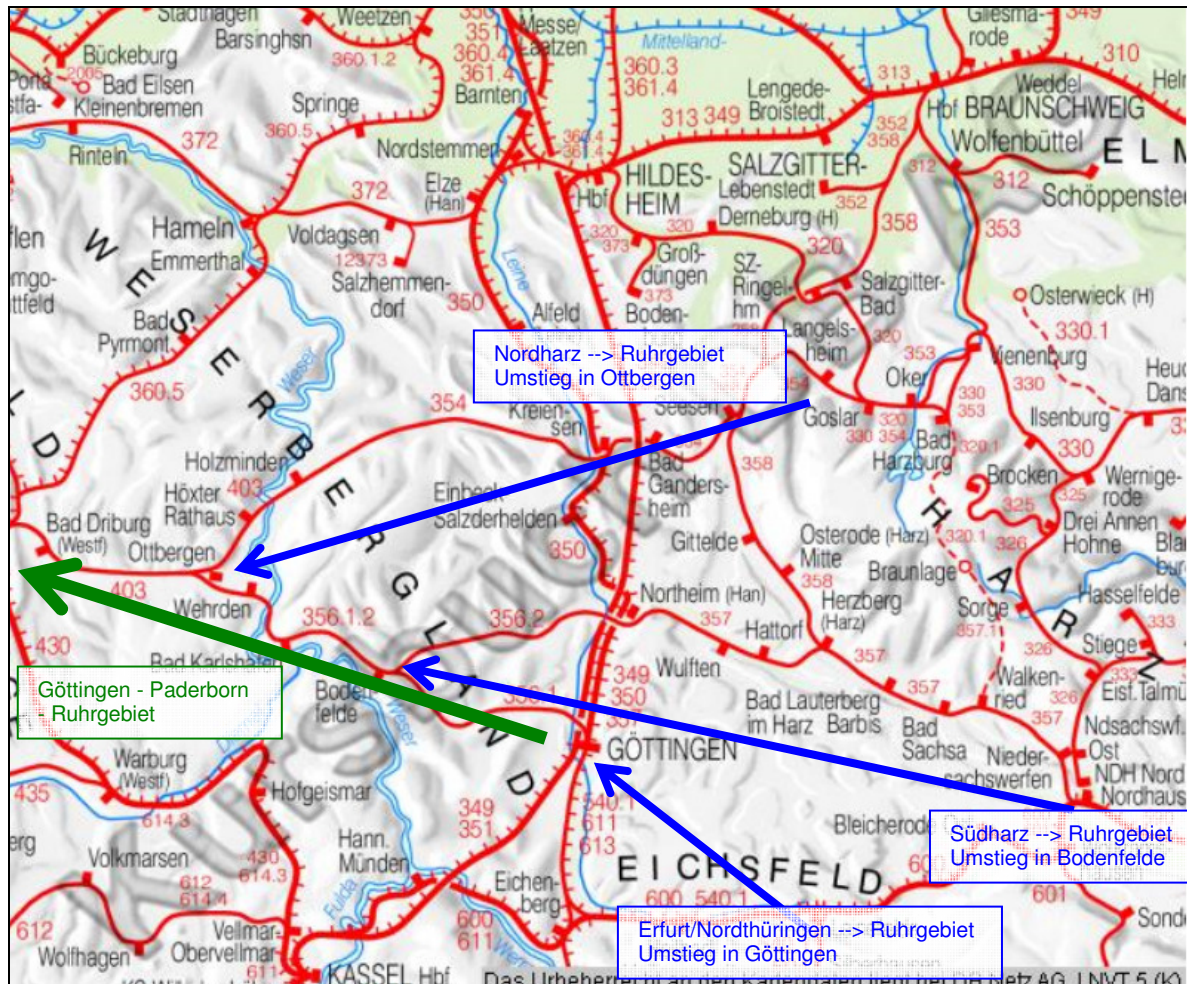


Eine Zukunft für die Sollingbahn

Studie aus Anlass der geplanten Ausschreibung des Schienennahverkehrs bis 2014



Ein Konzept der Initiative „Höchste Eisenbahn für den Südharz“

c/o Michael Reinboth, Klettenberger Weg 15, 37445 Walkenried, Tel.: 05525 / 1550
Internet: <http://www.suedharzstrecke.de>
Stand: 24.01.2010

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	1
2	VERKEHRSTRÖME	1
2.1	Relation Ost-West	1
2.2	Relation Solling - Hannover	2
3	FAHRPLANSTUDIE	2
3.1	Bielefeld – Bad Harzburg / Göttingen	2
3.2	Zugsystem Halle/Erfurt - Ruhrgebiet	2
•	Über Göttingen die Kunden aus Erfurt, Gotha, Mühlhausen usw.	3
•	Über Bodenfelde die Kunden aus Sangerhausen, Nordhausen und dem Südharz	3
•	Über Ottbergen die Kunden aus Bad Harzburg, Goslar, Seesen, Kreiensen	3
•	Vertaktet einbezogen sind darüber hinaus Sondershausen (über Nordhausen), Bad Lauterberg und Osterode (über Herzberg) sowie über Göttingen auch Eschwege und Bad Sooden-Allendorf.	3
3.3	Northeim – Bodenfelde	3
3.3.1	Infrastruktur	3
3.3.2	Fahrplanangebot	3
3.3.3	Finanzierbarkeit	3
3.3.4	Umlaufstudie	3
4	FAZIT	3

1 Einleitung

Bis 2014 wird der Schienenpersonennahverkehr in Süd-Niedersachsen und im östlichen Westfalen-Lippe von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) bzw. anderen beteiligten Aufgabenträgern ausgeschrieben. Hierzu sind vorab die auszuschreibenden Netze neu definiert worden. Sie weichen in einigen Punkten von den heutigen Netzen ab:

1. Die Strecke Ottbergen – Bodenfelde – Göttingen wird dem „Ems-Weser-Lippe“-Netz zugeschlagen, welches derzeit im wesentlichen von der Nordwestbahn (NWB) bedient wird, die hier u.a. die Strecke Bielefeld – Paderborn – Ottbergen – Holzminden befährt. Gegenwärtig verkehren zwischen Bodenfelde und Göttingen die Züge des Harz-Weser-Netzes der DB Regio.
2. Der Streckenabschnitt Holzminden – Kreiensen verbleibt im Harz-Weser-Netz, soll aber alternierend auch von Zügen des Ems-Weser-Lippe-Netzes befahren werden.

Diese Definitionen bringen für den Bereich westlich der Leine einige Einschränkungen mit sich. So werden, da die Netze üblicherweise streng gegeneinander abgeschottet werden, durchgehende Züge aus dem Südhaz (Nordhausen) über Bodenfelde hinaus bis Ottbergen oder gar Paderborn nicht mehr gefahren werden können. Der etwas einsame und infrastrukturell aus Kundensicht geradezu armselig ausgestattete Bahnhof Bodenfelde wird ein für allemal Umsteigepunkt für alle Reisenden aus Harz und Leinetal in Richtung Westen. Aber auch für Nordharzer Kunden könnten sich Einschränkungen ergeben, wenn es zwischen Kreiensen und Ottbergen nicht gelingt, ein sinnvolles Zugsystem auf die Beine zu stellen – hier wie auch zwischen Northeim und Bodenfelde zwingt die inzwischen „hergestellte“ durchgehende Eingleisigkeit mit vergleichsweise wenig Kreuzungsmöglichkeiten zu Kompromissen.

Während die erschwerte Durchführung von Zügen westlich der Leine für die Südhazstrecke Nordhausen – Northeim im Zweifel „nur“ den Verlust einiger Fahrgäste oder Fahrgastgruppen mit sich bringen könnte, ist sie für die Strecke Northeim – Bodenfelde existenzgefährdend.

Ein Blick auf die über diese Strecke erschließbaren Kundenströme zeigt dies schnell auf:

1. Die von Uslar, Volpriehausen oder Hardeggen in Richtung Göttingen orientierten Fahrgäste nehmen fast ausschließlich den Linienbus, der Uslar und Hardeggen im Takt, praktisch ebenso schnell wie der Zug und umsteigefrei sowie noch dazu aufgrund der Tarifpolitik des VSN (und der DB Regio, die dort das Sagen hat) preiswerter mit dem Oberzentrum verbindet.
2. Die von den genannten Orten und Bodenfelde in Richtung Hannover reisenden Kunden sind seit dem 13.12.2009 infolge Streichung der IC-Halte in Northeim und zumeist überlanger Aufenthalte in Northeim kaum mehr an der Nutzung der Schiene interessiert.
3. Die zwischen dem Südhaz bzw. Nordthüringen und Westfalen-Lippe Reisenden werden durch häufiges Umsteigen mehr oder weniger zur Befahrung anderer Strecken genötigt, auch wenn diese teurer sind.
4. Schüler nach und von Northeim bilden den hauptsächlichen Kundenstrom, der aber infolge rückläufiger Zahlen in den kommenden Jahren abnehmen wird.

Höchste Eisenbahn also, bis 2014 über ein neues Konzept nachzudenken, welches der Sollingbahn betrieblich wie bezüglich der Reisendenströme einen Sinn gibt und ihre Existenz dauerhaft sichert. Schließlich wird sie ja auch für den Güterverkehr West-Ost-West tendenziell benötigt und ist hierfür dank zentraler Stellwerkstechnik durchaus gerüstet, da sie die verstümmelte Infrastruktur durch nächtliche Fahrmöglichkeiten kompensiert. Hierbei wird übrigens dank der vorwiegenden Randlage der Bahnhöfe niemand wirklich gestört...

2 Verkehrsströme

Ein neues Konzept für die Sollingbahn muss zwei Verkehrsströme berücksichtigen bzw. Reisende dieser Relationen motivieren, diese Züge zu nutzen:

2.1 Relation Ost-West

Kunden in West-Ost- oder Ost-West-Richtung zwischen dem Südhaz, Nordthüringen, Northeim selbst und aus den Sollingorten müssen dank eines vertakteten, schnellen und umsteigearmen Zugsystems dazu gewonnen werden, wieder die Züge der Sollingbahn (und der Südhazstrecke)

zu nutzen. Die hierfür förderlichste Maßnahme, nämlich durchgehende Züge auf dem gesamten Laufweg (wie über 100 Jahre ja üblich), scheidet infolge Netzzuschnitts aus. Bleibt die Möglichkeit, den Umstieg alle 2 Stunden auf 2 Punkte zu beschränken, nämlich Bodenfelde und Paderborn. Hierzu müsste es gelingen, zweistündlich durchgehende Züge Paderborn – Göttingen und zurück zu gestalten (was eigentlich Sinn und Zweck der Zuordnung der Strecke Ottbergen – Göttingen zum Ems-Weser-Lippe-Netz sein muss – wozu sonst das ganze?). An diese müssen alle 2 Stunden Züge der Relation Nordhausen – Northeim – Bodenfelde und zurück in Bodenfelde angebunden werden (sowie, wie in der Gesamtstudie dargestellt, auch solcher Züge Bad Harzburg – Ottbergen in Ottbergen). In Paderborn muss ein regelmässiger und täglicher zweistündlicher Übergang zur RE 11 nach und von Düsseldorf geschaffen werden (diese Linie verkehrt heute nur Montag bis Freitag, obendrein mit Taktlücke vormittags). Damit könnte man die Relation Nordthüringen/Südharz – Ruhr mit zweimaligem Umstieg bequem und preiswert zurücklegen. Vermutlich verfügen zumindest die Züge des Ems-Weser-Lippe-Netzes über Zugbegleiter und vielleicht auch einen Automaten für Fahrscheine und Getränke, was bei der RE 11 ebenso der Fall sein dürfte (diese wird mit Doppelstockzügen der DB Regio befahren, was wohl bis 2020 auch so bleiben wird).

2.2 Relation Solling - Hannover

Kunden der Relation Solling – Northeim – Hannover müssen fahrzeitmässig wieder „verwöhnt“ werden, und zwar dergestalt, dass die Umsteigezeit in Northeim auf ein Minimum reduziert wird. Anzustreben sind hierbei regelmässige Anschlüsse an den und vom Metronom, der für die einstündige Strecke Northeim – Hannover über einige Annehmlichkeiten verfügt. Neben Pendlern (in Richtung Hannover) müssen Ausflügler (in Richtung Solling-Weser, u.a. mit Fahrrädern) angesprochen werden.

Quasi als Nebeneffekt entstehen in einem solchen Konzept zusätzliche Verbindungen Göttingen – Northeim – Solling mit anderen Übergängen in Göttingen.

3 Fahrplanstudie

Aufbauend auf diesen Überlegungen haben wir eine Fahrplanstudie erarbeitet, die hier in drei Tabellen vorgestellt wird:

3.1 Bielefeld – Bad Harzburg / Göttingen

In der Tabelle „Bielefeld – Bad Harzburg / Göttingen“ wird das Gesamtsystem zwischen Ruhrgebiet und Westfalen, dem Solling und Nord- und Südharz vorgestellt. Kern ist ein zweistündliches Zugsystem Bielefeld – Paderborn – Göttingen und zurück mit daran angedockten Zügen Nordhausen – Bodenfelde und zurück und Bad Harzburg – Ottbergen und zurück. Abweichend gegenüber jedenfalls der Pressemitteilung der LNVG ist hier, dass Züge des Harz-Weser-Netzes auch bis und ab Ottbergen fahren, sich also auf der gesamten Strecke Kreiensen – Ottbergen mit denen des anderen Netzes überlappen. Kritik könnte der zweistündliche Umsteigezwang in der Relation Höxter – Paderborn in Ottbergen hervorrufen, dafür jedoch entfallen Umsteigevorgänge nach/von Göttingen und nach/von Kreiensen (- Hannover). In der Studie ist auch sehr stark auf eine gute Anbindung Holzmindens an Hannover (ohne Ithtunnel) hin orientiert.

3.2 Zugsystem Halle/Erfurt - Ruhrgebiet

In der Tabelle „Zugsystem Halle/Erfurt – Ruhrgebiet“ wird beispielhaft in einer Richtung dargelegt, welche Auswirkungen ein solches System auf unseren engeren Raum hätte. Während der Südharzrand mit Sangerhausen und Nordhausen, Herzberg, Osterode und Bad Lauterberg sowie Northeim via Bodenfelde zweistündlich an das Ruhrgebiet angebunden werden, verläuft der Verkehrsstrom Erfurt (und Jena und Gera einschließend) via Göttingen dorthin. Den Zügen der Relation Göttingen – Paderborn könnte mithin ein Maximum an Fahrgästen zugeführt werden:

- Über Göttingen die Kunden aus Erfurt, Gotha, Mühlhausen usw.
- Über Bodenfelde die Kunden aus Sangerhausen, Nordhausen und dem Südharz
- Über Ottbergen die Kunden aus Bad Harzburg, Goslar, Seesen, Kreiensen
- Vertaktet einbezogen sind darüber hinaus Sondershausen (über Nordhausen), Bad Lauterberg und Osterode (über Herzberg) sowie über Göttingen auch Eschwege und Bad Sooden-Allendorf.

3.3 Northeim – Bodenfelde

Die dritte Tabelle „Northeim – Bodenfelde“ stellt nur den Zugverkehr zwischen diesen beiden Punkten in engerem Sinne dar, wobei hier ergänzend zu den West-Ost-West-Zügen auch das Zugsystem Solling – Hannover und zurück dargelegt wird. Es basiert auf folgenden Überlegungen:

3.3.1 Infrastruktur

Die Infrastruktur der Sollingbahn mit Kreuzungsmöglichkeiten nur in Hardegsen und Uslar und langen eingleisigen Abschnitten ist für ein stündliches vertaktetes Zugangebot (ebenso wie die nördlichere Strecke Kreiensen – Holzminden) nicht geeignet. Hierzu müsste die Fahrzeit eines Zuges zwischen den beiden Endpunkten auf 25 Minuten gedrückt werden, was kaum denkbar erscheint, zumal beim Umbau auf das zentrale Stellwerk in Göttingen die Ein- und Ausfahrtschwindigkeiten an Bahnhöfen nochmals reduziert worden sind.

3.3.2 Fahrplanangebot

Dennoch müssen Kunden in der jeweiligen Lastrichtung schnell befördert werden, also vormittags aus dem Solling nach Hannover und ab mittags aus Hannover in den Solling.

3.3.3 Finanzierbarkeit

Das Zugsystem muss finanzierbar bleiben, auch und gerade vor dem Hintergrund knapper Finanzmittel (wobei Einsparungen aufgrund der Ausschreibungen sehr wahrscheinlich sind). Deswegen sind die 2-Stunden-Takt-Züge der Relation West-Ost-West auf tägliches Verkehren ausgerichtet, die der Relation Solling – Hannover – Solling hingegen auf Verkehrstage Mo-Sa (früh bis früher Nachmittag) bzw. Mo-Fr (nachmittags und abends).

3.3.4 Umlaufstudie

Die Tabelle wird durch eine Umlaufstudie ergänzt. Um der schlechten Infrastruktur ein Schnippchen zu schlagen, wird der zusätzliche Triebwagen immer nur in der Lastrichtung als eigene Fahrplantrasse angeboten, in der Gegenrichtung wird er an den ohnehin verkehrenden West-Ost-West-Zug angehängt. Hierdurch werden zusätzliche Kreuzungen vermieden, und es werden Trassenkilometer eingespart. Freilich fährt stets ein Lokführer „als Fahrgast“ wieder mit zurück, aber das sollte verkraftbar sein, zumal der jeweils andere Lokführer ggf. die rund 40 Minuten als Pause nutzen kann.

4 Fazit

Wir wollen damit zeigen, dass es mit etwas Phantasie (und durch Überbordwerfen alter Grundsätze wie dem absoluten Vorrang des Schülerverkehrs, dessen Bedeutung ja rückläufig ist) gelingen kann, für die Sollingbahn und den gesamten Bereich westlich der Leine ein sinnvolles und nachhaltiges wie auch finanzierbares Zugsystem auf die Beine zu stellen. Hierauf sollten alle Bemühungen gerichtet sein, wobei wir grundsätzlich an der (positiven) Energie diesbezüglich bei der LNVG wenig Zweifel haben.