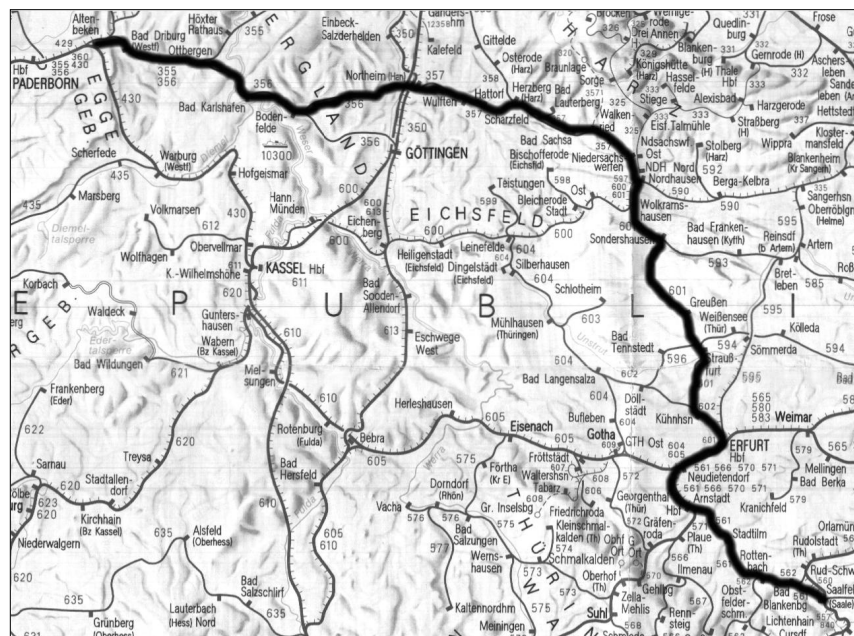


Von
Saalfeld (Saale) bis Altenbeken
über die
Südharzstrecke!



Ein Konzept der Initiative
„Höchste Eisenbahn
für den Südharz“

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	1
2	GRUNDPROBLEME AUF DER SÜDHARZSTRECKE	2
3	IST-ZUSTAND DES FAHRPLANS	2
4	BEDINGUNGEN FÜR NEUE VERBINDUNGEN	3
5	DURCHZUFÜHRENDE VERÄNDERUNGEN	3
6	EIN FAHRPLANBEISPIEL: ALTENBEKEN - SAALFELD (SAALE) UND ZURÜCK	7
7	FAZIT	7

1 Einleitung

Die landschaftlich reizvolle Südharzstrecke zwischen Northeim (Han) und Nordhausen kann im Jahr 1998 auf eine 130jährige Tradition zurückblicken. Lag sie noch vor dem 2. Weltkrieg im Herzen von Deutschland mit Verbindungen zum Ruhrgebiet, so war sie nach 1945 zu einer Randverbindung geworden. Der Personenverkehr endete -gleich einer Sackgasse- in Walkenried. Lediglich der Güterverkehr zwischen den beiden deutschen Staaten wurde auf dieser Strecke aufrechterhalten. Die Strecke gehörte zu den wenigen Güterverbindungen zwischen Ost und West.

Als sich am 12.11.1989 der Metallgitterzaun in Ellrich zum ersten Mal seit über 40 Jahren für einen Personenzug wieder öffnete, war die Begeisterung beiderseits der Grenze riesig. Schnell wurde aus der ersten Ankunft des Triebwagens von Ellrich nach Walkenried ein Volksfest.

In den Monaten nach der Grenzöffnung fuhren tausende von Personen auf dieser Strecke.

Doch einige Jahre später wich die anfängliche Euphorie der Wirklichkeit.

Zwischen Nordhausen - Ellrich - Bad Sachsa wurden in den letzten 50 Jahren kaum Instandhaltungen durchgeführt. Die Güterzüge haben ihre Spuren hinterlassen. Hier gilt nun größtenteils Tempo 50.

Die Durchschnittsgeschwindigkeiten der RB bzw. RE liegen bei 30 bzw. 40 km/h.

Außerdem läßt das Interesse der Reisenden auf der Südharzstrecke nach.

Dem nachlassenden Interesse muß aber besondere Beachtung geschenkt und entgegengewirkt werden.

Mit dem vorliegenden Konzept kann die Südharzstrecke -quasi zum Nulltarif- wieder die Bedeutung erlangen, die sie vor 1945 innehatte und zwar eine attraktive Verbindung in einer schönen Mittelgebirgslandschaft im Herzen von Deutschland. Zudem kann dadurch den Bedürfnissen der Fahrgäste besser Rechnung getragen werden, weil es eine echte Alternative zu den überfüllten Bundesstraßen in diesen Regionen darstellt.

2 Grundprobleme auf der Südharzstrecke

Reisende der Südharzstrecke müssen zwar den vollen Bundesbahnfahrpreis bezahlen, haben aber nicht den sonst üblichen Komfort der Deutschen Bahn AG.

Hier sind einige Handikaps für Reisende der Südharzstrecke aufgeführt:

- Lange Fahrzeiten durch Tempo 30 (Bad Sachsa - Nordhausen)
- Keine durchgehenden Züge in Richtung Paderborn
- Keine durchgehenden Züge in Richtung Saalfeld (Saale)
- Keine Anschlüsse in Erfurt in Richtung Saalfeld (Saale)

Dies läßt sich aber durch kleine Änderungen im Fahrplan -ohne zusätzliche Züge und Kosten- sofort verbessern!

Vorbild hierfür sind die attraktiven Regionalexpressverbindungen zwischen den Hauptstrecken, die überall in Deutschland existieren.

Einige Beispiele von Regionalexpressverbindungen mögen dies verdeutlichen:

Coburg - Nürnberg - Regensburg - München (315 km)

Cottbus - Berlin -Neubrandenburg- Stralsund (372 km)

Cottbus - Jüterbog - Berlin - Greifswald - Stralsund (483 km)

Basel Bad Bf - Lindau - Ulm (385 km)

Braunschweig - Hannover - Bremen - Oldenburg - Emden -Norddeich Mole (347 km)

Ebenso wäre es möglich RE-Verbindungen im 2 Stundentakt

Paderborn - Northeim (Han) - Nordhausen - Erfurt - Saalfeld (Saale) (294 km)

und zurück einzurichten.

Unser Ziel ist es:

- die Fahrzeiten vom Südharz Richtung Thüringer Wald um ca. 2 Stunden zu reduzieren.
- ohne Umsteigen mit dem RE aus Saalfeld Richtung Paderborn und zurück zu gelangen.

3 Ist-Zustand des Fahrplans

Auf der Strecke Paderborn - Saalfeld fahren Züge auf verschiedenen Streckenabschnitten im Stundentakt. Dies geschieht jedoch völlig unkoordiniert und ohne Anschlüsse.

Im 2 Stundentakt fahren Züge von Erfurt in der Minute 8 nach Saalfeld.

Genau in diesem 2 Stundentakt kommen in Erfurt in der Minute 5 Züge aus Northeim an.

Reisende Richtung Saalfeld haben dadurch 2 Stunden und 3 Minuten Aufenthalt in Erfurt!

Der Zug Richtung Saalfeld kann nicht verlegt werden, weil er in Saalfeld Anschlüsse an ICs Richtung München und RB in die Regionen vermittelt.

Der Thüringer Wald bzw Frankenwald liegen nur 150 – 170 km vom Südharz entfernt.

Mit einmaligen Umsteigen in Erfurt benötigen Reisende im 2 Stundentakt ca. 4 - 5 Stunden.

Mit dreimaligen Umsteigen mit einem Umweg über Sangerhausen geht es im 2 Stundentakt in ca. 4 h.

Die Verbindung Südharz - Thüringer Wald ist aber auch in 3 bis 3,5 Stunden zu realisieren!

- ohne zusätzliche Züge
- ohne zusätzliche Kosten
- ohne Zuganschlußverluste
- ohne längere Fahrzeiten von anderen betroffenen Zügen

4 Bedingungen für neue Verbindungen

Damit dieses Projekt überhaupt eine Chance besitzt, müssen noch einige Bedingungen formuliert werden:

- **Es dürfen keine deutlich höheren Kosten entstehen**
- **Es darf zu keinen Anschlußverlusten bei anderen Zugfahrten kommen**
- **Das Logistikkonzept der DB AG der Wagen- bzw. Lokomotivumläufe und des Personals darf nicht beeinträchtigt werden.**

5 Durchzuführende Veränderungen

Um die genauen Auswirkungen für die betroffenen Strecken zu untersuchen, ist es sinnvoll die Strecke in drei Abschnitte aufzuteilen.

- 1. Abschnitt: Saalfeld (Saale) - Erfurt**
- 2. Abschnitt: Erfurt - Northeim (Han)**
- 3. Abschnitt: Northeim (Han) - Altenbeken (- Paderborn)**

Zu Abschnitt 1: Saalfeld (Saale) - Erfurt und zurück

Umstellung von VT 628 auf lokbespannte Züge mit drei Wagen.

Fahrten im 2 Stundentakt in der jetzigen Fahrplanlage.

Keine weiteren Änderungen!

Zu Abschnitt 2: Erfurt - Northeim (Han) und zurück

Leichte Fahrplankorrekturen, jedoch keine Umstellung des Fahrzeugparks.

Des weiteren müssen folgende Unterpunkte beachtet werden:

- eingleisiger Verkehr von Wolframshausen bis Erfurt
- zu beachtende Anschlüsse in :
- Wolframshausen
- Sondershausen

Richtung Nordhausen - Erfurt

Folgender Vorschlag zur Optimierung dieses Abschnitts soll anhand eines Beispiels, welches auf sämtliche Züge des Taktes anwendbar ist, verdeutlicht werden.

RE 3665: Northeim(Han) - Erfurt Hbf

Bahnhof	Ankunft	Abfahrt
-----	-----	-----
Northeim(Han)		9.11
Katlenburg	9.18	9.19
Wulften	9.25	9.25
Hattorf	9.31	9.31
Herzberg(Harz)	9.37	9.38
Scharzfeld	9.43	9.44
Bad Sachsa	9.56	9.57
Walkenried	10.02	10.03
Ellrich	10.08	10.09
Niedersachswerfen	10.22	10.23
Nordhausen	10.31	10.50
Wolkramshausen	10.58	10.59
Sondershausen	11.08	11.09
Greußen	11.27	11.28
Straußfurt	11.35	11.36
Erfurt Nord	11.53	11.58
Erfurt Hbf	12.05	

Die Wartezeit in Erfurt Nord entfällt, weil der Gegenzug erst losfährt, wenn der Zug in Erfurt eintrifft. Ankunft in Erfurt um 12.01 Uhr.

Der Anschluß bzw. die Weiterfahrt nach Saalfeld um 12.08 Uhr ist gewährleistet.

Durch diese Maßnahmen sind pro Tag 9 zusätzliche Anschlüsse im 2-Stunden-Takt entstanden.

Richtung Erfurt - Nordhausen

Alle Züge aus Saalfeld kommen im zwei Stundentakt in der Minute 50 in Erfurt an. Genau in dieser Minute fuhr aber der Zug Richtung Northeim ab. Durch die spätere Abfahrt von 11 Minuten (siehe Richtung Nordhausen - Erfurt) müssen aufgrund der oben genannten Punkte einige Zugkreuzungen verlegt werden. **Jetzt wird es jedoch etwas kompliziert, aber es geht dennoch!**

RE 3664: Erfurt Hbf--> Northeim(Han)

Bahnhof	Alt		Neu	
	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt
Erfurt Hbf	-----	-----	-----	-----
Erfurt Nord	9.56	9.57	10.06	10.07
Straußfurt	10.13	10.13	10.23	10.23
Greußen	10.21	10.22	10.31	10.32
Sondershausen	10.40	10.41	10.50	10.51
Kleinfurra			10.58	11.03
Wolkramshausen	10.50	10.51	11.06	11.07
Nordhausen	10.59	11.27	11.15	11.27
Niedersachswerfen	11.33	11.34	11.33	11.34
Ellrich	11.45	11.46	11.45	11.46
Walkenried	11.52	11.53	11.52	11.53
Bad Sachsa	11.58	11.59	11.58	11.59
Scharzfeld	12.11	12.12	12.11	12.12
Herzberg(Harz)	12.17	12.18	12.17	12.18
Hattorf	12.24	12.25	12.24	12.25
Wulften	12.31	12.32	12.31	12.32
Katlenburg	12.38	12.39	12.38	12.39
Northeim(Han)	12.46		12.46	

Statt in **Wasserthaleben** gibt es eine Zugkreuzung in Greußen. Der Gegenzug verspätet sich dadurch nicht.

In **Sondershausen** warten die Züge Richtung Bretleben. Dies hat keine Folgen, weil ein Aufenthalt in Bad Frankenhausen entfallen kann und in Bretleben alle Anschlüsse erreicht werden.

In **Kleinfurra** hat der Zug 5 Minuten Aufenthalt, um den Gegenzug NOM – Erfurt passieren zu lassen.

In **Wolkramshausen** kann währenddessen der Zug **Heiligenstadt - Nordhausen** passieren.

Bei Ankunft in **Wolkramshausen** besteht sofort Anschluß **Richtung Heiligenstadt**. Dieser Zug verschiebt sich um 1 Minute, muß dafür aber nicht mehr 10 Minuten in **Leinefelde** warten.

In **Nordhausen** in der Minute 15 angekommen, reicht die Zeit von 12 Minuten aus, um die Lok zu wechseln und gemäß jetzigem Fahrplan in der Minute 27 weiter Richtung Südharz zu fahren.

Die reine Fahrzeit wurde um ca. 10 Minuten gekürzt.

Unsere Fahrplanoptimierung ist gelungen!

Wieder sind pro Tag 9 zusätzliche Anschlüsse im 2 Stunden-Takt entstanden.

Der Thüringer Wald bzw Frankenwald ist nun mit der Südharzstrecke optimal verbunden und zusätzliches Fahrgastpotential ist erschlossen.

Diese Verknüpfung kann sogar mit dem Auto konkurrieren, denn in dieser Zeit ist diese Strecke nicht zu überwinden.

Abschnitt3: Northeim (Han) - Altenbeken (- Paderborn)

Sicher wäre es sinnvoll einen Durchlauf über Altenbeken hinaus nach Paderborn zu realisieren.

Dies würde aber die Kosten zu sehr in die Höhe treiben, zumal zeitgleich ein Anschluß-Interregio und eine RB Altenbeken - Paderborn und zurück verkehren. Außerdem würde das Logistikkonzept nicht optimal genutzt, weil in Altenbeken der Zug wieder zurück nach Saalfeld fahren soll und dann nicht zur Verfügung stünde.

Deshalb wird die Variante nur bis Altenbeken vorgeschlagen:

Weiterfahrt der RE über Northeim hinaus nach Altenbeken in der Fahrplanlage der Regionalbahnen (Abfahrt weiterhin Minute 9). In Ottbergen fährt der Zug nach 1 Minute weiter nach Altenbeken.

Die Weiterfahrt von Ottbergen nach Altenbeken hätte zwar weitere Zugfahrten und Kosten zur Folge, jedoch entstehen folgende Vorteile, die Reisende sicher zu schätzen wissen!

- ➔ *Kein Umsteigen in Ottbergen für Reisende aus Richtung Northeim.*
- ➔ *Zwischen Ottbergen und Altenbeken kommt es regelmäßig zu überfüllten Zügen, weil die Regionalbahn nur aus einem VT628 besteht. Diese kundenunfreundliche Tatsache wäre durch den zusätzlichen Zug elegant umgangen.*

Richtung Altenbeken - Northeim:

Der Zug fährt in Altenbeken 10 Minuten später ab, als die RB Richtung Kreiensen. Ab Ottbergen fährt der Zug dadurch wieder in der jetzigen Fahrplanlage mit sämtlichen Anschlüssen in Northeim.

Die Regionalbahnen Northeim - Holzminden verkehren im Pendelverkehr Holzminden - Ottbergen in der jetzigen Fahrplanlage.

Hinweis!

Es entstehen für Zugbegleiter zwischen Northeim und Altenbeken zusätzliche Personalkosten. Bei angenommenen Personalkosten von ca. 50 DM pro Stunde würde bei 3 zusätzlichen Fahrgästen zwischen Northeim und Altenbeken eine zusätzlich Einnahme von 69,60 DM (23,20 DM mal 3 Fahrgäste) entstehen. Bei dieser Grenzkostenbetrachtung wäre es sogar ökonomisch sinnvoll die Verbindung zu realisieren.

Eine ähnliche Rechnung gilt für den Streckenabschnitt Erfurt - Saalfeld (Saale).

6 Ein Fahrplanbeispiel: Altenbeken - Saalfeld (Saale) und zurück

Anschluß vom IR aus Köln:

Altenbeken an: 9.01

Altenbeken ab: 9.16

Northeim an: 10.48

Northeim ab: 11.11

Nordhausen an: 12.30

Nordhausen ab: 12.50

Erfurt an: 14.00

Erfurt ab: 14.05

Saalfeld an: 15.16

Anschluß an IC in Richtung München:

Saalfeld ab: 15.28

Anschluß von IC aus Richtung Nürnberg:

Saalfeld an: 8.33

Saalfeld ab: 8.42

Erfurt an: 9.50

Erfurt ab: 10.00

Nordhausen an: 11.15

Nordhausen ab: 11.27

Northeim an: 12.46

Northeim ab: 13.09

Altenbeken an: 14.37

Anschluß an IR nach Düsseldorf:

Altenbeken ab: 14.53

7 Fazit

Es ist geschafft!

Ohne weitere Züge und ohne weitere Kosten wurden pro Tag 18 zusätzliche neue direkte Verbindungen geschaffen!

Aus den unbequemen Umsteigeverbindungen zwischen dem Teutoburger Wald - Solling - Harz - Thüringer Wald sind attraktive RE Verbindungen zwischen den Mittelgebirgen entstanden.

Nicht nur für die Touristen, Anwohner und Pendler der genannten Gebiete sind die Verbindungen verbessert worden. Auch für Reisende mit Fahrrad, die nun nicht mehr umsteigen müssen, wird dies sicherlich bald ein Geheimtip werden.

Bei diesem Angebot werden auch viele Sonntagsausflügler gern bereit sein auf ihre Wartezeit im Stau zu verzichten.