur Finanzierung eines wesentlich umfassenderen Busverkehrs als heute im Raum Bad Lauterberg verwendet werden.

Eine andere Variante bestünde darin, die Zugverkehre im Südharz auszuschreiben und die durch niedrigere Preise eingesparten Mittel wiederum in den Busverkehr zu investieren.

Soweit der verstärkte Busverkehr als nicht eigenwirtschaftlich eingestuft wird, muss er gemäss den EU-Bestimmungen ebenfalls ausgeschrieben werden. Über diese Ausschreibung lassen sich voraussichtlich ebenfalls geringere Kosten bzw. nur leicht höhere Mehrkosten bei Ausweitung des Angebotes erzielen. Wird der Verkehr als eigenwirtschaftlich eingestuft, sollte es über den „Genehmigungswettbewerb“ möglich sein, ein besseres Angebot durchzusetzen.

Alle drei Varianten setzen Gespräche mit und zwischen der LNVG und dem ZVSN als dem Aufgabenträger des Busverkehrs voraus.

Mit dem neuen Konzept soll für die Mehrzahl der Kunden von Bus und Bahn in und um Bad Lauterberg ein besseres Angebot entstehen. Außerdem sollen neue Kundengruppen angesprochen werden, die bisher Bahn und Bus noch nicht nutzten bzw. nicht nutzen konnten. Schließlich soll ein „Mehrwert“ für Urlauber und Kurgäste in Bad Lauterberg entstehen und damit die Attraktivität der Kurstadt gesteigert werden.

Zwar fahren heute Züge von Braunschweig bis Bad Lauterberg durch, doch erfordert das Erreichen innerstädtischer Ziele wegen der peripheren Lage des Bahnhofs die Nutzung eines weiteren Verkehrsmittels und damit ein Umsteigen im Zielgebiet. Die derzeitige Gestaltung des Hauptbahnhofs und seines Umfeldes sind hierbei nicht eben förderlich. Beim Umsteigen müssten die zu nutzenden Verkehrsmittel (Bus oder Taxi) direkt am Bahnsteig stehen, die Wege müssen kurz und der Gepäcktransfer einfach sein. Eine Umgestaltung des Bahnhofsareals wäre mithin geboten.

Da der untere Bereich der Stadt Bad Lauterberg von den Zügen nichts hat – es sei denn, man würde eine weitere Haltestelle errichten – und die Entfernung zur Bahnstrecke Northeim – Nordhausen wenig mehr als 3 km beträgt, liegt die Überlegung zur Schaffung eines reinen Bussystems ab einem Verknüpfungspunkt mit der Südharzstrecke durchaus nahe.

Der an dieser Stelle durchaus angebrachte Hinweis, dass man mit diesem Argument schließlich jede Bahnstrecke überflüssig machen könne, geht an den gegebenen Verhältnissen vorbei. 3-4 km können sehr gut und ohne Zeitverlust mit dem Bus abgedeckt werden. Die Südharzstrecke zwischen Northeim und Nordhausen und die Westharzstrecke zwischen Herzberg und Seesen sind wesentlich länger (70 bzw. 25 km) und erfüllen zudem neben der reinen Nahverkehrs- auch noch überregionale Verbindungsfunktionen, für ein schnelles Schienenverkehrsmittel unerlässlich ist.

Ein reines Bussystem hätte zudem den Vorteil der Eindeutigkeit, d.h. der Fahrgast weiß, dass stündlich immer dasselbe Verkehrsmittel eingesetzt wird und muss nicht zwischen geraden und ungeraden Stunden, Zug oder Bus, unterscheiden. Die Busse würden auch stets den unteren Stadtteil Aue und den gesamten zentralen Bereich der Stadt Bad Lauterberg ansteuern. Für die Mehrzahl der Kunden bleibt es dabei bei einem einmaligen Umsteigevorgang, um an ihr Ziel zu kommen.

Eine neue Lösung muss – mit oder ohne Bahnhof Bad Lauterberg – die Erreichbarkeit des Vitamar und von Zielen im Oberharz deutlich verbessern. Es bietet sich an, den Busverkehr durch das Odertal nach Braunlage wieder aufzunehmen und alternierende Fahrmöglichkeiten über St Andreasberg (mit Umsteigen) bzw. das Odertal in den Oberharz zu schaffen.

Bad Lauterberg als Kurort sollte auch mehr Rücksicht auf die Belange älterer und behinderter Gäste nehmen. Der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs mit niederflurigem Einstieg ist anzustreben. Ein solcher „Midibus“ könnte in der Stadt neben dem Postplatz und dem Vitamar weitere Ziele nach Wunsch der Kunden ansteuern bzw. Kunden von Hotels, Kurheimen usw. auf Anforderung als „Rufbus“ abholen. Solche Busse sind in vielen Kurorten bereits im Einsatz.

Eine Ausweitung und Verstetigung des Bussystems müsste aber auch den Bad Lauterbergern selbst zugute kommen. Für Bewohner ohne eigenen Pkw würden sich sowohl die Anbindung an die Züge nach Nordhausen, Northeim und Göttingen als auch die Erreichbarkeit rein innerstädtischer Ziele spürbar verbessern. Dabei ist darauf zu achten, dass das Angebot auch in den Tagesrandlagen besteht und an den Wochenenden ohne wesentliche Einschränkungen fortgeführt wird.

Unbedingt erforderlich – gleich ob mit oder ohne Schiene – ist die Verbesserung der Verbindung von Bad Lauterberg nach Osterode in der 6-Uhr-Lage, um die Erreichbarkeit der Kreisstadt für Berufspendler sicherzustellen.

Ein besonderes Problem bei einer eventuellen Einstellung des Zugverkehrs zwischen Scharzfeld und Bad Lauterberg stellt das Vermeiden zusätzlicher Umsteigevorgänge dar. Die Erreichbarkeit der Stadt Bad Lauterberg soll ja verbessert und nicht zusätzlich erschwert werden. Der Bahnhof Scharzfeld ist als Endpunkt der von Braunschweig kommenden Züge ungeeignet. Das Quell- und Zielaufkommen ist ausgesprochen gering. Ein Haltepunkt Barbis ist für eine Zugwende ungeeignet, der Einbau zusätzlicher Weichen verbietet sich aus Kostengründen. Damit besteht das Risiko, dass die Züge nur noch für den Abschnitt Braunschweig – Herzberg bestellt werden. Dort kann dann zwar auf die Züge der Südharzstrecke umgestiegen werden, doch würde sich die Anbindung Bad Lauterbergs deutlich verschlechtern:

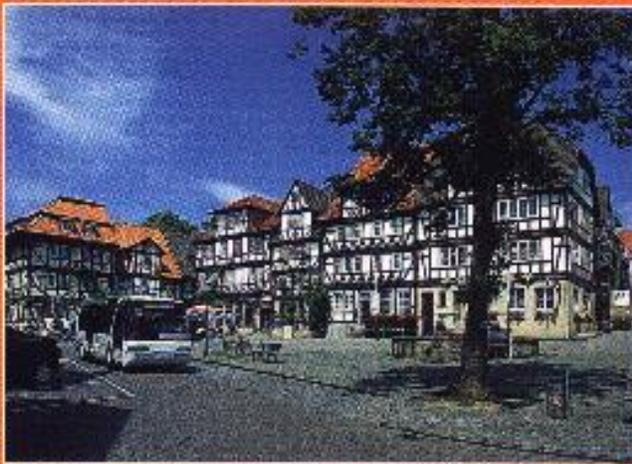
- Entweder muss kurz nacheinander in Herzberg und dann wieder in Scharzfeld umgestiegen werden; es entstünde mindestens ein zusätzlicher Umsteigevorgang, auf die Entfernung Osterode – Bad Lauterberg eine nicht vertretbare Lösung oder
- Ab Herzberg muss bereits der Bus genutzt werden, der über Scharzfeld dann nach Bad Lauterberg fährt. Damit entzöge man zum einen der Südharzstrecke Fahrgäste, zum anderen würde sich die Reisezeit wegen des Umwegs durch Scharzfeld deutlich verlängern.

Für den Südharz insgesamt wäre es somit besser, wenn die von Braunschweig bzw. bei einem Stundentakt von Seesen kommenden Züge mit denen von Northeim bzw. Göttingen in Herzberg vereinigt würden, um dann gemeinsam – in einer Fahrplantrasse und damit zumindestens gegenüber DB Netz ohne Mehrkosten – nach Nordhausen bzw. Erfurt zu fahren. Für Reisende nach Bad Lauterberg bliebe es dann in jedem Fall bei einem Umsteigevorgang – in Scharzfeld bzw. Barbis – während viele andere Südharzer Kunden in der Achse Bad Sachsa bis Nordhausen in den zusätzlichen Genuss umsteigefreier Verbindungen nach und von Osterode bzw. Braunschweig kämen. In der Gegenrichtung müssen die Züge in Herzberg in die Richtungen Northeim und Seesen „geflügelt“ werden. Eine Flügelung ist mit den heute eingesetzten Triebwagen der Reihe VT 628.4 nicht möglich, da diese über eine gewöhnliche Schraubenkupplung verfügen, zum Kuppeln also eine weitere Person benötigt wird. Mit den Triebwagen der Reihe VT 642 ist die Flügelung wegen der dort eingebauten Scharfenbergkupplung machbar. Andere Triebwagen wie die LINT-Triebwagen der Nordwestbahn sind hierfür ebenfalls geeignet.

Stadtbus Bad Sooden-Allendorf wird erweitert

Das am 12. April 1987 eingeführte Stadtbusystem hat sich trotz Höckengang im Kurbetrieb (Leipziger Wirtschaftszweig des Ortes) mit seinem guten Verkehrsangebot bewährt. Die einzige Linie führt zweifachstündige Schichten – einmal über den Südhof Allendorf, das andere Mal über Bad Sooden. Es fährt sie alle halbe Stunde jede Haltestelle an, und das an allen Tagen bis 22.00 Uhr. Gegenseitig wird ein Mißbus von Neudorf zum Fahrplanwechsel Ende Mai wird das Angebot kräftig erweitert. Mit der Streckenerweiterung und dem Einsatz eines westlich Bussees wird die Zahl der Haltestellen von 25 auf 46 erhöht. Die beiden Endkerne werden auf

dem Weg vom und zum Bahnhof direkt und ohne Umweg angefahren. Zudem wird nun auch der Sondergebiet Handel durch eine Haltestelle angeschlossen und von Mai bis Oktober jeden Sonntag das Grenzmuseum Schillergrund angefahren. Die Kosten für das neue Konzept belaufen sich jährlich auf 620.000 DM. Bei einer Aufmischung gegen die Fahrgeldeinnahmen bleibt die Summe von 440.000 DM, die vom Nebenverkehr Metra-Meißner und von der Stadt zu gleichen Teilen aufgebracht werden soll. Die Mehrbelastung gegenüber dem bisherigen System beträgt für die Stadt 12.000 DM.
H. Vogt



Am Marktplatz (hier auch gleichnamige Haltestelle) fährt der Stadtbus an gepflegten Fachwerkhäusern vorbei.
Aufnahmen (2): H. Vogt



Die Haltestelle Solebad präsentiert die neue Stationsmöblierung, die vom Land Hessen bei Neueinführung von Stadtbussen bezuschulkt wird.

Andere Kurstädte führen Stadtbussysteme ein oder erweitern diese, wie hier in Bad Sooden-Allendorf. Mit dem Stadtbus wird ein Mehrwert für die Kurgäste geschaffen, und natürlich profitieren auch die Einheimischen hiervon. Der Stadtbus ist von mittlerer Größe und damit sehr wendig, niederflurig und damit behindertenfreundlich und mit Kinderwagen gut zu nutzen.

Ähnliche Systeme gibt es u.a. in Bad Wildungen und Bad Hersfeld. Das Kneippheilbad Lauterberg sollte hierbei keine Ausnahme bilden.

5 Lösungsansätze

Allen Ansätzen gemeinsam ist die Verlängerung der heutigen Buslinie (Hohegeiß -) Bad Sachsa – Bad Lauterberg vom Postplatz bis zum Vitamar bzw. nach Odertal, um hier den Verkehr stadtangemessen zu verdichten und die direkte Erreichbarkeit des Vitamar auch aus Richtung Bad Sachsa sicherzustellen. Umlaufmässig ist diese Verlängerung unproblematisch, d.h. mehr Fahrzeuge würden hierfür nicht benötigt. Im „Oberharz-Stern“ würde diese Linie ohnedies von Bad Lauterberg durch das Odertal weiter nach Braunlage und „im Kreis“ von dort wieder weiter nach Walkenried verkehren.

5.1 Mit Bedienung des Bahnhofs Bad Lauterberg

Wenn weiterhin Zugverkehr nach Bad Lauterberg durchgeführt wird, muss die **Anbindung des Bahnhofs an das Stadtzentrum** deutlich verbessert werden. Bisher fahren nur in einigen Fällen Busse nach Ankunft der Züge am Bahnhof ab, zur Abfahrt der Züge verkehrt nur ein Bus. An den Wochenenden ist die Anbindung des Bahnhofs praktisch überhaupt nicht gegeben. Damit wird der Wert der Schienenverbindung sehr deutlich reduziert.

Für die ankommenden und abfahrenden Taktzüge von und nach Braunschweig muss es folglich einen zuverlässig und täglich verkehrenden Bus geben, der von Odertal (bzw. St Andreasberg) zum Bahnhof fährt. Zwischen Ankunft und Abfahrt des Zuges liegen ca. 20 Minuten. Um beiden Anforderungen gerecht zu werden, müsste ein solcher Bus in der Mitte beider Zeiten am Bahnhof ankommen und wieder abfahren:

Ankunft des Zuges von Braunschweig Hbf	:46
Ankunft des Busses von Odertal:	:55
Abfahrt des Busses nach Odertal:	:56
Abfahrt des Zuges nach Braunschweig:	:05

Damit liegen zwischen der Ankunft des einen und der Abfahrt des anderen Verkehrsmittels jeweils 10 Minuten, eine an sich schon zu lange Zeit.

Die Umsteigezeit lässt sich dadurch reduzieren, dass nicht ein eigener Bus eingesetzt wird, sondern die bisherigen Linienfahrten der Linie 450 in das Konzept integriert werden. Der aus Richtung Barbis kommende Bus nimmt die mit dem Zug angekommenen Fahrgäste auf und bringt sie in Richtung St Andreasberg, während der von dort kommende Bus die Fahrgäste am Bahnhof absetzt und in Richtung Barbis weiterfährt. Dies würde allerdings zu parallelen Fahrten Bus/Zug zwischen Bad Lauterberg und Scharzfeld führen, während in der jeweils anderen Stunde überhaupt kein Verkehrsmittel, weder Zug noch Bus, verkehrt. Insoweit erscheint eine Lösung mit Wartezeit und abwechselndem Verkehr Bus – Zug – Bus – Zug sinnvoller:

Höchste Eisenbahn für den Südharz
Studie ÖPNV-Anbindung von Bad Lauterberg

	Zug	Bus	Zug	
Scharzfeld Bahnhof	08 39	09 38	10 39	usw.
Barbis Rathaus	(	09 42	(
Bad Lauterberg Bahnhof	08 46	09 55	10 46	
	Bus		Bus	
Bad Lauterberg Bahnhof	08 56	09 56	10 56	
Bad Lauterberg Postplatz	08 58	09 58	10 58	
Bad Lauterberg Odertal	09 05	10 05	11 05	
St Andreasberg		10 17		

Die gesamte Fahrzeit von Scharzfeld bis Postplatz wäre dabei beim Zug und Umsteigen auf Bus bzw. durchgehender Busbenutzung gleich. In der Gegenrichtung ergäbe sich das gleiche Bild:

	Bus	Bus	Bus	
St Andreasberg	08 34		10 34	usw.
Bad Lauterberg Odertal	08 46	09 46	10 46	
Bad Lauterberg Postplatz	08 53	09 53	10 53	
Bad Lauterberg Bahnhof	08 55	09 55	10 55	
	Zug		Zug	
Bad Lauterberg Bahnhof	09 05	09 55	11 05	
Barbis Rathaus	(	10 08	(
Scharzfeld Bahnhof	09 12	10 12	11 12	

Eine optimale Umlaufgestaltung für die Omnibusse ergibt sich hierbei allerdings nicht bzw. nur dann, wenn die Umläufe mit denen der durchgehenden Busse St Andreasberg – Herzberg und zurück kombiniert würden:

Bus 1	08 34	St Andreasberg – Bad Lauterberg Bahnhof	08 55
	08 56	Bad Lauterberg Bahnhof – Odertal	09 05
	09 46	Odertal – Scharzfeld Bahnhof	10 12
	11 38	Scharzfeld Bahnhof – St Andreasberg	12 17
	12 34	St Andreasberg – Bad Lauterberg Bahnhof	12 55
	12 56	Bad Lauterberg Bahnhof – Odertal	13 05

usw.

In dem Zeitfenster 10 12 bis 11 38 kann der Bus bis nach Herzberg Busbahnhof und zurück verkehren, ebenso 14 12 bis 15 38 und 18 12 bis 19 38. Der 2. Bus deckt die Lücken dazwischen in zweistündlichem Rhythmus ab. Damit entsteht auf dem Abschnitt Herzberg – Scharzfeld neben dem Stundentakt mit dem Zug ein 2-Stunden-Takt mit dem Bus, zwischen Scharzfeld und Bad Lauterberg Bahnhof ein Stundentakt im Wechsel Zug – Bus – Zug und ab Bad Lauterberg Bahnhof bis Odertal wieder ein Stundentakt mit dem Bus. Für den Umlauf werden maximal 2 Busse benötigt, die wegen der überlagerten Aufgaben aber nicht als reine City- oder Midibusse verkehren dürften, sondern normale Standardbusse sein müssten.

Immerhin: Mit 2 Bussen lässt sich das gesamte Standardangebot ohne Zusatzfahrten im Schulverkehr abdecken.

Nachteilig an diesem Konzept ist die nur zweistündliche Bedienung von Barbis und dem unteren Bereich von Bad Lauterberg. Gegenüber heute träte hier allerdings keine Verschlechterung ein.

Das Konzept ist wegen der Mehrleistungen im Busbereich allerdings mit Zusatzkosten verbunden, deren Abdeckung angesichts der Finanzlage der Kommunen problematisch ist. Da keine Zugkilometer wegfallen, können insoweit auch keine Mittel umgeschichtet werden.

Eine Flügelung der Züge scheidet bei diesem Konzept aus, ist aber wegen der Aufrechterhaltung der Bedienung von Bad Lauterberg auf der Schiene auch nicht erforderlich.

Investitionen fallen am Bahnhof Bad Lauterberg an. So wie heute kann man die Fahrgäste nicht mehr behandeln. Die Busse müssen direkt am Bahnsteig vorfahren können, die Wege mit Gepäck, Kinderwagen usw. müssen sehr kurz ausfallen. Im Prinzip müsste der Bus gleich neben dem Bahnsteig stoppen.

5.2 Mit Verknüpfungspunkt Scharzfeld

Das detaillierte Fahrplankonzept für diese Lösung ist in der Anlage (1 und 2) beigefügt. Der Zugverkehr zwischen Scharzfeld und Bad Lauterberg wird in diesem Konzept aufgegeben. Die Züge auf der Südharzstrecke verkehren wie heute stündlich und werden alle 2 Stunden in Herzberg nach und von Northeim und Seesen geflügelt. In der jeweils anderen Stunde muss in Herzberg umgestiegen werden. Zwischen Braunschweig und dem Südharz entsteht hierbei neu ein Stundentakt, der entweder ein Umsteigen in Seesen oder in Herzberg erfordert. Werden ausschließlich „flügelfähige“ Züge eingesetzt, sind weitere Durchbindungen denkbar.

Bad Lauterberg wird über den heutigen Bahnhof Scharzfeld an die Südharzstrecke angebunden. Ohne Investitionen in diese traurige Anlage werden neue Kunden aber schwerlich zu gewinnen sein. Abgesehen von der Frage des Abrisses des leerstehenden Bahnhofsgebäudes halten sich diese aber in Grenzen: Mehr und bessere Unterstellmöglichkeiten für die Schienen- und die Straßenseite, P&R-Plätze, einige abschließbare Fahrradunterstände und eine insgesamt freundlichere Gestaltung der Grünanlagen wären ausreichend. Bahnseitig müssten die Beleuchtung verbessert und eine Uhr (wieder) angebracht werden. Schließlich müsste man des Vandalismus in diesem etwas einsamen Bereich Herr werden, z.B. durch Anbringung von 2 Kameras mit Monitoren auf dem Fahrdienstleiterstellwerk Scharzfeld und einer Rufsäule der Polizei.

Die Lage des Bahnhofs Scharzfeld hat ansonsten nicht nur Nachteile. Als Ausgangspunkt für Wanderungen (Ruine, Einhornhöhle, Knollen) ist er gut geeignet, ausreichend Platz für Parkplätze usw. ist ebenfalls vorhanden. Ein Zugang zum Gewerbegebiet Bühwiesen ist allerdings nicht gegeben.

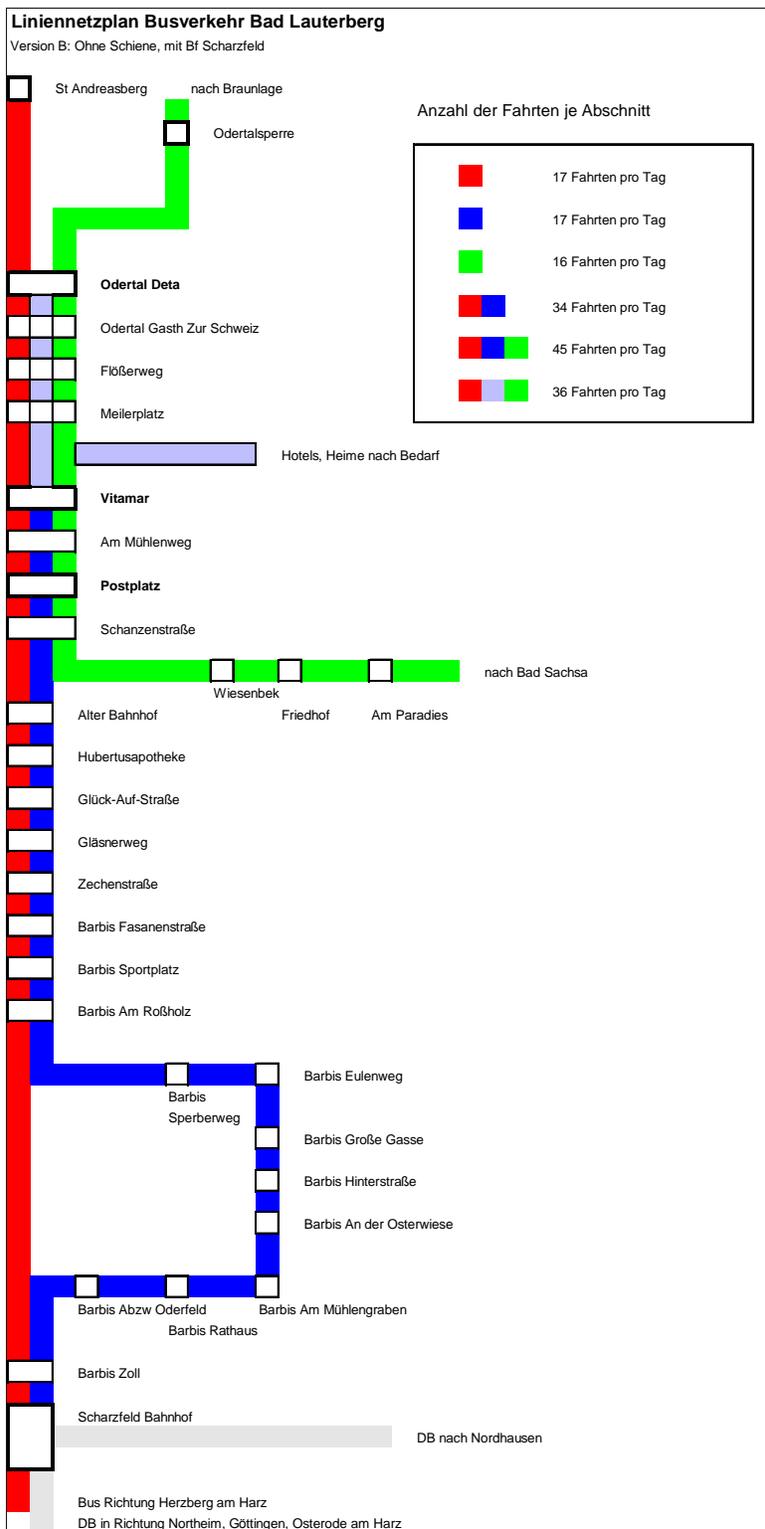
Um den Namen Bad Lauterbergs im Kursbuch der DB weiter präsent zu haben, sollte der Bahnhof Scharzfeld umbenannt werden („Bad Lauterberg - Scharzfeld“).

Ab Scharzfeld Bahnhof würden stündlich Busse in Richtung Bad Lauterberg (- St Andreasberg) verkehren, die alle 2 Stunden über Barbis und ansonsten direkt fahren und damit Bad Lauterberg komplett stündlich anbinden. Für den Stadtteil Aue wäre dies mithin die bessere Lösung.

Neben den Standard-Linienbussen käme eine kleinere Variante (Midibus) zum Einsatz, die alle 2 Stunden die Touren über Barbis abdeckt und die Fahrgäste in Bad Lauterberg „feinverteilen“ bzw. wieder einsammeln kann, etwas, was mit einem großen Fahrzeug weniger gut machbar zu sein scheint. In den Tagesrandlagen verkehrt überdies ein Linientaxi, um die Erreichbarkeit der Stadt von 6 bis 22 Uhr sicherzustellen.

Höchste Eisenbahn für den Südharz Studie ÖPNV-Anbindung von Bad Lauterberg

Das Konzept kann mit 2 Bussen gefahren werden, bei einer weiträumigeren Verknüpfung mit Umläufen nach und von Herzberg können auch mehr Fahrzeuge eingesetzt werden. Ein Fahrzeug wäre auf jeden Fall neu zu beschaffen: Der „Midibus“ oder „Citybus“, der zweistündlich die zusätzlichen Leistungen abdeckt und den eigentlichen Bad Lauterberger Stadtbus darstellt. Für ein solches, 20- bis 30sitziges Fahrzeug sind aber Zuwendungen möglich (GVFG, Busförderprogramm des Landes, nicht zuletzt Regionalisierungsmittel).



Die Finanzierung der nicht unerheblichen Mehrleistungen des Busses – einschließlich des „Oberharz-Sterns“ würde aus den Mitteln erfolgen, die durch Abbestellung der Züge für die Region frei werden, soweit sie nicht in eine Neubestellung von Zügen zwischen Herzberg und Seesen fließen. Die Leistungen einschließlich des „Stadtverkehrs“ sollten – bzw. müssen nach EU-Recht auch – ausgeschrieben werden, um insgesamt mit dem geringstmöglichen Zuschuss auszukommen.

5.3 Mit einem neuen Haltepunkt Bad Lauterberg (Barbis)

Die periphere Lage des Scharzfelder Bahnhofs führt zu einem relativ bescheidenen Aufkommen aus dem unmittelbaren Einzugsbereich. Dieses bedenkend und um die Debatte um die Namensgebung zu umgehen, käme auch die Neuanlage eines Haltepunktes auf Barbiser Gebiet in Frage. Nachdem der Schützenplatz wohl definitiv nicht genutzt werden kann, bleibt ein Haltepunkt am Bahnübergang an der B 243, obwohl die Bahn sich hier bereits in der Steigung befindet. Der Haltepunkt läge ortsnah und hätte ein gewisses Eigenaufkommen. Allerdings geht es recht beengt zu, eine Bushaltestelle müsste separat angelegt werden – wartenden Umsteigern kann der Aufenthalt direkt an der B 243 wohl nicht zugemutet werden - und Platz für Parkplätze im Sinne von P&R ist nicht oder nur wenig vorhanden.

Bei Schaffung dieses Haltepunktes muss zudem bedacht werden, dass eine Aufgabe des Bahnhofs Scharzfeld, der nur knapp einen Kilometer vom neuen Halt entfernt liegt, die Zugangsmöglichkeiten für Scharzfeld nochmals verschlechtert (der Haltepunkt Scharzfeld West wurde rückgebaut und kann kurzfristig nicht reaktiviert werden). Wird er beibehalten, muss der Zug innerhalb eines Kilometers zweimal stoppen. In der Steigungsstrecke in Richtung Nordhausen anfahren muss er so oder so. Die Fahrzeit dürfte sich damit um 2-3 Minuten verlängern.

Da Barbis immer noch ein langgestreckter Ort bleibt, müsste der „Stadtbus“ seine Schleifen trotzdem drehen. Seine Fahrtroute würde sich allerdings verkürzen, es sei denn, man bezöge den (dann ehemaligen) Bahnhof Scharzfeld in seine Route ein, um diesen Bereich Scharzfelds weiter gut bedienen zu können.

Für die zweckmäßigerweise durchfahrenden Busse Bad Lauterberg – Herzberg ergäbe sich bei Anbindung des neuen Haltepunktes allerdings eine Stichfahrt, es sei denn, man wollte wieder alle Fahrten über Barbis führen. Keine Busse mehr zwischen Bad Lauterberg und Herzberg einzusetzen, wäre zwar im Hinblick auf die entstehende gute Bedienung der Kurstadt akzeptabel, nicht jedoch für Scharzfeld selbst; den Scharzfeldern verbliebe nur der peripher gelegene Bahnhof. Insoweit wäre ernsthaft darüber nachzudenken, ob nicht der Bahnhof Scharzfeld aufgegeben und zwei neue Halte eingerichtet werden können: Je einer in Barbis und einer in Scharzfeld West. Für Scharzfeld ergäbe sich dann folgende Bedienung:

- Stündlich in Scharzfeld (West) mit dem Zug in beide Richtungen und zusätzlich
- Zweistündlich ab Scharzfeld (Alter Bahnhof) mit der Stadtbusschleife nach Barbis (Zuganschluss) und weiter nach Bad Lauterberg.

Den Belangen der Scharzfelder wäre damit auch Rechnung getragen.

6 Verknüpfung mit dem „Oberharz-Stern“

Die Anbindung der Stadt Bad Lauterberg sollte aber nicht nur in Bezug auf die Südharzstrecke, sondern auch auf den Oberharz deutlich verbessert werden. Gerade die Kurgäste und Urlauber vermissen gute Verbindungen nach Braunlage und in das Brockengebiet schmerzlich, seitdem die Buslinie Bad Lauterberg – Braunlage der KVG eingestellt worden ist. Für die Kurstadt sind solche Angebote unerlässlich. Deswegen sollte das Bad Lauterberger Konzept um die Realisierung des „Oberharz-

Sterns“ erweitert werden (oder anders gesagt: Der Schwung und die verfügbaren Mittel sollten gleich hierfür mit eingesetzt werden).

Dem „Oberharz-Stern“ ist ein eigenes Konzept gewidmet, welches diesem Heft am Schluss beigefügt ist. Mit dem Stern würde Bad Lauterberg über folgende grundsätzliche Angebote verfügen (Angaben für Mo bis Fr, Sa und So etwas geringer):

Nach	über	Angebot	
Altenau	St Andreasberg	zweistündlich	
Bad Harzburg	Braunlage	zweistündlich	
Bad Sachsa	Scharzfeld*)	stündlich	mit Zug
Bad Sachsa	direkt	zweistündlich	
Berlin	Scharzfeld*)	stündlich	mit Zug über Braunschw
Braunlage	St Andreasberg	zweistündlich	
Braunlage	direkt	zweistündlich	
Braunschweig	Scharzfeld*)	stündlich	mit Zug
Clausthal-Zellerfeld	St Andreasberg	zweistündlich	
Dammhaus	St Andreasberg	zweistündlich	
Drei Annen Hohne	Braunlage	zweistündlich	
Göttingen	Scharzfeld*)	stündlich	mit Zug
Erfurt	Scharzfeld*)	stündlich	mit Zug direkt/über Nordh
Halle	Scharzfeld*)	stündlich	mit Zug über Nordhausen
Hamburg	Scharzfeld*)	zweistündlich	mit Zug über Northeim
Hamburg	Scharzfeld*)	zweistündlich	mit Zug über Göttingen
Hannover	Scharzfeld*)	stündlich	mit Zug über Northeim
Hildesheim	Scharzfeld*)	stündlich	mit Zug über Ringelheim
Herzberg am Harz	Scharzfeld*)	stündlich	
Hohegeiß	direkt	zweistündlich	über Walkenried
Hohegeiß	direkt	zweistündlich	über Braunlage
Kassel	Scharzfeld*)	stündlich	mit Zug über North/Gö
Nordhausen	Scharzfeld*)	stündlich	mit Zug
Northeim	Scharzfeld*)	stündlich	mit Zug
Osterode am Harz	Scharzfeld*)	stündlich	mit Zug
Oderteich	St Andreasberg	zweistündlich	
Oderbrück	Braunlage	zweistündlich	
Oderhaus	direkt	zweistündlich	
Schierke	Braunlage	zweistündlich	
Seesen	Scharzfeld*)	stündlich	mit Zug
Sonnenberg	St Andreasberg	zweistündlich	
St Andreasberg direkt		zweistündlich	
Stieglitzack	St Andreasberg	zweistündlich	
Torfhaus	Braunlage	zweistündlich	
Walkenried	direkt	zweistündlich	
Walkenried	Scharzfeld*)	stündlich	mit Zug

Die Auflistung ist nicht vollständig, zeigt aber, in welchem (positiven) Umfang Wander- und Ausflugsziele erreicht werden können bzw. wie häufig Bad Lauterberg mit den umliegenden größeren Städten verbunden ist.

Der „Oberharz-Stern“ würde auch den Bergkamm zwischen Bad Lauterberg und Wieda (mit dem Stöberhai) wieder für Wanderer und Ausflügler erschließen.

7 Flankierende Maßnahmen

Das neue Gesamtkonzept wird nur dann ein voller Erfolg werden, wenn es aktiv vermarktet wird. Hierzu gehört u.a.

- Die Verteilung der neuen Fahrpläne des Stadtverkehrs an alle Haushalte
- Die deutliche Kennzeichnung des Stadtbusses (Identität schaffen!)
- Die Herausgabe von auf das Konzept abgestimmten Wander- und Ausflugstipps
- Eine Wanderkarte mit Angabe der Buslinien und Haltestellen
- Die „Bad Lauterberger Karte“ für Urlauber und Kurgäste zur preisgünstigen Mitfahrt in den Bussen, ggf. auch in den Zügen

Bei der Teilnetzbildung, die der ZVSN im Hinblick auf den kommenden Nahverkehrsplan 2002 bis 2005 durchführt, sollte das Netz zwischen Walkenried und Herzberg einschliesslich einer Linie des Oberharz-Sterns, des Stadtbusses und der noch verbleibenden Schulfahrten zusammenbleiben und ggf. insgesamt ausgeschrieben werden.

Ferner muss für Bad Lauterberg – und hier entstünde eventuell ein Zuschussbedarf – der C1-Tarif des VSN wirksam werden (1,05 € statt 1,70 € bei Stufe 1), um einen Anreiz auch für die „Einheimischen“ zur Nutzung des Stadtbusses zu erzielen. Der C1-Tarif gilt derzeit u.a. in Northeim und Osterode.

8 Fazit

Der Fortbestand der jetzigen Anbindung von Bad Lauterberg ist einerseits teuer und andererseits wegen mehrerer eingesetzter Verkehrsmittel und teilweise fehlender Verknüpfungen zwischen diesen schlecht merkbar und wenig attraktiv. An seine Stelle muss entweder ein System mit regelmäßiger Verknüpfung von Zug und Bus oder ein reines, dann allerdings ausgeweitetes und zum Stadtbus weiterentwickeltes System treten, welches infolge der regionalen Mittelbindung gemäß § 7 NNVG trotz erheblicher Mehrverkehre auch finanziert werden könnte.

Sowohl die Lösung mit als auch die Lösung ohne Schiene müssen die erheblichen Schwächen in der Wochenendbedienung beheben. Beide Systeme müssen ferner um eine bessere Verknüpfung mit dem Oberharz durch direkte Linienführung nach Braunlage ergänzt werden.

Bei Anlage eines neuen Haltepunktes auf Barbiser Gemarkung muss zugleich auch die Anbindung von Scharzfeld neu geregelt werden.

Auf jeden Fall sollte ein isolierter Einzelschritt vermieden werden. Für Bad Lauterberg wird nur eine gesamthafte Betrachtung einen wirklichen Fortschritt bringen.

Höchste Eisenbahn für den Südharz
Studie ÖPNV-Anbindung von Bad Lauterberg

Anhang: Fahrplanbeispiele

Die folgenden Fahrplanbeispiele beziehen sich auf die Variante B mit Verknüpfungspunkt in Scharzfeld. Da das entstehende Taktschema im Vordergrund stehen sollte, sind Schulbusfahrten usw., die der Verdichtung des Angebots in bestimmten Zeiten dienen können, nicht aufgeführt. Im Stadtbusverkehr soll aber auch ein bestimmter Standard und Reisekomfort garantiert werden. Insoweit wäre ohnedies zu prüfen, ob bestimmte Schulverkehre – KGS, Grundschulen – nicht weiterhin außerhalb des Fahrplans bleiben sollten, auch wenn sie aus Kostengründen ein und demselben Unternehmer übertragen werden.

Die Variante A mit Schienenanbindung baut auf dem heutigen Bus- und Zugfahrplan auf. Beispiele sind unter 5.1 aufgeführt.

Die Variante C mit einem neuen Haltepunkt in Barbis führt zu keiner wesentlichen Veränderung des Fahrplans der Variante B. Das System würde lediglich auf eine Verknüpfung mit den Zügen an diesem neuen Haltepunkt ausgerichtet.

Eine Anpassung an veränderte Zeiten der DB AG ist jederzeit möglich.

ÖPNV-Konzept für Bad Lauterberg																					
Version B																					
Ohne Schienenanbindung Scharzfeld - Bad Lauterberg																					
Umsteigeknoten Scharzfeld																					
Verkehrstage	A	A	W Flügel	tägl BS GÖ	tägl Flügel IR																
Braunschweig Hbf			06 04	07 04	08 04	09 04	10 04	11 04	12 04	13 04	14 04	15 04	16 04	17 04	18 04	19 04	20 04	21 04	22 04		
Seesen		05 47	06 47	07 47	08 47	09 47	10 47	11 47	12 47	13 47	14 47	15 47	16 47	17 47	18 47	19 47	20 47	21 47	22 47		
Osterode Hbf		06 07	07 07	08 07	09 07	10 07	11 07	12 07	13 07	14 07	15 07	16 07	17 07	18 07	19 07	20 07	21 07	22 07	23 07		
Herzberg (Harz) Hbf		06 21	07 21	08 21	09 21	10 21	11 21	12 21	13 21	14 21	15 21	16 21	17 21	18 21	19 21	20 21	21 21	22 21	23 21		
Göttingen		05 49	06 49	07 49	08 49	09 49	10 49	11 49	12 49	13 49	14 49	15 49	16 49	17 49	18 49	19 49	20 49	21 49	22 49		
Northeim (Harz)		06 03	07 03	08 03	09 03	10 03	11 03	12 03	13 03	14 03	15 03	16 03	17 03	18 03	19 03	20 03	21 03	22 03	23 03		
Herzberg (Harz) Hbf		06 25	07 25	08 25	09 25	10 25	11 25	12 25	13 25	14 25	15 25	16 25	17 25	18 25	19 25	20 25	21 25	22 25	23 25		
Herzberg (Harz) Hbf		06 30	07 30	08 30	09 30	10 30	11 30	12 30	13 30	14 30	15 30	16 30	17 30	18 30	19 30	20 30	21 30	22 30	23 30		
Scharzfeld		06 35	07 35	08 35	09 35	10 35	11 35	12 35	13 35	14 35	15 35	16 35	17 35	18 35	19 35	20 35	21 35	22 35	23 35		
Scharzfeld Bahnhof	455	KUR	KUR	450	455	KUR	450	455	KUR	450	455	KUR	450	455	KUR	450	455	KUR	450		
Barbis Zoll		06 41	07 41	08 44		09 41	10 44		11 41	12 44		13 41	14 44		15 41	16 44		17 41	18 44		
Barbis Abzw Oderfeld		06 43	07 43	(		09 43	(		11 43	(		13 43	(		15 43	(		17 43	(
Barbis Rathaus		06 44	07 44	(		09 44	(		11 44	(		13 44	(		15 44	(		17 44	(
Barbis Am Mühlengraben		06 45	07 45	(		09 45	(		11 45	(		13 45	(		15 45	(		17 45	(
Barbis An der Osterwiese		06 46	07 46	(		09 46	(		11 46	(		13 46	(		15 46	(		17 46	(
Barbis Hinterstraße		06 47	07 47	(		09 47	(		11 47	(		13 47	(		15 47	(		17 47	(
Barbis Grosse Gasse		06 48	07 48	(		09 48	(		11 48	(		13 48	(		15 48	(		17 48	(
Barbis Eulenweg	von Bad	06 49	07 49	(	von Bad	09 49	(	von Bad	11 49	(	von Bad	13 49	(	von Bad	15 49	(	von Bad	17 49	(
Barbis Sperberweg		06 50	07 50	(		09 50	(		11 50	(		13 50	(		15 50	(		17 50	(
Barbis Am Roßholz	Sachsa	06 51	07 51	08 47	Sachsa	09 51	10 47	Sachsa	11 51	12 47	Sachsa	13 51	Sachsa	14 47	Sachsa	15 51	16 47	Sachsa	17 51	Sachsa	18 47
Barbis Sportplatz	(06 52	07 52	08 48	(09 52	10 48	(11 52	12 38	(13 52	(14 48	(15 52	16 48	(17 52	(18 48
Barbis Fasanenstraße	(06 53	07 53	08 49	(09 53	10 49	(11 53	12 49	(13 53	(14 49	(15 53	16 49	(17 53	(18 49
Bad Lauterberg Am Paradies	06 22	(((09 22	((11 22	(13 22	(14 22	(15 22	(((17 22	(18 22	(
Bad Lauterberg Friedhof	06 23	(((09 23	((11 23	(13 23	(14 23	(15 23	(((17 23	(18 23	(
Bad Lauterberg Wiesenbek	06 24	(((09 24	((11 24	(13 24	(14 24	(15 24	(((17 24	(18 24	(
Bad Lauterberg Zechenstr	(06 55	07 55	08 50	(09 55	10 50	(11 55	12 50	(13 55	(14 50	(15 55	16 50	(17 55	(18 50
Bad Lauterberg Gläserweg	(06 56	07 56	08 51	(09 56	10 51	(11 56	12 51	(13 56	(14 51	(15 56	16 51	(17 56	(18 51
Bad Lauterberg Glück-Auf-Str	(06 57	07 57	08 52	(09 57	10 52	(11 57	12 52	(13 57	(14 52	(15 57	16 52	(17 57	(18 52
Bad Lauterberg Hubertusapoth	(06 58	07 58	08 53	(09 58	10 53	(11 58	12 53	(13 58	(14 53	(15 58	16 53	(17 58	(18 53
Bad Lauterberg Alter Bahnhof	(06 59	07 59	08 54	(09 59	10 54	(11 59	12 54	(13 59	(14 54	(15 59	16 54	(17 59	(18 54
Bad Lauterberg Schanzenstr	06 25	07 00	08 00	08 55	09 25	10 00	10 55	11 25	12 00	12 55	13 25	14 00	14 25	14 55	15 25	16 00	16 55	17 25	18 00	18 25	18 55
Bad Lauterberg Postplatz	06 26	07 01	08 01	08 56	09 26	10 01	10 56	11 26	12 01	12 56	13 26	14 01	14 26	14 56	15 26	16 01	16 56	17 26	18 01	18 26	18 56
Bad Lauterberg Postplatz	o	07 01	08 01	09 01	09 31	10 01	11 01	11 31	12 01	13 01	13 31	14 01	14 31	15 01	15 31	16 01	17 01	17 31	18 01	o	19 01
Bad Lauterberg Am Mühlenweg		07 02	08 02	09 02	09 32	10 02	11 02	11 32	12 02	13 02	13 32	14 02	14 32	15 02	15 32	16 02	17 02	17 32	18 02		19 02
Bad Lauterberg Kuhlmann		07 03	08 03	09 03	09 33	10 03	11 03	11 33	12 03	13 03	13 33	14 03	14 33	15 03	15 33	16 03	17 03	17 33	18 03		19 03
Bad Lauterberg Vitamar		07 04	08 04	09 04	09 34	10 04	11 04	11 34	12 04	13 04	13 34	14 04	14 34	15 04	15 34	16 04	17 04	17 34	18 04		19 04
Bad Lauterberg Meilerplatz		07 05	08 05	09 05	09 35	(11 05	11 35	12 05	13 05	13 35	(14 35	15 05	15 35	(17 05	17 35	(19 05	
Bad Lauterberg Fibßerweg		07 06	08 06	09 06	09 36	Kur	11 06	11 36	12 06	13 06	13 36	Kur	14 36	15 06	15 36	Kur	17 06	17 36	Kur	19 06	
Odertal Gasth Zur Schweiz		07 07	08 07	09 07	09 37	heime	11 07	11 37	12 07	13 07	13 37	heime	14 37	15 07	15 37	heime	17 07	17 37	heime	19 07	
Odertal Deta		07 08	08 08	09 08	09 38	nach	11 08	11 38	12 08	13 08	13 38	nach	14 38	15 08	15 38	nach	17 08	17 38	nach	19 08	
St Andreasberg Kurverwaltung		o	o	09 21	(Bedarf	11 21	(o	13 21	(Bedarf	o	15 21	(Bedarf	17 21	(Bedarf	19 21	
St Andreasberg Kurverwaltung				09 56			11 40		13 40			15 40			17 56					19 40	
Clausthal-Zellerfeld ZOB				10 29			12 28		14 28			16 28			18 29					20 28	
St Andreasberg Kurverwaltung				09 30			11 30		13 30			15 30			17 30					19 30	
Bad Lauterberg Odertalsperre				(09 46		(11 46	(13 46		(15 46	(17 46					19 46	
Oderhaus				(09 51		(11 51	(13 51		(15 51	(17 51					19 51	
Sonnenberg				09 38			11 38		13 38			15 38			17 38					19 38	
Oderteich				09 40			11 40		13 40			15 40			17 40					19 40	
Braunlage ZOB				o	10 01		o	12 01		o	14 01		o	16 01		o	18 01		o	19 52	

Höchste Eisenbahn für den Südharz Studie ÖPNV-Anbindung von Bad Lauterberg

ÖPNV-Konzept für Bad Lauterberg																					
Version B																					
Ohne Schienenanbindung Bad Lauterberg - Scharzfeld Umsteigeknoten Scharzfeld																					
Verkehrstage	A Flügel	A	A GÖ BS	W	W Flügel	tägl GÖ	tägl	tägl Flügel	tägl GÖ	tägl											
Braunlage ZOB					07 05	08 47	09 05	10 47	11 05	12 47	13 05	14 47	15 05	16 47	17 05						
Oderteich					07 18	()	09 18	()	11 18	()	13 18	()	15 18	()	17 18						
Sonnenberg					07 20	()	09 20	()	11 20	()	13 20	()	15 20	()	17 20						
Oderhaus					()	08 57	()	10 57	()	12 57	()	14 57	()	16 57	()						
Odertalsperre					()	09 02	()	11 02	()	13 02	()	15 02	()	17 02	()						
St Andreasberg Kurverwaltung					07 25	()	09 25	()	11 25	()	13 25	()	15 25	()	17 25						
Clausthal-Zellerfeld ZOB					()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()						
St Andreasberg Kurverwaltung					()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()						
	KUR	456	450	KUR	450	KUR	456	450	KUR	456	450	KUR	456	450	KUR	456	450	KUR	456	450	
St Andreasberg Kurverwaltung					07 28	()	09 28	über	()	11 28	()	13 28	über	()	15 28	über	()	17 28	()	17 28	
Odertal Deta	05 40		06 40	07 10	07 40	08 40	09 10	09 40	Hotels	11 10	11 40	12 40	13 10	13 40	Hotels	15 10	15 40	16 10	Hotels	17 10	17 40
Odertal Gasth Zur Schweiz	05 42		06 42	07 12	07 42	08 42	09 12	09 42	nach	11 12	11 42	12 42	13 12	13 42	nach	15 12	15 42	16 12	nach	17 12	17 42
Bad Lauterberg Flößerweg	05 43		06 43	07 13	07 43	08 43	09 13	09 43	Bedarf	11 13	11 43	12 43	13 13	13 43	Bedarf	15 13	15 43	16 13	Bedarf	17 13	17 43
Bad Lauterberg Meilerplatz	05 44		06 44	07 14	07 44	08 44	09 14	09 44	()	11 14	11 44	12 44	13 14	13 44	()	15 14	15 44	16 14	()	17 14	17 44
Bad Lauterberg Vitamar	05 45		06 45	07 15	07 45	08 45	09 15	09 45	10 45	11 15	11 45	12 45	13 15	13 45	14 45	15 15	15 45	16 15	16 45	17 15	17 45
Bad Lauterberg Kuhlmann	05 46		06 46	07 16	07 46	08 46	09 16	09 46	10 46	11 16	11 46	12 46	13 16	13 46	14 46	15 16	15 46	16 16	16 46	17 16	17 46
Bad Lauterberg Am Mühlenweg	05 47		06 47	07 17	07 47	08 47	09 17	09 47	10 47	11 17	11 47	12 47	13 17	13 47	14 47	15 17	15 47	16 17	16 47	17 17	17 47
Bad Lauterberg Postplatz	05 48		06 48	07 18	07 48	08 48	09 18	09 48	10 48	11 18	11 48	12 48	13 18	13 48	14 48	15 18	15 48	16 18	16 48	17 18	17 48
Bad Lauterberg Postplatz	05 51	06 31	06 51	07 21	07 51	08 51	09 21	09 51	10 51	11 21	11 51	12 51	13 21	13 51	14 51	15 21	15 51	16 21	16 51	17 21	17 51
Bad Lauterberg Schanzenstr	05 52	06 32	06 52	07 22	07 52	08 52	09 22	09 52	10 52	11 22	11 52	12 52	13 22	13 52	14 52	15 22	15 52	16 22	16 52	17 22	17 52
Bad Lauterberg Wiesenbek	()	()	()	()	()	()	09 23	()	()	11 23	()	()	13 23	()	()	15 23	()	16 23	()	17 23	()
Bad Lauterberg Friedhof	()	()	()	()	()	()	09 24	()	()	11 24	()	()	13 24	()	()	15 24	()	16 24	()	17 24	()
Bad Lauterberg Am Paradies	()	()	()	()	()	()	09 25	()	()	11 25	()	()	13 25	()	()	15 25	()	16 25	()	17 25	()
Bad Lauterberg Alter Bahnhof	05 53	06 33	06 53	07 23	07 53	08 53	()	09 53	10 53	()	11 53	12 53	()	13 53	14 53	()	15 53	()	16 53	()	17 53
Bad Lauterberg Hubertusapoth	05 54	06 34	06 54	07 24	07 54	08 54	nach	09 54	10 54	nach	11 54	12 54	nach	13 54	14 54	nach	15 54	nach	16 54	nach	17 54
Bad Lauterberg Glück-Auf-Str	05 55	06 35	06 55	07 25	07 55	08 55	Bad	09 55	10 55	Bad	11 55	12 55	Bad	13 55	14 55	Bad	15 55	Bad	16 55	Bad	17 55
Bad Lauterberg Gläserweg	05 56	06 36	06 56	07 26	07 56	08 56	Sachsa	09 56	10 56	Sachsa	11 56	12 56	Sachsa	13 56	14 56	Sachsa	15 56	Sachsa	16 56	Sachsa	17 56
Bad Lauterberg Zechenstraße	05 57	06 37	06 57	07 27	07 57	08 57	()	09 57	10 57	()	11 57	12 57	()	13 57	14 57	()	15 57	()	16 57	()	17 57
Barbis Fasanenstraße	05 58	06 38	06 58	07 28	07 58	08 58	()	09 58	10 58	()	11 58	12 58	()	13 58	14 58	()	15 58	()	16 58	()	17 58
Barbis Sportplatz	05 59	06 39	06 59	07 29	07 59	08 59	()	09 59	10 59	()	11 59	12 59	()	13 59	14 59	()	15 59	()	16 59	()	17 59
Barbis Am Roßholz	06 00	06 40	07 00	07 30	08 00	09 00	()	10 00	11 00	()	12 00	13 00	()	14 00	15 00	()	16 00	()	17 00	()	18 00
Barbis Sperberweg	06 01	()	07 01	()	()	09 01	()	()	11 01	()	()	13 01	()	()	15 01	()	()	()	17 01	()	()
Barbis Eulerweg	06 02	()	07 02	()	()	09 02	()	()	11 02	()	()	13 02	()	()	15 02	()	()	()	17 02	()	()
Barbis Grosse Gasse	06 03	()	07 03	()	()	09 03	()	()	11 03	()	()	13 03	()	()	15 03	()	()	()	17 03	()	()
Barbis Mühlengraben	06 04	()	07 04	()	()	09 04	()	()	11 04	()	()	13 04	()	()	15 04	()	()	()	17 04	()	()
Barbis An der Osterwiese	06 05	()	07 05	()	()	09 05	()	()	11 05	()	()	13 05	()	()	15 05	()	()	()	17 05	()	()
Barbis Hinterstraße	06 06	()	07 06	()	()	09 06	()	()	11 06	()	()	13 06	()	()	15 06	()	()	()	17 06	()	()
Barbis Rathaus	06 07	06 43	07 07	()	()	09 07	()	()	11 07	()	()	13 07	()	()	15 07	()	()	()	17 07	()	()
Barbis Abzw Oderfeld	06 08	()	07 08	()	()	09 08	()	()	11 08	()	()	13 08	()	()	15 08	()	()	()	17 08	()	()
Barbis Zoll	06 09	()	07 09	07 32	08 02	09 09	()	10 02	11 09	()	12 02	13 09	()	14 02	15 09	()	16 02	()	17 09	()	18 02
Scharzfeld Bahnhof	06 10	()	07 10	07 33	08 03	09 10	()	10 03	11 10	()	12 03	13 10	()	14 03	15 10	()	16 03	()	17 10	()	18 03
Scharzfeld	06 15	nach	07 15	07 37	08 15	09 15	()	10 15	11 15	()	12 15	13 15	()	14 15	15 15	()	16 15	()	17 15	()	18 15
Herzberg (Harz) Hbf	06 20	Bad	07 20	()	08 20	09 20	()	10 20	11 20	()	12 20	13 20	()	14 20	15 20	()	16 20	()	17 20	()	18 20
Herzberg (Harz) Hbf	06 24	Sachsa	07 24	nach	08 24	09 24	()	10 24	11 24	()	12 24	13 24	()	14 24	15 24	()	16 24	()	17 24	()	18 24
Northeim (Han)	06 47	()	07 47	Nord	08 47	09 47	()	10 47	11 47	()	12 47	13 47	()	14 47	15 47	()	16 47	()	17 47	()	18 47
Göttingen	07 10	()	08 02	hsn	09 10	10 02	()	11 10	12 02	()	13 10	14 02	()	15 10	16 02	()	17 10	()	18 02	()	19 10
Herzberg (Harz) Hbf	06 27	()	07 27	()	08 27	09 27	()	10 27	11 27	()	12 27	13 27	()	14 27	15 27	()	16 27	()	17 27	()	18 27
Osterode Hbf	06 42	()	07 42	()	08 42	09 42	()	10 42	11 42	()	12 42	13 42	()	14 42	15 42	()	16 42	()	17 42	()	18 42
Seesen	07 07	()	08 07	()	09 07	10 07	()	11 07	12 07	()	13 07	14 07	()	15 07	16 07	()	17 07	()	18 07	()	19 07
Braunschweig Hbf	07 50	()	08 50	()	09 50	10 50	()	11 50	12 50	()	13 50	14 50	()	15 50	16 50	()	17 50	()	18 50	()	19 50

Hinweise und Erklärungen zu den Mustertabellen

Flügel Die von Northeim und Seesen kommenden Züge werden in Herzberg zusammengeschlossen und fahren gemeinsam weiter in Seesen wird der Anschluss von der RB Braunschweig - Seesen (- Holzminden) aufgenommen.

bzw. Der von Nordhausen kommende Zug wird in Herzberg geteilt. Ein Zugteil fährt nach Northeim (- Otterbergen), der zweite nach Seesen. In Seesen besteht Anschluss an die RB (Holzminden -) Seesen - Braunschweig.

BS Zug kommt direkt von Braunschweig und endet in Herzberg bzw. beginnt in Herzberg und fährt nach Braunschweig

GÖ Zug kommt direkt von Göttingen und fährt bis Nordhausen bzw. kommt von Nordhausen und fährt nach Göttingen

IR In Northeim besteht Anschluss von den InterRegio aus Hamburg und Frankfurt am Main bzw. Anschluss an diese Züge

KUR Stadt- und Kurbus (niederfluriger Midibus), geeignet für die enge Ortsdurchfahrt Barbis und Seitenstraßen in Bad Lauterberg

Die Mustertabellen sind an die gegenwärtigen Fahrplanlagen der Südharzstrecke angelehnt, berücksichtigen aber schon schnelleres Fahren im Abschnitt Nordhausen - Scharzfeld (minus 5 Minuten nach Behebung aller Schwachstellen) und gehen ausserdem von einer Flügelung der Züge in Herzberg bzw. deren Zusammenkuppeln dort aus. Ferner sind die Mustertabellen an den "Oberharz-Stern" der Initiative angelehnt, der wieder durchgehenden Busverkehr zwischen Bad Sachsa, Bad Lauterberg und Braunlage durch das Odertal vorsieht.

Eine Umsetzung der Variante B ist natürlich auch ohne den "Oberharz-Stern" machbar. Für die Linie 455 würde dann trotzdem das Durchfahren bis und ab Odertal parallel zur Linie 450 bestehen.