



Initiative „Höchste Eisenbahn für den Südhaz!“

WEISSBUCH

DIE ENTWICKLUNG DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS IN DER SÜDHARZREGION 2002 BIS 2005



Vorgelegt anlässlich des Herbsttreffens der Initiative „Höchste Eisenbahn für den Südhaz!“ in Scharzfeld am 24.11.2001 und ergänzt bis zum 31.12.2001

„Ein gut funktionierendes Verkehrssystem setzt einen attraktiven und umweltfreundlichen lokalen und regionalen Personenverkehr voraus. Dieser ist vor allem Aufgabe lokaler, regionaler und nationaler Behörden, die zu diesem Zweck mit Verkehrsbetrieben und Benutzergruppen zusammenarbeiten.“

(Mitteilung der Kommission vom 10. Juli 1998 an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Die Entwicklung des Bürgernetzes. Warum ein attraktiver, lokaler und regionaler Personenverkehr wichtig ist, und wie die Europäische Kommission zu seiner Schaffung beiträgt)

„In unterschiedlicher Hinsicht wirken lokale und regionale öffentliche Verkehrsmittel der sozialen Ausgrenzung entgegen. Zum einen dienen sie dem Funktionieren des Arbeitsmarktes und der wirtschaftlichen Entwicklung; am Rande gelegene Wohngebiete und ländliche Regionen sind nicht mehr isoliert. Außerdem erhöhen sie die Lebensqualität, insbesondere im Hinblick auf die Umwelt... Da jedoch die Liberalisierung der Verkehrsdienste dazu führen könnte, dass in wenig bevölkerten oder weit entlegenen Regionen keine ausreichenden Verkehrsdienste mehr vorhanden sind..., ist darauf zu achten, dass diese Dienste beibehalten werden...“

(Mitteilung der Kommission vom 14. Januar 1999 an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Kohäsion und Verkehr)

Inhalt	
Zusammenfassungen und Empfehlungen für Mandatsträger	5
0 Vorbemerkungen	9
1 Gründe für den Ausbau des ÖPNV im Südharz	12
2 Der gegenwärtige Zustand des ÖPNV im Südharz	14
2.1 Zuständigkeiten, Kompetenzen und Finanzen	14
2.2 Fahrplanangebot	16
2.3 Schwachstellen im Fahrplanangebot	18
2.4 Tarife	20
2.5 Schwachstellen in der Tarifgestaltung	20
2.6 Umfeld	21
3 Bis 2005 umzusetzende Verbesserungen	22
3.1 Schienenverkehr	22
3.1.1 Infrastruktur	22
3.1.2 Fahrplan	23
3.2 Busverkehr	26
3.2 Tarifliche Maßnahmen	
3.3 Begleitende Maßnahmen	27
Anhänge	
A Beispiele für erfolgreiche Initiativen zur Belebung des ÖPNV	29
B Beispiele für Ausbaumaßnahmen bei vergleichbaren Schienenstrecken	33
C Beispiele für Stadtbusverkehre in kleineren Kommunen	35
D Beispiele für Marketingmaßnahmen in touristischen Regionen	37
Bildteil	38
I: Der „Oberharz-Stern“ zur Verbesserung der Verbindung vom Südharz in die Nationalparke (auch als eigenes Heft zu beziehen)	50
II: Das Südhärzer Bahnhofskataster mit Mängelliste und Vorschlägen	59
III: Varianten für eine Anbindung der Stadt Bad Lauterberg an die Südhärzstrecke (auch als eigenes Heft zu beziehen)	64

Abbildungsverzeichnis	
Titelfoto: VT 642 Northeim - Erfurt in Scharzfeld	1
Abbildung 1: Verwahtlose Infrastruktur Schiene	38
Abbildung 2: Bahnhof Walkenried	39
Abbildung 3: Bahnhof Scharzfeld	39
Abbildung 4: VT 642	40
Abbildung 5: VT 642 von innen	40
Abbildung 6: RegioShuttle der EIB und DB Regio	41
Abbildung 7: RegioShuttle der Waldbahn	42
Abbildung 8: Vogtlandbahn	43
Abbildung 9: Rheinland-Pfalz: Der Bahnhof als Visitenkarte	44
Abbildung 10: "Die Bahn" in Mecklenburg-Vorpommern	45
Abbildung 11: Stadtbus in Hofgeismar	46
Abbildung 12: Linienbusse im Sauerland - eine andere Welt (1999)	47
Abbildung 13: Deutschen Waggonbau AG Dieseltriebwagen auf der Burgenlandbahn	48
Abbildung 14: Triebwagen der HSB	49

Tabellenverzeichnis

Zusammenfassung für Management und Mandatsträger

- Auch 12 Jahre nach der Wende ist die Südharzer Verkehrsinfrastruktur nicht so entwickelt, wie es der Bedeutung der Region entspricht und für Einwohner und Gäste erforderlich ist
- Aus den vielen vorhandenen Programmen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur – Verkehrswege Deutsche Einheit, Lückenschlussprogramm, Bundesverkehrswegeplan, Bundesschienenwegeausbaugesetz, UMTS-Mittel – ist bislang nichts in den Südharz geflossen
- Im Schienenverkehr bestehen im Netz immer noch Schwachstellen, die eine bessere Ausnutzung der vorhandenen, durch den Taktfahrplan bestimmten Möglichkeiten verhindern
- Der Busverkehr leidet unter fehlenden Übergangsmöglichkeiten Schiene/Bus einerseits und dem Mangel an durchgehenden Verbindungen in den Oberharz und zwischen den Kreisen Osterode und Nordhausen andererseits
- Durch die Bahnreform, die Regionalisierung und die Schaffung der Verkehrsverbünde sind die Zuständigkeiten stark aufgeschlüsselt worden. Besonders im Südharz sind sehr viele Instanzen und Institutionen verantwortlich. Eine Endverantwortung für den ÖPNV gibt es nicht
- Andererseits wurden durch die Reformen neue Finanzierungsmöglichkeiten und die Fundamente für eine Verbesserung des ÖPNV geschaffen. Während in vielen anderen Regionen dadurch eine Aufbruchstimmung erzeugt wurde, fehlt diese im Südharz abgesehen von einigen örtlichen positiven Akzenten immer noch
- Deswegen sollte eine regionale Arbeitsgemeinschaft die Dinge in die Hand nehmen, die Beteiligten bei Bund, Land, DB, ZVSN und ZNVN sowie Unternehmen und Kommunen zusammenführen und mit deren Hilfe bis 2005 folgendes umgesetzt haben:
 - Sanierung der Südharzstrecke mit dem Ziel eines Fahrzeitgewinns von rund 10 Minuten
 - Anhebung der Geschwindigkeit auf der Westharzstrecke auf durchgehend 80 km/h
 - Durchbindung der Züge nach Ottbergen bzw. Flügelung in Ottbergen zur Aufwertung der Südharz-Ruhr-Schiene
 - Schaffung neuer Anschlüsse in Salzgitter-Ringheim (nach Hildesheim, Hannover) und Göttingen (nach Franken, München und Südbayern / Österreich)
 - Bessere Verknüpfungen mit dem Bus an den Bahnhöfen Bad Sachsa und Walkenried
 - Schaffung des Südharz/Oberharz-Busnetzes zur Verbesserung der Erreichbarkeit der wichtigsten touristischen Ziele
 - Bau zweier neuer Haltepunkte in Osterode Mitte und Süd und Verknüpfung von Zug und Bus in Osterode
 - Einrichtung eines Stadtbusverkehrs in Herzberg und Schaffung eines Stadt- und Kurbusses in Bad Lauterberg
- Durchführung der Braunschweiger Züge bis Nordhausen durch Flügelung in Herzberg, Aufwertung des Verknüpfungspunktes (oder Schaffung eines neuen) und adäquatem Ausbau des Bussystems (Direktverkehr zur Stadtmitte, Verteilung der Kunden auf gewünschte Ziele im Stadtgebiet parallel zum

beizubehaltenden Linienbusverkehr nach St Andreasberg) denkbar. Zuvor sollte jedoch untersucht werden, warum die Nutzung relativ schwach ist und ob es Verbesserungschancen unter Beibehaltung der Strecke gibt

- Schließlich muss ein Vermarktungskonzept erarbeitet werden. Durch gezielte Angebote an Urlauber und Kurgäste soll die Nutzung gefördert, zugleich für die Gäste aber auch ein sichtbarer Mehrwert für Kurbeiträge usw. geschaffen werden. Durch einen besseren ÖPNV wird der Südharz für Urlauber attraktiver
- In diesem Zusammenhang muss auch über neue Fahrpreisangebote nachgedacht werden, die speziell auf den Südharz zugeschnitten sind
- Wegen der verteilten Zuständigkeiten ist der ÖPNV ein Problem, welches Bundes-, Landes- und Kommunalpolitiker gleichermaßen angeht, da jeder auf seinem Feld etwas zur Verbesserung der Situation beitragen kann. Aktivitäten auf allen Ebenen sind weiter unerlässlich. Die Koordination muss verbessert werden.

Empfehlungen und Hinweise für Bundespolitiker

Der Bund ist für das Schienennetz der Bahn zuständig. Er stellt gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz Erhaltungs- und Ausbaumittel zur Verfügung. Zuletzt wurden zusätzlich erhebliche Mittel aus dem Verkauf der UMTS-Lizenzen bereitgestellt.

Nach Artikel 87 e GG hat der Bund das Wohl der Allgemeinheit beim Ausbau der Schienenwege zu berücksichtigen. Das gilt auch für die „Fläche“.

- Fragen Sie beim Bundesminister für Verkehr nach, wohin die Mittel fließen und wer über ihre Verwendung entscheidet. Der Bund kann nicht der Bahn Geld bereitstellen und sich um seine Verwendung nicht kümmern!
- Fragen Sie nach, wie viel Mittel aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz konkret in die Fläche gehen. Und fragen sie, wohin! Welche Regionen werden bedacht, welche nicht? Wer oder was steht der Vergabe von Mitteln in den Südharz im Wege?

Die Deutsche Bahn hat bereits mehrfach Mittel verfallen lassen. Angeblich mangelt es an Ingenieuren. Es kann aber auch fehlendes Interesse sein: Man will in der Fläche nicht bauen. Gelder werden in überbeuerte Projekte umgelenkt (Köln – Rhein/Main, Knoten Berlin). Der Südharz hat mehrfach erlebt, dass zugesagte Maßnahmen verschoben oder nicht durchgeführt wurden.

- Fragen Sie nach, wer die Deutsche Bahn kontrolliert! Das Netz ist und bleibt im Eigentum des Bundes. Wer passt auf Herrn Mehdorn und seine DB Netz AG auf?

Auf der Schiene herrscht keine Wettbewerbsgleichheit. Die Trennung von Netz und Betrieb wurde jetzt wieder vertagt. Innovative Dritte kommen nicht auf die Schiene, weil der Monopolist DB sie weiterhin fernhalten kann. Die DB selbst lässt die Infrastruktur derweil verkommen und ist an Mehrverkehr in der Fläche nicht interessiert. DB Cargo betreibt Rosinenpickerei und bremst Wettbewerber im Güterverkehr aus – zum Schaden der Fläche!

- Wann wird das EU-Recht voll berücksichtigt? Gibt es Mittel und Wege, dem Monopolgehabe von DB Cargo einen Riegel vorzuschieben? Was gedenkt der Bundesminister für Verkehr zu tun, um den Wettbewerb auf der Schiene endlich in Gang zu bringen?

Empfehlungen und Hinweise für Landespolitiker

Die Länder sind für die Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs zuständig. Sie erhalten hierfür erhebliche Mittel vom Bund zur Verfügung gestellt. Was wo bestellt wird und wo ausgebaut wird, bestimmen die Länder bzw. die von ihnen gegründeten Nahverkehrsgesellschaften.

- Warum investiert Niedersachsen im Nordwesten des Landes und fördert die Nordharzstrecke sowie die Heidebahn, lässt den Südharz aber links liegen? Nehmen Sie Einfluss auf die Investitions-, Vergabe- und Bestellpraxis der LNVG!
- Mit erheblichem Aufwand werden nun nach dem Fuhrpark auch die Bahnhöfe im Nordwesten des Landes erneuert. Neue Triebwagen, neue Bahnhöfe einerseits – und eine verkommene Infrastruktur in einem dichter besiedelten Abschnitt des Landes andererseits ergibt keinen Sinn! Sorgen Sie dafür, dass Südniedersachsen und der Südharz endlich mehr von dem Nahverkehrskuchen abbekommen, bevor er endgültig auf alle übrigen Regionen aufgeteilt wird.
- In Thüringen entstehen allenthalben Musterstrecken und Musternetze – nur nicht im Norden des Landes. Warum gehen die Mittel nahezu ausschließlich in den Thüringer Wald? Was tut das Land, was die NVS, um die DB Netz endlich zur Sanierung der restlichen 5 km der Südharzstrecke auf thüringischen Boden und zur Erneuerung der Brücken zu bewegen?
- Thüringen stellt neben den Transfermitteln auch eigene Landesmittel zur Verfügung, zum Beispiel für das Sonneberger Netz, und finanziert Maßnahmen vor, zum Beispiel zwischen Straußfurt und Großheringen. Dankenswerterweise hat da Land die Sanierung des zweiten Gleises in Ellrich vorgestreckt. 1 Mio DM ist aber im Vergleich zu anderen Landesteilen wenig. Wo bleiben weitere Aktivitäten im Südharz? Auch Zorge- und Berebrücke können vorfinanziert werden!

Empfehlungen und Hinweise für Kommunalpolitiker

Den Kommunen sind nur wenig Kompetenzen und noch weniger Finanzmittel geblieben, um den ÖPNV gestalten zu können. Hier sind Bund, Länder und Zweckverbände aktiv – oder eben auch nicht. Was bleibt, ist zum einen das Ingangsetzen und –halten von Aktivitäten dieser Instanzen nach dem Motto: „Nur wer sich rührt, wird auch etwas abbekommen“ und die Gestaltung des Umfeldes des ÖPNV.

- Der Südharz ist eine Kur- und Urlaubsregion. Unsere Gäste müssen sich in ihr auch mit Bahn und Bus freizügig und bequem bewegen können.
 - Setzen Sie auf neue Vermarktungsideen. Mitfahrt im Bus auf Kurkarte ist nur eine davon. Noch besser ist eine übergreifende SüdharzCard oder gar eine HarzCard.
 - Wo gibt es in Ihrer Kommune Fahrpläne? Und wo finden sich in den Prospekten konkrete Hinweise auf Anreisemöglichkeiten mit Bahn und Bus?
- Der ÖPNV lebt auch vom Image. Sind seine Kunden „Randgruppen“ oder verdienen sie nicht mehr Aufmerksamkeit?
 - Wartebereiche und Haltestellen verdienen mehr Aufmerksamkeit. Warum muss „Ihr“ Bahnhof oder „Ihre“ Haltestelle so schlecht aussehen und einen verwarlosten Eindruck machen? Wie wäre es mit einer Aktion „Bürger pflegen Ihren Bahnhof“ oder anderen Aktivitäten? Gutes muss nicht teuer sein!
 - Ihre Kommune hat gewiss ein Mitteilungsblatt, ein Bürgerblatt oder eine Kurzeitung. Dort hinein sollten immer wieder Hinweise auf den ÖPNV, dort kann auch einmal ein Fahrplan abgedruckt oder ein Wandertipp mit Bahn und Bus veröffentlicht werden.
 - Im Gebiet des NVN werden die Kreisfahrpläne kostenlos an alle Haushalte verteilt. Im Gebiet des VSN leider nicht. Auch hier sind Aktivitäten angezeigt. Ortsverbindungen und lokale Fahrpläne können übrigens auch mit den Bürger- und ähnlichen Blättern verteilt werden.

Schließlich: Wie wäre es, wenn die nächste Exkursion des Stadt- oder Gemeinderates mit Bahn und Bus stattfinden würde?

Es gibt nichts Gutes – außer man tut es!

Empfehlungen und Hinweise für Südharzer Bürger

- Mitfahren! Immer wieder mitfahren....
- Das schon vorhandene gute Angebot weiter empfehlen.
- Schreiben. Sich als Nutzer von Bahn und Bus „outen“ und Politiker auf die legitimen Interessen dieser Gruppe hinweisen.
- „Höchste Eisenbahn“ unterstützen, damit Nutzer von Bahn und Bus eine starke regionale Lobby erhalten.

0. Vorbemerkungen

Seit der Öffnung der innerdeutschen Grenze im Herbst 1989 harrt die Infrastruktur im Südharz des angemessenen Ausbaus, um mit den völlig veränderten Verkehrsströmen fertig zu werden. Dies gilt sowohl für die Straße als auch für die Schiene. Im Gegensatz zu vielen anderen Regionen – in unserer Nähe wären der Nordharz mit der B6 und der Neubaustrecke Vienenburg – Ilsenburg oder das Eichsfeld mit dem Eichenberger Lückenschluss und der Eichenberger Kurve zu nennen – unterblieben in den Kreisen Osterode und Nordhausen Maßnahmen, die von vielen, vor allem aber der betroffenen Bevölkerung, immer wieder gefordert wurden und werden.

Die Eisenbahnstrecken im Südharz – also die Kursbuchstrecken 357 Northeim – Nordhausen und Scharzfeld – Bad Lauterberg und 358 Herzberg – Seesen – wurden nach der Wende nicht besser unterhalten. Im Gegenteil: Während andernorts Lückenschlüsse vollzogen und gefeiert wurden, hat sich die Infrastruktur der Südharzstrecken mehr und mehr verschlechtert. Im Ostteil der KBS 357 wurde 1989 noch 75 km/h gefahren, jetzt sind es abschnittsweise 30 km/h und 50 km/h. Zwischen Herzberg und Osterode wurde das Tempo von 80 km/h auf 60 km/h zurückgenommen.

„Grenzüberschreitende“ Buslinien gibt es nicht oder nicht mehr. Dies gilt sowohl für die Verbindungen zwischen Niedersachsen und Thüringen als auch für die zwischen dem Südharz und dem Oberharz. Im Harz erweist sich die Grenze der Regionen und Verbundräume als ebenso undurchdringlich. Auch hier gehen andere beispielgebend voran: Im Nord- und Oberharz, aber auch im Eichsfeld gibt es selbstverständlich durchgehenden Busverkehr!

Die Initiative „Höchste Eisenbahn für den Südharz“ bündelt seit einigen Jahren die Interessen der Fahrgäste von Bahn und Bus im Südharz. Das sind nicht nur die Südhärzer, die zur Schule oder zur Arbeit wollen, die ihre Mittel und Oberzentren aufsuchen oder in Urlaub reisen möchten, sondern auch die Urlauber und Kurgäste, die mit Bahn oder Bus hierher kommen oder sich in unserer Region mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewegen wollen. Neben einigen Vereinen, Verbänden und politischen Gruppierungen hat die Initiative inzwischen auch die Unterstützung politischer Mandatsträger gefunden. Gemeinsames, überparteiliches Ziel ist es, die Verkehrsverhältnisse – in diesem Falle die Schieneninfrastruktur und die Fahrpläne von Bahn und Bus – im Südharz zu verbessern und unsere Region aus dem Verkehrsschatten herauszuholen. Es wurden bereits mehrere Konzepte, darunter das bekannte „Y-Konzept“ entwickelt, um die öffentliche Debatte zu beleben.

Vielorts wird – auch im ländlichen Raum! – der ÖPNV weiter entwickelt, der Schienenverkehr ausgebaut, werden Bussysteme für die Bürger und für Urlauber und Gäste geschaffen. Der Südharz darf hier keinesfalls zurückbleiben!

Das hiermit vorgelegte Weißbuch zeigt auf, wie Infrastruktur und Angebot im Südharz weiter entwickelt werden können – und müssen. Es soll eine Diskussionsgrundlage bei der anstehenden Fortschreibung der Nahverkehrspläne in Südniedersachsen und Thüringen und den politisch Verantwortlichen ein Leitfadend bei Erörterungen mit den Zuständigen in den Ländern, beim Bund und bei der Deutschen Bahn sein.

1. Gründe für den Ausbau des ÖPNV im Südharz

Von einigen globalen Faktoren – Vermeidung von Umweltschäden und Lärm, Senkung der Unfallzahlen usw. – abgesehen gibt es etliche gute „lokale“ Gründe, die einen Ausbau des ÖPNV in unserem Südharz angezeigt erscheinen lassen.

- „Mobilität“ wird heute von allen verlangt: Von Schülern und Berufstätigen vor allem. Der Mensch orientiert sich an dem Angebot an Arbeitsplätzen. Im ländlichen Raum bedeutet dies zunehmend: Pendeln, und zwar über kleinere wie größere Entfernungen, in das Grundzentrum, in das Mittelzentrum, sogar in das Oberzentrum oder darüber hinaus, täglich oder als „Wochenendpendler“. Gleichzeitig mit dem erhöhten Bedarf an Mobilität wird diese aber auch teurer. Die Kosten für Kraftstoff steigen, ebenso die für Versicherungen und für den Unterhalt des Fahrzeugs. Gerade im ländlichen Raum muss es mithin ein alternatives und kostengünstiges Angebot für Schüler und Berufspendler geben, müssen Bahn und Bus zum Erhalt der Lebensqualität beitragen und zugleich das endgültige Abwandern aus der Region verhindern (Gut pendeln ist besser als umzuziehen).

Tausende Südhärzer sind heute zur Arbeit unterwegs. Zumeist mit dem Pkw. Es gilt aber, ein Angebot für das Erreichen des Arbeitsplatzes auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu machen. Heute kann man mit dem Zug recht gut einen Arbeitsplatz in Göttingen, ja sogar in Kassel oder Hannover, erreichen, nicht jedoch – und hier beginnen die Mängel – einen solchen in der Kreisstadt Osterode!

- Der Südharz als touristisch interessante Region muss jedoch auch ein gutes Angebot für den Freizeit-, Gelegenheits- und Ausflugsverkehr aufweisen, damit sich die Gäste „mobil“ zeigen können. Die Zeiten, wo der Aufenthalt an einem einzigen Ort den ganzen Urlaub über ausreichend war, sind lange vorbei. Heute will der mobile Gast auch andere interessante Ziele aufsuchen, und dies ohne allzu viele Umsände. Unsere Region ist sowohl auf niedersächsischer als auch thüringischer Seite vom Oberharz abgeschnitten. Dieser ist nur mit Umsteigen oder mit hohem Zeitaufwand mit der Harzer Schmalspurbahn erreichbar. Man erreicht die Nationalparke aus Magdeburg und Braunschweig leichter als aus Göttingen oder Bad Lauterberg! Aber auch andere Ziele verdienen eine bessere Erreichbarkeit: Osterode mit seiner schönen Innenstadt, die Erlebnistäler in Bad Lauterberg oder Bad Sachsa, das Kloster Walkenried, die Karsterscheinungen entlang des Südharzes, die Südhärzer Metropole Nordhausen mit ihren guten Einkaufsmöglichkeiten... Das derzeitige Angebot mit Bahn und Bus entspricht nur zum Teil dem Standard, der für eine solche touristische Region benötigt wird. Andere Regionen führen uns vor, wie man Urlauber und Gäste auch über ein gutes Fahrplanangebot begeistern und an sich binden kann.
- Lebensqualität in Städten oder Heilbädern kann nicht nur bedeuten: Mehr Parkplätze und Parkhäuser. Sie bedeutet auch die Anbindung der Stadt- und Ortsteile an die Kernstadt, an die Einkaufsziele, an Arztpraxen und Krankenhaus mit Bahn und vor allem mit Bus. Neben dem diesbezüglich vorbildlichen Nordhausen verfügt nur Osterode derzeit über eine Stadtbuslinie – ein „System“ ist dies noch nicht! – aber weder Herzberg noch Bad Lauterberg können damit aufwarten. Ansatzweise gibt es ein wenig Stadtbusverkehr in Bad Sachsa, aber auch hier noch nicht mit der für einen Kurort nötigen Konsequenz.

Schüler, Berufspendler, Kurgäste und Urlauber, ältere Menschen ohne eigenen Pkw sind eine „Grundlast“, für die ein gutes Angebot vorgehalten werden muss. Eine gute Anbindung an den Fernverkehr in Northeim, in Göttingen, in Nordhausen und in Braunschweig ermöglicht auch Geschäfts- und Urlaubsreisen überall hin, das Aufsuchen der Landes- und der Bundeshauptstadt oder beispielsweise der Bankenmetropole Frankfurt aus dem Südharz ist mit dem Zug noch häufiger und besser möglich. Damit können neue Kundenkreise erschlossen werden. Mit besserer Infrastruktur und besserem Angebot muss der Südhärzer ÖPNV heraus aus seinem Schattendasein. Damit wird nicht etwa nur den heutigen Kunden etwas Gutes getan, sondern

- Der Südharz gewinnt eine höhere Qualität als Standort und als Wohnregion und

- Der Südhaz wird attraktiver für Urlauber, Kurgäste und Tagesgäste.

Es ist also **mitnichten ein Randproblem**, welches hier auf der Tagesordnung steht. Der Südhazer ÖPNV ist wichtiger Bestandteil der Südhazer Infrastruktur. Mehr als 2.000 Fahrgäste nutzen heute werktäglich die Züge der beiden Südhazer Bahnstrecken. Bedingt durch den Schülerverkehr sind in den Bussen noch mehr Personen unterwegs. Beide Werte sind jedoch steigerbar – und müssen auch gesteigert werden, wenn der ÖPNV im Südhaz dauerhaft gesichert werden soll.

„Von allein“ wird sich allerdings nichts tun. Der Südhaz muss seine Interessen auf allen Ebenen geltend machen, um endlich seinen Anteil an den durchaus reichlich zu verteilenden Ausbaumitteln zu erhalten. Durch Initiativen vor Ort muss unseren Anliegen jedoch auch Überzeugungskraft verliehen werden. Die Gestaltung der Verknüpfungspunkte, Marketing- und Werbemaßnahmen der Kurorte, Mitfahrt auf Kurkarte und anderes mehr sind Signale, dass es uns mit dem Ausbau des ÖPNV ernst ist.

2. Der gegenwärtige Zustand des ÖPNV im Südhaz

Der Südhazer Nahverkehr ist nicht schlecht. Das „Y-Konzept“ der Initiative ist im Prinzip umgesetzt. Es wurde seit 1999 nur nicht mehr weiterentwickelt. Es gibt zwei im Takt befahrene Schienenstrecken (KBS 357 Northeim–Nordhausen im Stundentakt und mit durchgehenden Zügen nach Göttingen und Erfurt, KBS 358 mit 2-Stunden-Takt und durchgehenden Zügen nach Braunschweig) sowie zwei weitgehend vertaktete Buslinien im 2-Stunden-Takt mit Verdichtungen (450 Osterode – Bad Lauterberg und 455 Bad Lauterberg – Hohegeiß), daneben mehrere Linien mit individuellen Fahrplänen. Jedoch gibt es viele Schwächen, die dem Angebot einiges von seinem Wert nehmen. Sie sind nicht zuletzt in Zuständigkeiten, Kompetenzen und Finanzen begründet. Deswegen stehen diese am Beginn dieser Erörterung.

2.1. Zuständigkeiten, Kompetenzen und Finanzen

In den letzten Jahren hat es drei einschneidende Ereignisse gegeben, die den Südhazer ÖPNV stark beeinflusst haben.

Mit der Wende 1989 hätte sich die Chance geboten, die durchgehend vorhandene Südhazstrecke als Teil der Linie Ruhrgebiet – Sachsen auszubauen und die Infrastruktur nachhaltig bis hin zu einer Elektrifizierung zu verbessern. Schon hier zeigte sich allerdings, dass es um die Südhazer „Lobby“ nicht allzu gut bestellt ist. Die Politik auf Bundesebene gab dem Wiederaufbau der alten Strecke Kassel – Halle über Eichenberg den Vorzug. In diese Musterstrecke, Teil der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, ist seither viel Geld geflossen, ohne dass sie übrigens den Status erreicht hätte, für den sie vorgesehen war: Es gibt keinen Fernverkehr, und die Höchstgeschwindigkeit übersteigt 100 km/h auf den meisten Abschnitten nicht. Auf der Südhazstrecke wurde zwar – offensichtlich aus Sicht der DB-Zentrale eher widerwillig – der durchgehende Zugverkehr wieder aufgenommen, doch unterblieb seither eine durchgreifende Sanierung. Noch heute fahren die Züge nicht schneller als 1989 oder 1939... Den Status des „ungeliebten Kindes“ aus Sicht der Deutschen Bahn muss die Strecke unbedingt loswerden. Von der Wende jedenfalls und den daraus folgenden zahlreichen Programmen hat die Südhazstrecke nicht profitiert.

Die Südhazstrecke ist noch heute die einzige Strecke über die alte Grenze, die weder vom Programm Verkehrsprojekte Deutsche Einheit noch vom Lückenschlussprogramm noch von Maßnahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes profitiert hat.

Zweites Ereignis war die große Bahnreform. Sie sollte mehr Verkehr auf Deutschlands Schienen bringen. Im Nahverkehr ist dies sogar gelungen, wenn auch nicht unbedingt im Südhaz. Im Fernverkehr und im Güterverkehr blieben die Impulse bisher aus. Im Südhaz droht sogar der totale Rückzug des Schienengüterverkehrs. Mit der Bahnreform und der Regionalisierung haben sich aber auch zahlreiche Zuständigkeiten geändert:

- Für das Schienennetz – die Infrastruktur mit Strecken, Bahnhofsgleisen, Stellwerken usw. – ist weiterhin die Deutsche Bahn zuständig. Innerhalb des DB-Konzerns ist die DB Netz AG als „Inhaber“ für den Unterhalt und den Ausbau der Strecken tätig.
- Für den Ausbau des Netzes stehen neben den Eigenmitteln der DB Netz AG – resultierend aus den Einnahmen durch die Trassenpreise der fahrenden Züge – Mittel des Bundes zur Verfügung. Über das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) stellt der Bund als Eigentümer der DB – und per Grundgesetz auch dauerhaft Anteilseigner der DB Netz AG – Mittel für den Streckenerhalt und –ausbau zur Verfügung. Die Mittel resultieren weitgehend aus den Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans. Maßnahmen zum Bundesverkehrswegeplan können auch von den Bundesländern angemeldet werden. Maßgebend in diesem Zusammenhang ist Art. 87 e GG, der im Absatz 4 postuliert: „Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird.“ Im

Bundesschienenwegeausbaugesetz heißt es in § 8 Investitionen u.a.: „Von dem Mitteln sind zwanzig vom Hundert für Investitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, zu verwenden.“ Damit ist eine Zuständigkeit des Bundes auch für den Erhalt und den Ausbau der Südhazstrecke gegeben. 2001 wurden seitens des Bundes erhebliche Mittel aus dem Verkauf der UMTS-Lizenzen für den Erhalt des Schienennetzes zur Verfügung gestellt, um die offensichtlich aufgelaufenen Rückstände, die in bundesweit mehr als 2.000 Langsamfahrstellen resultierten, abzubauen zu helfen. Augenscheinlich ist (noch) nichts von diesen Mitteln in den Südhaz geflossen.

- Die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt gemäß dem mit der Bahnreform verabschiedeten Regionalisierungsgesetz bei den Bundesländern. Diese erhalten zur Durchführung des SPNV gesetzlich festgelegte Mittel vom Bund zur Verfügung gestellt, entscheiden jedoch über deren Verwendung – d.h. was auf welchen Strecken bestellt wird bzw. ob Mittel eher investiv zur Beschaffung neuer Fahrzeuge verwendet werden – eigenständig. Niedersachsen und Thüringen haben die Aufgaben des SPNV eigenen Landesgesellschaften übertragen (LNVG in Niedersachsen, aber ohne Großräume Hannover und Braunschweig, und NVS in Thüringen). Diese entscheiden mithin über Wohl und Wehe des SPNV auch im Südhaz: Ob Stunden- oder Zweistundentakt, ob durchfahrende Züge oder nur schlichtes Hin- und Herpendeln, wird in Hannover und Erfurt entschieden. Damit ist eine erhebliche Zuständigkeit der Länder Niedersachsen und Thüringen gegeben. Sie bzw. die Gesellschaften sind damit neben Bund und DB Netz AG wichtige Anlaufstellen beim Geltendmachen unserer Interessen.
- Die Landesmittel schließen seit der Bahnreform auch die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) ein. Damit fallen weiterhin oder neu auch investive Maßnahmen (Ausbau von Bahnhöfen und – vorplätzen, P & R, B & R, aber auch Fahrzeugbeschaffungen) in die Zuständigkeit der Länder. Die Kommunen melden allerdings Maßnahmen nach dem GVFG nach wie vor an. Insoweit sind auch die Kommunen weiterhin mit im Boot, wenn es um das Umfeld des ÖPNV geht: Ohne Anmeldung kein Ausbau.
- Den Betrieb auf den Südhaz Schienenstrecken führt weiterhin die Deutsche Bahn in Gestalt der DB Regio AG mit den Regionalbereichen Niedersachsen/Bremen und (noch) Thüringen (Zusammenfassung mit Sachsen und Sachsen-Anhalt geplant) für den Personen- und DB Cargo AG für den Güterverkehr. Grundsätzlich ist es seit der Bahnreform möglich, den Personenverkehr in der Regel nach Ausschreibung auch anderen Betreibern zu übertragen (siehe hierzu u.a. Anhang A) und im Güterverkehr private Bahnen ins Geschäft zu bringen. Alle Betreiber entrichten für den Verkehr sogenannte Trassenpreise an DB Netz AG. Um die Gestaltung dieser Preise hat es in den letzten Monaten heftigen Streit gegeben, der nunmehr in eine etwas weitgehender Selbständigkeit der DB Netz AG eingemündet ist. Wettbewerbsgleichheit herrscht auf dem Schienennetz gleichwohl noch nicht.
- Nicht unerwähnt darf bleiben, dass es bahnsseitig zwei weitere Ansprechpartner gibt: Für die Bahnhöfe und Haltepunkte ist DB Station & Service zuständig, wobei der Südhaz in diesem Fall einmal relativ ortsnah über die Bahnhofsmanager in Göttingen und Nordhausen bedient wird, für den Verkauf der Fahrkarten DB Reise & Touristik (auch für die Betreuung der verkaufenden Reisebüros). Letztgenannte Gesellschaft ist im Südhaz nur noch in Northeim, Herzberg und Nordhausen und via Auftrag an DB Netz AG (!) in Osterode Hbf, Gittelde und Walkenried präsent. Allerdings verkaufen auch mehrere Reisebüros DB-Fahrausweise.

Die DB als Konzern hat 2000 ein Programm zur Regionalisierung der Verantwortlichkeiten präsentiert. Es sollten, gerade um im ländlichen Raum die Aufsplitterung der Verantwortung zu minimieren und „ortsnäher“ arbeiten zu können, regionale Netze gebildet werden (auch als REGENT bekannt geworden). Im Südhaz wäre das „Harz-Weser-Netz“ mit Sitz in Kreiensen zuständig geworden. Doch ist das Programm mehrfach aufgeschoben worden und kam bisher über einige Pilotierungen (u.a. Kurhessen-Bahn, Erzgebirgs-Netz) nicht hinaus. Im bestehenden Zuständigkeitsvakuum ist es besonders schwierig, Südhaz Interessen durchzusetzen.

Drittes Ereignis zunächst im niedersächsischen Südhazteil war die Gründung des Verkehrsverbundes Süd-Niedersachsen (VSN) und die Schaffung eines seit dem 01. April 1999 geltenden Verbundtarifs. Die Aufgaben des Kreises Osterode im ÖPNV sind damit an den Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) übergegangen. Der ZVSN ist insbesondere Träger des straßengebundenen ÖPNV und zuständig für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans. In Thüringen gibt es seit kurzem ebenfalls einen Zweckverband für Nordthüringen (NVN), dem der Kreis Nordhausen angehört und der seinen Sitz sogar in Nordhausen hat. Über den Nahverkehrsplan (NVP) nimmt der ZVSN einen gewissen Einfluss auch auf den Schienenpersonennahverkehr und ist auf jeden Fall für die Gestaltung der Schnittstellen zuständig.

Der ZVSN ist nicht zuständig für

- Die Gestaltung der Fahrpläne im Busverkehr. Dies ist weiterhin Angelegenheit der Verkehrsunternehmen, also im Kreis Osterode der RBB, des Kreisverkehrsbetriebes und der Firma Hahne.
- Die Gestaltung der Tarife. Hier ist er nur Partner einer Arbeitsgemeinschaft Tarif (AG Tarif), der alle Verkehrsunternehmen in Süd-Niedersachsen sowie DB Regio angehören.

Wesentliche Teile des Angebots entziehen sich damit einer unmittelbaren öffentlichen Zuständigkeit. Unter diesen Einschränkungen leidet auch der beim ZVSN eingerichtete Fahrgastbeirat, der ja gerade auf Angebot und Preise Einfluss nehmen möchte und sollte.

Inwieweit die vorgenannten Konstruktionen auch für den im Aufbau begriffenen Verbund in Nord-Thüringen (NVN) gelten, ist derzeit noch nicht zu beurteilen. Zwischen dem Kreisbusverkehr und der Nordhäuser Straßenbahn gibt es einen Übergangstarif, der die Benutzung beider Verkehrsmittel verbilligt. Übergangstarife zur DB gibt es bislang in Nordthüringen nicht.

Im VSN gibt einen Verbundtarif, dessen großer Vorteil – die Mitnutzung der Stadtbusse in Göttingen – für den Südhaz nur bedingt von Interesse ist. Im reinen Nachbarschaftsverkehr kam es teilweise zu deutlichen Preissprüngen. Kaum bekannt ist, dass es zwischen den Kreisen Osterode und Goslar weiterhin einen Übergangstarif Harz gibt, dem allerdings DB Regio wiederum nicht angehört! Damit ist eine Karte, mit der Bahn und Bus gleichermaßen zu nutzen sind, nicht möglich.

Während der SPNV mit Transfermitteln des Bundes durch die Länder gestaltet wird, gibt es eine unmittelbare Förderung des Busverkehrs im Südhaz – abgesehen von Stadtbus in Osterode - nicht. Maßgeblich für den Busverkehr im ländlichen Raum ist mithin eindeutig der – wiederum von Land und Kommunen zu finanzierende – Schülerverkehr. Soweit dieser in den Linienverkehr integriert ist, gibt es über diesen Weg auch gewisse Gestaltungsmöglichkeiten. Im Kreis Osterode am Harz wird jedoch ein nicht unerheblicher Teil der Schüler noch immer im freigestellten Schülerverkehr befördert, d.h. parallel zum Linienverkehr und auf eigener finanzieller Basis. Im Kreis Nordhausen ist der Schülerverkehr fast vollständig in den Linienverkehr integriert.

Zusammenfassend ist festzuhalten: Mit der Bahnreform und der Gründung des VSN (NVN) hat sich die Zahl der Ansprechpartner vervielfacht. Das macht die Gestaltung des ÖPNV nicht unbedingt einfacher: So ist für die Fahrscheinautomaten, die auf Bahnhöfen Verbundfahrscheine abgeben, weiterhin DB Regio zuständig... Zugleich hat sich der Gestaltungsspielraum dank neuer Partner und neuer Finanzierungsmittel erheblich erweitert. Hiervon ist im Südhaz allerdings noch nicht allzu viel wirksam geworden. Zur Lösung des Problems sind sowohl bundes- wie landespolitische als auch kommunale Aktivitäten erforderlich. Politiker aller Ebenen sind gefragt.

2.2. Fahrplanangebot

Das Angebot im Schienenverkehr wurde vor 2 Jahren durch neue Bestellungen der LNVG (im Abschnitt Ellrich – Nordhausen durch die NVS) umgestaltet. Es gibt eine Vorstufe zum integralen Taktfahrplan (ITF). Der ITF soll garantierte minutengleiche Übergänge an diversen Knoten zu jeder Stunde bzw. halben Stunde ermöglichen. In der

Vorstufe wurden die Knoten Ottbergen, Herzberg am Harz und Nordhausen gebildet. Northeim ist zu jeder zweiten Stunde in Verbindung mit den InterRegio-Zügen ebenfalls ein Knoten im Sinne des ITF.

Seit der Neukonzeption verkehren **zweistündlich RegionalExpress-Züge (RE) in der Relation Erfurt – Nordhausen – Northeim** und zurück. Sie sind in Herzberg mit den RegionalBahnen der Relation Braunschweig–Osterode – Herzberg und in Northeim mit den RB von und nach Ottbergen sowie den IR der Linie Hamburg – Northeim – Karlsruhe in beiden Richtungen verknüpft. In Nordhausen werden Anschlüsse an RB von und nach Halle hergestellt, allerdings mit 15 bzw. 30 Minuten Übergang. Die RE werden seit Mitte 2000 mit den neuen Triebwagen der Reihe VT 642 (Siemens-Reihe DESIRO) gefahren, die über niederflurige Einstiege, gute Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder und Kinderwagen sowie über eine Klimaanlage verfügen und maximal 120 km/h erreichen, deren Sitze aber für längere Strecken etwas spartanisch ausgefallen sind.

Alternierend hierzu – und damit zwischen Northeim und Nordhausen einen glatten Stundentakt herbeiführend – verkehren **RB der Linie Göttingen – Herzberg – Nordhausen** und zurück. In Herzberg sind sie mit den ebenfalls **zweistündlichen RB Braunschweig – Bad Lauterberg** verknüpft, in Göttingen werden diverse ICE nach Frankfurt und die RB Richtung Kassel/Bebra und zurück erreicht. In Nordhausen bestehen Anschlüsse an und von den RE der Linie Kassel – Nordhausen – Halle und zurück sowie an die RB von und nach Erfurt.

Die RB auf der Westharzstrecke stellen in Braunschweig gute Anschlüsse nach und von Berlin her und haben in Salzgitter-Ringelheim Anschlüsse von und nach Goslar. Beide RB-Linie werden mit den Triebwagen der Reihe VT 628 gefahren (DÜWAG), die maximal 120 km/h erreichen. Sie haben keinen Niederflur-Einstieg, wohl aber etwas bequemere Sitze und verfügen über eine Zwangsbelüftung, jedoch keine Klimaanlage. Mehrzweckräume für Kinderwagen und Fahrräder sind vorhanden. Ein Einstieg mit Rollstuhl ist beim VT 628 nicht möglich.

Mit RE und RB können u.a. die **Städte Hannover, Kassel, Göttingen oder Erfurt stündlich, Braunschweig zweistündlich** erreicht werden. Leider gelang es nicht, in Seesen einen weiteren Taktknoten zu bilden und damit Goslar noch besser anzubinden.

Weitgehend mit dem Schienenverkehr in Herzberg und Scharzfeld verknüpft, verkehrt **zweistündlich** – mit Verdichtungen im Schulverkehr – die **Buslinie Osterode – Herzberg – Bad Lauterberg (- St. Andreasberg)**. Mit dieser Linie, die zwischen Osterode und Herzberg alternierend zum Zug verkehrt, besteht zwischen beiden Städten und damit auch in den Relationen Osterode – Northeim, Osterode – Bad Lauterberg und Osterode – Nordhausen ein **Stundentakt an Werktagen und Samstag bis zum frühen Nachmittag**.

Noch in das Taktgefüge eingepasst wurde die **Buslinie Bad Lauterberg – Bad Sachsa – Walkenried – Zorge – Hohegeiß bzw. Wieda**. Sie verkehrt weitgehend **zweistündlich**, zwischen **Bad Sachsa und Walkenried stündlich**, und stellt Anschlüsse in den Bahnhöfen **Bad Sachsa (Relation Northeim – Stadtmitte und zurück)** und **Walkenried (Relationen Harz – Northeim und zurück sowie Nordhausen – Harz)** her. Die Linie wird allerdings mit teilweise etwas antiquierten Fahrzeugen befahren.

In Herzberg stellen zeitweise auch die **Buslinien Herzberg – Sieber, Herzberg – Lonau und Herzberg – Rhumspringe** Anschlüsse an die Züge der Südhazstrecken her. Die Linie Herzberg – Hattorf hat an beiden Endpunkten einige Anschlüsse an die Züge. Die **Buslinien Osterode – Bad Grund, Osterode – Bilshausen und Northeim – Osterode – Clausthal-Zellerfeld** verkehren nach individuellen Plänen ohne Schienenanbindung; allenfalls die **Clausthaler Linie** stellt in Northeim einige Anschlüsse an die Züge der Leinetalbahn her. Ohne Bedeutung für den regionalen Verkehr ist auch die **Linie Osterode – Kreiensen**, da nur noch 3-4 Busse überhaupt bis Kreiensen durchfahren. Reinen Innerortscharakter hat die **Linie Osterode – Riefensbeek-Kamschlacken**.

Im Kreis Nordhausen ist in Bezug auf die Südhazstrecke allein die **Buslinie Ellrich – Sülzhayn** von Bedeutung. Sie wurde zum letzten Fahrplanwechsel spürbar ausgedünnt, die meisten Fahrten sind jedoch in Ellrich mit den Zügen der Südhazstrecke verknüpft.

2.3. Schwachstellen im Fahrplanangebot

Die Schwachstellen im Schienenfahrplan ergeben sich zu einem erheblichen Teil aus der **mangelhaften Infrastruktur**. Mit anderen Worten: Die Züge können nicht so schnell fahren wie erforderlich, um weitere Anschlüsse herstellen zu können. Insoweit steht der Ausbau der Infrastruktur an allererster Stelle der Maßnahmen zur „Genesung“ des Südhaz ÖPNV.

- Zwar wurden 1998 und 1999 die Abschnitte Woffleben – Niedersachswerfen und Niedersachswerfen – Nordhausen grundlegend saniert und lassen wieder 100 km/h, konzeptionell sogar 120 km/h zu, doch wurden zwei Brücken nur oberflächlich instandgesetzt und gestatten nur 50 km/h. Hier gehen zirka 2 Minuten Fahrzeit verloren.
- Trotz verbindlicher Zusagen der DB Netz wurde der Abschnitt Woffleben – Ellrich bis heute noch nicht saniert. Statt mit 100 km/h (oder bis 1994 noch 75 km/h) sind nur 30 km/h gestattet! Auf etwa 5 km Länge büßen die Züge hier immerhin 5 Minuten Fahrzeit ein.
- Zwischen Ellrich und Walkenried geschah auch längere Zeit nichts: Abschnittsweise darf statt 80 km/h nur noch 60 km/h gefahren, Tendenz bei Nichtstun weiter fallend! Hierdurch büßen die Züge nochmals 1 Minute Fahrzeit ein.
- Die bisherige „La“ in Wulften – sie ist bei Herausgabe des Buches hoffentlich behoben – lässt nur 30 km/h zu und kostet die Züge eine weitere Minute Fahrzeit.

Zwischen Nordhausen und Northeim gehen **infrastrukturbedingt somit 9 Minuten Fahrzeit** verloren. Genau genommen sind es sogar noch mehr: Der durch langsames Fahren bedingte Kreuzungsaufenthalt in Ellrich kostet weitere 2-3 Minuten. Bei der – längst überfälligen – Herrichtung der Infrastruktur kann die Fahrzeit mithin um 10 Minuten gesenkt werden. Das bedeutet

- 65-70 Minuten für 70 Streckenkilometer und damit eine angemessene und zum Straßenverkehr gut konkurrenzfähige Reisegeschwindigkeit
- Neue Anschlüsse an die ICE in Göttingen nach und von Würzburg, Nürnberg und München
- Mehr Busanschlüsse in Bad Sachsa (Relation Nordhausen – Stadtmitte) und Walkenried (Relation Harz – Nordhausen), insgesamt 16 zusätzliche Verbindungen
- Eventuell Zeit, die für eine „Flügelung“ oder „Vereinigung“ von Zügen in Herzberg benötigt wird, wenn man die Leistungen nach und von Göttingen bzw. Braunschweig bündeln wollte
- Letzten Endes eine deutlich schnellere Erreichbarkeit der Zentren Göttingen und Nordhausen aus dem Südhaz.

Auf der Westharzstrecke Herzberg – Seesen darf zwischen Herzberg und Osterode nur 60 km/h gefahren werden, obwohl Radian und andere Einrichtungen ohne weiteres 80 km/h erlauben würden. Hierdurch büßen die Züge mindestens 2 Minuten Fahrzeit ein. Das klingt nicht gewaltig, aber die Wirkungen sind erheblich: Eine Verschiebung der Kreuzungen in Gittelde erlaubt ein zügigeres Fahren bis Ringelheim und damit den Übergang auf die IRE nach und von Hannover. Eventuell kann auch ein Knoten Seesen eingerichtet werden, was die Erreichbarkeit von Goslar verbessern würde.

Aus der Infrastruktur ergeben sich, wie erwähnt, auch die **Fahrplanschwächen**: Fehlende Anschlüsse an die süddeutschen ICE in Göttingen und fehlender Übergang in der Relation Osterode – Hildesheim – Hannover und

zurück in Ringelheim. Touristisch interessante Angebote in den Harz mit Bahn und Bus können nicht gemacht werden, weil zum Übergang 3-4 Minuten fehlen.

Eine weitere, oft beklagte Schwachstelle im Schienenverkehr ist die fehlende Durchbindung nach Westdeutschland über Ottbergen und Altenbeken. Nach der Wende wurde sogar ein D-Zug-Paar Halle – Köln – Halle via Walkenried eingerichtet, aber schon bald dem Liniengedanken der DB geopfert – ohne dass sich übrigens im Südhaz politischer Protest bemerkbar gemacht hätte! In der Folge wurden auch die Zugläufe Halle – Altenbeken oder Erfurt – Altenbeken gestrichen. Wer aus dem Südhaz in das Ruhrgebiet will, muss derzeit entweder über Northeim und Hannover fahren – recht flott, aber mit zweimaligem Umstieg und teuer – oder er muss in Northeim, Ottbergen und Altenbeken umsteigen. Kein Wunder, dass sich frühere Gäste aus dieser Region umorientierten und leichter erreichbare Ziele auserkoren haben. Der Harz ist die aus dem Ruhrgebiet am schlechtesten erreichbare Urlaubsregion.

Die Vertaktung der Züge nach und von Bad Lauterberg und deren Verlängerung nach Braunschweig war unzweifelhaft eine positive Entscheidung. Sie hat gleichwohl am Kernproblem des Bad Lauterberger Nahverkehrs, der peripheren Lage des Bahnhofs, nichts geändert. Da zudem die Anbindung an Osterode in den Morgenstunden schlechter geworden ist, haben sich die Fahrgastzahlen nicht so entwickelt wie erhofft. Hier zeigt sich, dass isolierte Maßnahmen bei einem Verkehrsmittel ohne Einbindung in das Gesamtsystem des ÖPNV unter Umständen keine Fortschritte ergeben.

Als Schwachstelle kann man durchaus auch den Zustand einiger Bahnhöfe entlang beider Südhazstrecken sehen. Die DB benötigt sie nicht mehr, nach Abzug der letzten Mitarbeiter verkommen sie zusehends. Verspraye Wände oder gar ruinöse Zustände vermitteln dem Fahrgast das Gefühl, hier nicht mehr willkommen zu sein. Absolutes Schlusslicht in dieser Hinsicht ist Scharzfeld: Vermauerte und vernagelte Fenster am Bahnhof, dürftige Unterstellmöglichkeiten, ein Fahrscheinautomat ohne Wetterschutz und ein düsteres Buswartehäuschen prägen einen Knotenpunkt mit diversen Umsteigern, darunter anreisenden Kurgästen und Urlaubern.

Im Busverkehr resultieren die Schwachstellen aus den „undurchdringlichen Grenzen“ vor allem aus dem Südhaz in den Oberharz. Die Linie Bad Lauterberg – Braunlage durch das Odertal wurde vor Jahren eingestellt, die Linie Bad Sachsa – Goslar existiert nur mehr mehrfach gebrochen (Umstieg in Bad Lauterberg und in St Andreasberg), die früher durchgehende Linie Walkenried – Bad Harzburg ist seit langem in Hohegeiß (und nicht etwa im logisch richtigen Punkt Braunlage) gebrochen. Neben dem Fahrplanbruch und dem Umsteigezwang gibt es auch einen Tarifbruch, der lediglich für Ziele/Quellen in den Kreisen Goslar und Osterode nicht gilt, allerdings nur dann, wenn man nicht den Zug benutzt. Attraktive Ziele im Oberharz sind für Südhazler, ihre Gäste oder Reisende aus Northeim und Göttingen nur mit erheblichen Erschwernissen erreichbar. Am Wochenende ist es nahezu unmöglich, aus dem Südhaz in den Oberharz zu kommen!

Das hat erhebliche Folgen auch für den Zugverkehr: So schickt der DB-Computer Fahrgäste aus Süddeutschland nach Braunlage im Zweifel über Bad Harzburg. Kunden gehen so auch der Südhazstrecke verloren, obwohl es zwischen Göttingen und Braunlage werktäglich ein nahezu zweistündliches Angebot über Walkenried und Hohegeiß gibt!

Wer also hier lediglich „lokal“ denkt, übersieht die nachteiligen Folgen für das gesamte Verkehrsangebot. Es ist für die gegenwärtige Situation sehr bezeichnend, dass die aufkommenstarken Touristikmagneten Bad Lauterberg, Bad Sachsa und Braunlage nicht direkt miteinander verbunden sind.

Eine weitere Schwachstelle resultiert aus dem Fehlen eines geeigneten Verknüpfungspunktes Schiene/Bus in Osterode am Harz. So können Reisende von der Westharzstrecke nicht in die Busse nach Clausthal umsteigen und umgekehrt. Auch der Stadtbus verkehrt losgebst vom Zugverkehr.

Die zweitgrößte Stadt des Kreises Osterode, Herzberg am Harz, verfügt über einen peripher gelegenen Hauptbahnhof und keinen Stadtbusverkehr. Die Umsetzung eines auch mit Unterstützung der Initiative entwickelten Konzepts, welches die Schaffung eines Stadtbusnetzes durch neue Liniendurchführungen der vorhandenen Buslinien vorsah, scheiterte zum einen an den noch lange laufenden Konzessionen und dem weiterhin freigestellten Schülerverkehr und zum anderen an der mangelnden Bereitschaft, ein mögliches Defizit von 60.000 DM p.a. (30.000 € p.a.) zu tragen. Nichtsdestotrotz: Herzberg benötigt einen Stadtbus.

Infolge der Einschränkungen des Fahrplans der Buslinie 450 verfügt auch die recht weitläufige Stadt Bad Lauterberg über keinen einer Stadt dieser Größe und angesichts des Kurbetriebes angemessenen Busverkehr mehr. Ein Konzept lässt sich hier allerdings am ehesten in Verbindung mit der Lösung des Bahnhofproblems darstellen. Analog zu anderen Kurorten muss Bad Lauterberg ein „Stadt- und Kurbussystem“ schaffen.

2.4 Tarife

Der Südhaz gehört zum überwiegenden Teil zum „Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen“ (VSN), der für die Kreise Osterode, Northeim, Göttingen und Holzminden und die Stadt Göttingen einen Gemeinschaftstarif anbietet. Dieser erlaubt die durchgängige Benutzung aller Verkehrsmittel im Verbundgebiet, hat jedoch im Kreis Osterode, wo dieses nur in wenigen Fällen möglich ist, in der Regel zu einer spürbaren Anhebung der Fahrpreise geführt. Besonders im Orts- und Nachbarortsverkehr sind die Preise erheblich gestiegen, während sie für Fahrten in das Oberzentrum Göttingen zum Teil günstiger wurden. Um die Auswirkungen im touristischen Bereich in Grenzen zu halten, wurde zwischen den Kreisen Osterode und Goslar ein Übergangstarif eingeführt, der jedoch in den Fahrplanmedien kaum erwähnt und zudem von DB Regio nicht anerkannt wird. Das „SWT“ der DB wird im VSN nur im Schienenverkehr akzeptiert.

Im Kreis Nordhausen zeichnet sich die Einführung eines Verbundtarifs ab, der auch die Nordhäuser Straßenbahn und die Harzer Schmalspurbahnen einschließen wird.

Bis heute ist offen, ob zwischen Walkenried und Ellrich „tarifliches Niemandsland“ entsteht. Der VSN reicht bis Walkenried, der NVN möglicherweise bis Ellrich.

2.5 Schwachstellen im Tarifangebot

Eine eindeutige Schwachstelle stellt der VSN dar: Es gibt diesen Verbund ja eigentlich gar nicht, aber unter seinem „Logo“ agieren mehr als ein Dutzend Verkehrsunternehmen, ein Zweckverband, ein Landkreis und eine Großstadt und versuchen, den Nahverkehr im niedersächsischen Teil des Südhazes zu gestalten. Dieses Unterfangen ist angesichts der zum Beispiel bei den Fahrpreisen herzustellenden Einstimmigkeit fast zum Scheitern verurteilt. So konnten die Stadtwerke Göttingen bereits mehrfach Angebote torpedieren, die auf dem Lande durchaus Sinn machen, weil sie in der Stadt Überfüllungen in ihren Bussen befürchten. Klassisches Beispiel ist die Mitnahmemöglichkeit bei Zeitkartenbesitzern, die im VSN erst am Samstag Nachmittag einsetzt, weil die Stadtwerke – mittlerweile an RBB verkauft – dies in Göttingen vormittags nicht möchten. Im Kreis Osterode könnte gerade hiermit jedoch ein echter Mehrwert zur Zeitkarte geschaffen werden! Auch die „Karte zum Rungurken“ für Jugendliche wurde letztlich von den Stadtwerken zu Fall gebracht. Die Region – und damit auch der im Südhaz wichtige, für die Stadt Göttingen aber vergleichsweise unwichtige touristische Verkehr – leiden unter fehlenden Angeboten für Touristen und im Vergleich eindeutig zu hohen Fahrpreisen.

Geradezu „pervers“ ist die fehlende Erlaubnis für Besitzer des „Schönen Wochenende“-Tickets der Bahn, dieses auch in den Bussen des VSN zu benutzen. Im ZGB – also im Ober- und Nordharz – geht dieses ebenso wie im Ostharz. Die Folge: Gruppen „umfahren“ den Südhaz, um zusätzliche Ausgaben für kurze Buszwischenstücke zu vermeiden, die andernorts nicht auftreten. Es ist am Wochenende von Göttingen nach Braunlage preiswerter, den großen Umweg über Bad Harzburg zu machen, anstatt das VSN-Gebiet zu durchqueren. Mehr Phantasie und

Durchsetzungsvermögen bei der Gestaltung örtlicher und Südharzer Fahrpreisangebote ist unbedingt vonnöten.

Unbedingt vermieden werden muss bei Einführung des NVN-Tarifs ein „weißer Fleck“ auf der Tariffkarte zwischen Thüringen und Niedersachsen. Zwischen Walkenried und Ellrich würde dann der DPT-Tarif der Bahn gelten, davor und dahinter jeweils Verbundtarife. Dies wäre niemandem, keinen Einheimischen, schon gar nicht einem Gast, vermittelbar.

2.6 Umfeld

Sehr beklagenswert ist das regelmäßige „Vergessen“ des Südharzes bei Vermarktungsaktivitäten für den gesamten Harz. So verkehrt nördlich mit größter Selbstverständlichkeit der „Harz-Express“ zwischen Hannover, Goslar und Halle. Er nähert sich dem Harz keineswegs mehr als die Züge der Süd- oder Westharzstrecke. Prospekte der Nationalparkverwaltung enthalten regelmäßig keine Hinweise auf Anreisemöglichkeiten aus dem Süden, obgleich diese zumindestens werktaglich trotz Erschwernissen ja noch vorhanden sind. Im Gegensatz zum Nordharz oder gar zu HSB ist der ÖPNV im Südharz kein „Markenartikel“ und verfügt auch über kein „Branding“, wie es jüngst bei der Heidebahn gelungen ist.

3. Bis 2005 umzusetzende Verbesserungen

Aus der Zustandsbeschreibung und den Schwachstellen resultieren die Verbesserungsansätze. Es gilt, mit allen Beteiligten und Zuständigen ein „Paket“ zu schnüren, welches im Zeitraum des kommenden Nahverkehrsplans (2002 – 2005) den Südharzer Nahverkehr nachhaltig voranbringt. In Anbetracht der „vielen Köche“ ist die Einrichtung einer zentralen Arbeitsgemeinschaft Südharzer ÖPNV angezeigt – keine der zuvor genannten Institutionen ist in der Lage bzw. besitzt die Ortsnähe, um in einer konzertierten Aktion Bahn und Bus im Südharz zu nachhaltigem Erfolg zu verhelfen.

3.1. Schienenverkehr

3.1.1. Infrastruktur

Die Sanierung der Südharzstrecke muss zügig fortgesetzt werden und insgesamt – d.h. auf allen 70 Streckenkilometern – bis 2005 abgeschlossen werden. Im einzelnen sind erforderlich

- Abschluss der Sanierung der „La“ in Wulften, Wiederherstellung von 100 km/h Streckengeschwindigkeit in diesem Bereich
- Schienenauswechslungen zwischen Herzberg und Scharzfeld sowie Scharzfeld und Walkenried mit dem Ziel, 90 km/h bzw. abschnittsweise 100 km/h zu halten bzw. wieder zu ermöglichen. Die Ein- und Ausfahrten in Scharzfeld sind wieder für 80 – 90 km/h zu gestalten (Weichenerneuerung)
- Erneuerung des Oberbaus zwischen Walkenried und Ellrich, um hier wieder mit 90 km/h fahren zu können
- Grundsaniierung des Abschnitts Ellrich – Woffleben mit Senkstelle Cleysingen für 100 km/h (konzeptionell 120 km/h)
- Austausch der Zorge- und Berebrücke in Niedersachswerfen und deren Befahrbarkeit mit 100 km/h (konzeptionell 120 km/h)

Die Westharzstrecke muss durch höhere Geschwindigkeit aufgewertet werden. Zwischen Herzberg und Seesen sind durchgängig wieder 80 km/h zuzulassen.

Auf beiden Strecken ist PZB 90 durchgängig einzubauen, um die – heute schon im Vergleich zu anderen Strecken hohe! – Sicherheit der Fahrgäste weiter zu erhöhen.

In Zusammenarbeit mit den Kommunen sind Lösungen für die Empfangsgebäude in folgenden Bahnhöfen zu finden:

- Herzberg: Der Bahnhof muss besetzt bleiben. Die Wartehalle muss tagsüber zugänglich sein. Es ist für einen ITF-Knoten vollkommen unzureichend, wenn Reisende sich ausschließlich auf den Bahnsteigen aufhalten können! Durch Anwesenheit von Personal muss auch der beginnenden Verwahrlosung (Sprayer) Einhalt geboten werden.
- Scharzfeld: Die mehr als katastrophale Situation bedarf dringendst einer Lösung. Hier wird zwischen den Zügen bzw. Zug und Bus umgestiegen. Entsprechende Unterstellmöglichkeiten fehlen. Das Gebäude erinnert an entsprechende Standards auf dem Balkan; es gehört abgetragen. An seiner Stelle sollte mindestens ein Plus Punkt wie in Wulften aufgestellt werden. Das Umfeld muss gestaltet werden (Grünanlage, Parkplatz, Bushaltestelle).
- Bad Sachsa: Nach Auszug der DB verkommt die Anlage zusehends. Es erscheint sinnvoller, den Bahnhof abzureißen und beidseitig Plus-Punkte und weitere Unterstellmöglichkeiten aufzustellen und den Rest zu gestalten (Grünanlage). Hier wird zusätzlich empfohlen, zwei Kameras anzubringen, die vom Bahnhof Walkenried aus eine Überwachung des Geländes erlauben und die Schwelle für Unflug spürbar heraufsetzen.

- Ellrich: Sowohl das EG als auch die Zufahrt sind eine Zumutung. Der Weg zum Bahnhof führt an beidseitigen Ruinen vorüber. Auch hier sollte der Bahnhof abgetragen und durch transparentere Einrichtungen ersetzt werden. Zugleich muss ganz dringend etwas geschehen, um den Fahr Gästen ein besseres Gefühl auf dem Weg vom und zum Bahnhof zu vermitteln.
- Osterode: Hier müssen sowohl der Hauptbahnhof als auch der Hp Süd verlegt werden. Am neuen Hp Mitte muss eine Verknüpfung mit den Überland- als auch den Stadtbussen hergestellt werden. Der Hp Süd neu muss das neu entstandene Schulzentrum bedienen.

Mehrere Bahnhöfe bzw. Haltepunkte weisen keine ausreichend hohen bzw. unterschiedlich hohe Bahnsteigkanten auf. So wurde in Wulften eine Bahnsteigkante verlegt und zugleich kundengerecht erhöht, die andere verblieb auf alter Höhe. Im Zuge der noch verbleibenden Arbeiten in Wulften sollte unbedingt die zweite Bahnsteigkante angepasst werden.

Neue Haltepunkte sind entlang der Südharzstrecke ebenfalls einzurichten. Northeim Mühlenort hat bei der volkswirtschaftlichen Bewertung durch die LNVG ein positives Ergebnis erreicht. Als Grund für den dennoch immer noch nicht geplanten Bau werden nun Fahrplanzwänge angeführt, die sich mit der Sanierung der Südharzstrecke allerdings erledigt hätten. Dann stünde diesem innenstadtnah gelegenen und damit attraktiven Halt eigentlich nichts mehr im Wege. Der Haltepunkt Bad Lauterberg (Barbis) wäre bei einer Konzeptänderung für den Abschnitt Scharzfeld – Bad Lauterberg anzustreben. In diesem Zusammenhang müsste dann konsequenterweise aber auch über den Bahnhof Scharzfeld, der nur wenige 100 m von einem neuen Halt in Barbis entfernt äge, nachzudenken, ebenso über die Wiedererrichtung des Haltepunktes Scharzfeld West, von dem aus Scharzfeld wesentlich besser erschlossen würde. Nicht neu, aber zu verlegen sind die Halte in Osterode (Hbf nach Mitte, Süd nach Schulzentrum Leede).

3.1.2 Fahrplan

Der Fahrplan der Bahnstrecken muss nicht wesentlich erweitert werden. Vielmehr müssen durch schnelleres Fahren mehr Anschlüsse hergestellt und die Erreichbarkeit der Zentren verbessert werden. Neben dem Taktknoten Herzberg sollte auch ein Knoten Seesen hergestellt werden. Darüber hinaus wird angeregt:

- Herstellung einer Durchbindung der RE Erfurt – Northeim bis Ottbergen, um einen Umsteigevorgang zu vermeiden (und um einen Hp Northeim Mühlenort attraktiver zu machen). Die Fahrplanrassen lassen diese kostenneutrale Durchbindung ohne weiteres zu. Um den Weg in das Ruhrgebiet bzw. von dort in den Südharz weiter zu verbessern, wird angeregt, eine „Flügelung“ in Ottbergen zu prüfen. In Ottbergen würden dann die Züge aus Northeim bzw. Holzminden zusammengekuppelt und gemeinsam bis Paderborn verkehren bzw. sich von dort kommend wieder trennen. Damit müsste in der Relation Nordhausen – Ruhr nur noch einmal, nämlich in Paderborn, umgestiegen werden! Flügelungen dieser Art sind inzwischen gang und gäbe. Achtung: Das Land NRW schreibt derzeit die Zugleistungen im Weserbergland aus!
- Herstellung der Übergänge Osterode – Hannover – Osterode in Salzgitter-Ringelheim und der ICE-Übergänge nach und von München in Göttingen.
- Herstellung der Übergänge Nordhausen – Bad Sachsa Zentrum und Harz – Nordhausen in Bad Sachsa bzw. Walkenried.

Ein besonderes Problem ist die Beibehaltung des Zugverkehrs nach Bad Lauterberg. Auf dem kurzen Stück sind nur etwas mehr als 100 Fahrgäste/Tag unterwegs. Der Bahnhof Bad Lauterberg liegt sehr ungünstig, dort ankommende Gäste müssen sich in der Regel eines weiteren Verkehrsmittels bedienen. Die derzeit schwache Nutzung kann aber auch mit der jetzigen Fahrplan- und Fahrpreisgestaltung zusammenhängen. Vor Aufgabe der Schienenanbindung wären folglich diese Schwachstellen zu überprüfen. Freilich: Der Haltepunkt Kurpark ist wohl ein- für allemal dahin und damit eine Systemchwäche zementiert. Die Aufgabe des Streckenstücks wäre allerdings an folgende Bedingungen zu knüpfen:

- Der Name Bad Lauterberg muss bahnseitig erhalten bleiben, entweder durch Aufnahme in den Namen des Bahnhofs Scharzfeld („Scharzfeld – Bad Lauterberg“) oder durch Neuanlage einer Station auf Barbiser Gebiet.
- Die bisherigen Züge Braunschweig – Bad Lauterberg – Braunschweig dürfen nicht in Herzberg enden. Vielmehr ist auch hier eine Flügelung anzustreben: Die RB von Göttingen und Braunschweig werden in Herzberg vereinigt und verkehren ab dort bis Nordhausen zusammen und umgekehrt. Damit würde für einen grösseren Teil des Südharzes auch Braunschweig umsteigefrei erreichbar bleiben bzw. werden. Im anderen Fall – bei einem Endpunkt Herzberg der Braunschweiger Züge – droht den Reisenden aus Richtung Braunschweig nach Bad Lauterberg statt des bisherigen umsteigefreien Reisens – allerdings verbunden mit einer Abholung oder einer Taxibestellung am Bahnhof Bad Lauterberg – ein mehrmaliger Umsteigewang. Diese Einschränkung der Attraktivität des Kneippheilbades wäre nicht hinnehmbar.
- Eine „Kompensation“ aus Südharzer Sicht bei Aufgabe der Verbindung Scharzfeld – Bad Lauterberg wäre eine Verdichtung des Zugverkehrs zwischen Herzberg und Seesen, wobei dort freilich die Anschlüsse an und von den Regionalbahnen Holzminden – Seesen – Braunschweig und zurück hergestellt werden müssten, um dem Südharz einen Stundentakt in den Relationen Südharz – Braunschweig (- Berlin) und Südharz – Hildesheim – Hannover bzw. Südharz – Goslar bieten zu können. Beides – der Stundentakt und die Durchbindung mittels Flügelung – sind auch miteinander kombinierbar.
- Ab Scharzfeld (oder Barbis) muss ein erweitertes Bussystem geschaffen werden. Vorstellbar ist, mit einem Midibus stündlich im Anschluss an die Züge direkt nach Bad Lauterberg zu fahren und dort neben dem Postplatz weitere Ziele nach Wunsch anzusteuern, während alle 2 Stunden der Linienbus über Barbis und Postplatz in Richtung Odertal und St Andreasberg verkehrt. Für die Masse der Kunden bleibt es damit im Hinblick auf ihre Ziele in Bad Lauterberg bei einem einmaligen Umsteigevorgang. Der Zu und Abbringerbus muss niederflurig ausgestattet sein und Gepäck und ggf. Fahrräder mitnehmen können. Zusätzlich sollten Fahrten der Linie 455 von Bad Sachsa kommend über den Postplatz hinaus bis zum Vitamar geführt werden. Für die Entwicklung eines solchen Systems steht die Initiative gern zur Verfügung. Anregungen sind in Anlage III dieses WeBbuchs enthalten.
- Das erweiterte Bussystem muss – anders als heute! – täglich bestehen. Es darf auch in der Folgezeit nicht zu Ausdünnungen u.a. am Wochenende kommen. Der bisherige Bahnhof Scharzfeld (oder der neue in Barbis) muss mit P & R sowie B & R Möglichkeiten ausgestattet werden, wobei die abgestellten Fahrzeuge einer gewissen Überwachung unterliegen müssen (kein Problem in Barbis, in Scharzfeld ggf. mit Kamera und Monitor auf dem Fahrdienstleiterstellwerk).

Eine grundsätzlich neue Aufgabenteilung zwischen Bahn und Bus im Raum Seesen – Herzberg – Bad Lauterberg mit dem Ziel einer Stärkung der Schiene zwischen Herzberg und Seesen sowie einer verbesserten stündlichen Anbindung von Bad Lauterberg an die Südharzstrecke sollte nicht von vornherein abgelehnt werden. Unter dem Strich könnte die gesamte Region hierbei besser abschneiden.

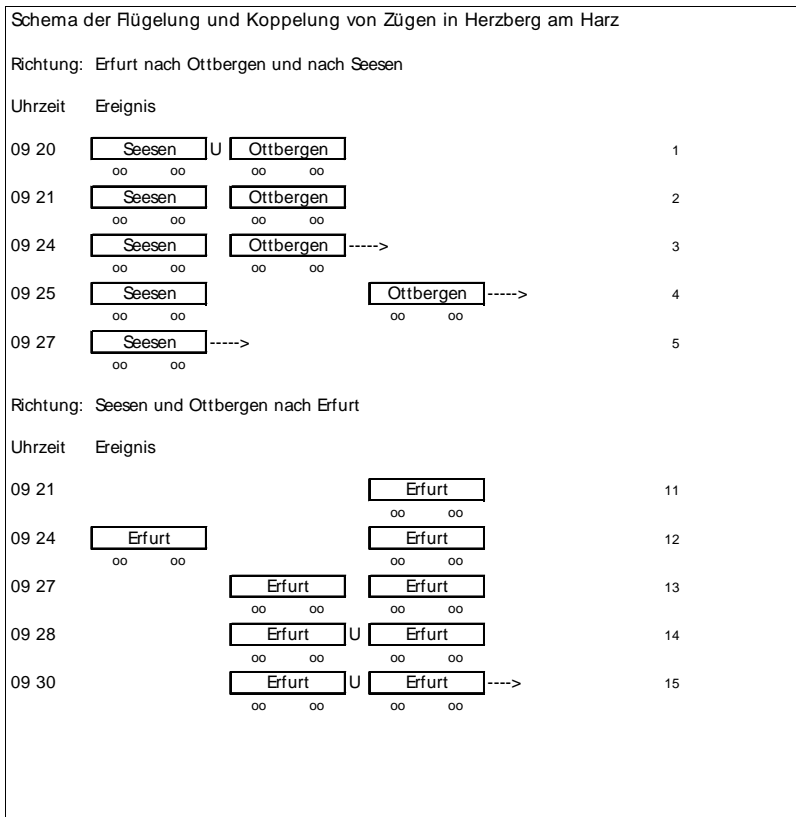


Tabelle 1: Schema einer Zugflügelung

- 1) Die beiden zusammengekuppelten Triebwagen laufen ein
 - 2) Die Scharfenbergkuppung zwischen den beiden Triebwagen wird gelöst
 - 3) Der vordere Zugteil nach Ottbergen fährt ab
 - 4) Der vordere Zugteil nach Ottbergen verlässt den Bahnhof
 - 5) Nach wenigen Minuten folgt der zweite Zugteil nach Seesen
-
- 11) Der erste Zug aus Seesen kommt an
 - 12) Der zweite Zug aus Ottbergen trifft ein und stoppt vor dem Zwischensignal
 - 13) Nach Freigabe des Signals zieht er vor und ...
 - 14) ... kuppelt am ersten Zugteil an
 - 15) Nach erfolgter Bremsprobe verlassen beide Züge zusammen den Bahnhof

3.2. Busverkehr

Die Änderungen resultieren zum Teil aus den neuen Verknüpfungsmöglichkeiten an den Bahnhöfen. Darüber hinaus wird angeregt:

- Schaffung eines Bussystems Südharz/Oberharz („Oberharz-Stern“) mit den Linien Bad Lauterberg – Braunlage – Hohegeiß – Zorge – Walkenried – Bad Sachsa – Bad Lauterberg und Bad Harzburg – Braunlage – Hohegeiß bzw. alternierend Wieda – Walkenried – Bad Sachsa in Verbindung mit den Linien Herzberg – Scharzfeld/Barbis – Bad Lauterberg – St Andreasberg, St Andreasberg – Braunlage und Braunlage – Wernigerode. Die bestehenden Linien gehen hierin auf. Eine Fahrplanstudie hierzu hat die Initiative zuvor bereits erarbeitet, sie kann via Internet (www.suedharzstrecke.de) abgerufen werden und ist diesem Weißbuch als Anlage I beigefügt. Mit diesem System wird in Verbindung mit einem verbesserten Schienenfahrplan die Erreichbarkeit touristischer Ziele untereinander und in Verbindung zum Oberharz mit Braunlage dramatisch verbessert. Für Urlauber und Kurgäste wird ein echter „Knüller“ und Mehrwert geschaffen.
- Das Problem der Erreichbarkeit des Herzberger Stadtteils Aue, des Krankenhauses und der Innenstadt muss erneut angepackt werden. Durch Verknüpfung der bisherigen regionalen Linien und deren teilweise Verlängerung (z.B. Pöhlde – Hbf – Stadtmitte – Krankenhaus oder Sieber – Stadtmitte – Hbf – Aue) kann ein Stadtbussystem relativ preisgünstig geschaffen werden. Voraussetzung ist die Integration des freigestellten Schülerverkehrs in die Aue in den Linienverkehr.
- In Bad Lauterberg sollte – unabhängig von der Bahnhofsfrage, aber durchaus auch verbunden mit dieser – ein Stadt- und Kurbussystem mit folgenden Grundzügen entstehen:
 - Beibehaltung der zweistündlichen Buslinie Herzberg – Scharzfeld – Barbis – Postplatz – Odertal (- St Andreasberg)
 - Verlängerung der Buslinie 455 bis zum Vitamar oder bis Odertal. Die Überlagerung beider Linien führt zu einem halbstündlichen Takt Postplatz – Odertal (im Südharz/Oberharz-Konzept führe die Linie 455 weiter über Odertalsperre bis Braunlage)
 - Schaffung eines Zu- und Abbringerbusses (Midibus, niederflurig) Scharzfeld Bf (oder Barbis Bf) – direkt Postplatz – weiter zu Zielen wie Kurkliniken und Hotels und zurück
- Die Erreichbarkeit der Kreisstadt Osterode aus dem östlichen Landkreis und aus dem Raum Ellrich muss durch Schließung der Fahrplanlücke um 6:30 Uhr ab Herzberg endlich verbessert werden.
- Bemerkenswert konsequent ist bisher die Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs in Osterode am Harz erfolgt. Mittlerweile sind viele Stadtteile an den Stadtbus angebunden. Der Bus ist dabei, sich zu einer eigenen „Marke“ zu entwickeln. Was noch fehlt, ist die Anbindung eines oder beider Bahnhöfe an den Stadtbus. Bei Verlegung des Hauptbahnhofs in die Nähe der Schachtrupp-Villa läge eine Lösung recht nahe. Bei längerer Verzögerung dieses Vorhabens sollte eine bessere Anbindung des Hauptbahnhofs an den Bus geprüft werden. Mindestens auf die Verknüpfung beider Systeme durch Hinweise usw. wäre zu achten.

3.3 Tarifliche Maßnahmen

Der Südharz benötigt mehr tarifliche Anreize für Urlauber, Kurgäste und Tagesgäste.

Das „SWT“ der DB muss durchgängig auch in den Bussen im Südharz Anerkennung finden, damit am Wochenende kleinere Gruppen den Weg zu uns finden. Immerhin kann man mit dem SWT an Samstagen über Bad Lauterberg und St Andreasberg in den Oberharz gelangen und erreicht Samstag und Sonntag über Walkenried den Hochharz bei Hohegeiß mit entsprechenden Wandermöglichkeiten. Eine weitere Möglichkeit besteht von Northeim mit dem Bus über Osterode nach Clausthal-Zellerfeld. Mit dem SWT käme man an Samstagen auch nach Sülzhayn und könnte sich auch dieses Wandergebiet erschließen.

Kritische Beobachter sollten berücksichtigen, dass Bahn- und Busfahrer in der Regel länger am gewählten Ort bleiben und in den meisten Fällen auch mehr Geld – zum Beispiel für gastronomische Leistungen – im Ort lassen. Eine Förderung der Reismöglichkeiten für kleine Gruppen nutzt insoweit auch touristischen Einrichtungen.

Für den Verkehr zwischen den Kur- und Urlaubsorten – zum Beispiel von Bad Lauterberg nach Bad Sachsa oder Walkenried, St Andreasberg und ggf. Braunlage – sollte es besondere „Tickets“ für Kurgäste usw. geben. So könnte eine SüdharzCard angeboten werden, die – angehängt an die Kurkarte – dem Gast beliebige Fahrten in einer abgegrenzten Region gestattet. Sehr begrüßenswerte Ansätze einiger Kommunen sollten zu einer gesamthaften Südharzer Maßnahme unter Einschluss der Schiene entwickelt werden.

3.4 Begleitende Maßnahmen

Das solcherart veränderte Angebot muss vermarktet werden. Für Pendler und andere „Einheimische“ ergibt sich die Verbesserung unmittelbar aus dem Fahrplan. Für Touristen, Kurgäste und Tagesgäste muss der erhebliche Mehrwert eines Aufenthaltes im Südharz erkennbar werden. Hierzu sollte ein Preisangebot gemacht werden. Möglich wären zum Beispiel:

- Eine „Wochenkarte“ oder „2- oder 3-Wochen-Karte“ für Urlauber und Kurgäste, mit der das Bus- und Zugangebot in der Region ohne weitere Einschränkungen genutzt werden kann oder
- Die Mitfahrt auf einigen Linien auf Kurkarte entweder kostenlos oder gegen Zahlung des halben Preises.
- Die Schaffung einer „SüdharzCard“ oder die Einbeziehung des Südharzes in eine „HarzCard“, die neben dem ÖPNV auch noch andere Vergünstigungen schafft (Eintritt in Museen oder Sportsätten).

Ergänzt werden sollte dieses Angebot durch die Herausgabe eines Wander- und Ausflugsführers, wie er in anderen Regionen bereits existiert („Wandern mit dem RVV“ in Regensburg zum Beispiel). Dabei muss der Südharz als ganzes vermarktet werden, d.h. es sind auch Touren über die Kreisgrenzen hinweg darzustellen. Hierzu muss zum Beispiel die Buslinie Ellrich – Sülzhayn auch in den Fahrplänen der Region Südniedersachsen abgedruckt werden, wie umgekehrt einige Buslinien im Kreis Osterode auch in den Medien des Kreises Nordhausen erscheinen sollten. Am sinnvollsten erscheint in diesem Zusammenhang die Auflage eines eigenen kreisgrenzenüberschreitenden Südharzer Fahrplans. Die Initiative wird den „Kleinen Südharzer“ diesbezüglich überarbeiten und im Frühjahr 2002 neu herausgeben.

Zu fragen ist in diesem Zusammenhang, warum der Südharz im Programm „Fahrziel Natur“, welches die DB gemeinsam mit Umweltverbänden pilotiert, der Nordharz zwar großflächig, der Südharz aber wiederum nur über einen einzigen – im Prinzip noch dazu ungeeigneten – Zielbahnhof, nämlich Bad Lauterberg, enthalten ist. Die Nationalparke müssen auch aus dem Süden erreichbar sein; dazu fehlt derzeit besonders am Wochenende das Fahrplanangebot, hierauf wäre aber auch vermarktungstechnisch hinzuwirken.

Alles in allem müssen alle Kunden von Bahn und Bus das Gefühl haben, nicht nur „Kunden 3. Klasse“ zu sein, sondern ein dem individuellen Verkehr vergleichbar gutes Angebot nutzen zu können – ohne zusätzlichen Stress und im Sinne eines sanften Tourismus.

Zur Koordination und Umsetzung sollte eine Arbeitsgruppe eingerichtet werden, der folgende Personen angehören:

- | | |
|---|----------|
| • Vertreter der beiden Landesnahverkehrsgesellschaften LNVG und NVS | 2 |
| • Vertreter der beiden Zweckverbände Nahverkehr | 2 |
| • Vertreter der beiden Landkreise | 2 |
| • Vertreter der DB AG (bei REGENT der Regionalbeauftragte) | 1 oder 2 |
| • DB Regio, DB Netz, DB Station & Service | 3 |
| • Je ein Bürgermeister und ein Kurdirektor | 2 |

Ein Vertreter der Initiative bzw. der sie tragenden Verbände sollte in dieser Gruppe gleichfalls vertreten sein.

Die Arbeitsgruppe sollte unter der Leitung des jeweiligen Landrats wechselnd in Osterode oder Nordhausen tagen. Tagungen sind mindestens vierteljährlich, bei Bedarf öfter, durchzuführen. Je nach Thema sind MdB oder MdL hinzuzubitten. Sie wird wegen der vielfältigen Zuständigkeit und der damit drohenden Gefahr der Zersplitterung von Aktivitäten bzw. der Verpuffung von Aktionen für unbedingt erforderlich gehalten.

Anhang A

Beispiele für erfolgreiche Initiativen zur Belegung des ÖPNV

Die nachstehenden Beispiele und die der Anhänge B und C beruhen zum Teil auf eigenem Erleben der Autoren, zum Teil aber auch auf Veröffentlichungen der Fachpresse. Genannt seien hier vor allem die Zeitschriften „Eisenbahn-Kurier“, „Lok-Magazin“, „Lok-Report“, „stadtverkehr“, „Eisenbahn-Revue“ und „Pro Bahn Zeitung“.

Es gibt in Europa und in Deutschland zahlreiche Beispiele für erfolgreiche Initiativen zur Belegung des ÖPNV. Es ist vielerorts gelungen, den ÖPNV auf Schiene und Strasse mit oder ohne Deutsche Bahn wieder in Gang zu setzen oder deutlich mehr Fahrgäste für Bahn und Bus zu gewinnen. Nachfolgend werden vor allem Beispiele aufgeführt, die sich in Regionen befinden, deren Struktur unserem Südharz ähnelt: Eher ländlich, nicht zu dicht besiedelt, mit touristischem Anstrich. Vorab wird aber "das" Beispiel für erfolgreiche Entwicklung präsentiert: Der Karlsruher Verkehrsverbund.

Der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV)

Der KVV ist mit dem VSN natürlich nicht vergleichbar. Karlsruhe ist wesentlich größer als die größte Stadt im VSN Göttingen, und auch das Umfeld ist dichter besiedelt. Inzwischen streckt der KVV seine fühler aber in sehr ländlich strukturierte Räume aus: Mit der Strecke Karlsruhe - Heilbronn wird der Kraichgau durchquert, der auch über die Strecken Bruchsal - Menzingen und Bruchsal - Odenheim erschlossen wird. Die erstgenannte Strecke war eine eingleisige DB-Hauptbahn mit vor sich hinkümmerndem Aufkommen, welches an den Streckenenden nach Karlsruhe einerseits und Heilbronn (110.000 Einwohner) andererseits etwas zunahm. Unter der Regie der Karlsruher Verkehrsbetriebe wandelte sie sich zu einer elektrifizierten Überlandbahn, auf der inzwischen straßenbahnähnliche Triebwagen im Halbstundentakt verkehren. In diesem Sommer ging die Verlängerung in die Heilbronner Innenstadt in Betrieb, während am anderen Ende schon seit Jahren nach Karlsruhe hineingefahren wird. Das Fahrgastaufkommen ist um ein vielfaches gestiegen. Die Strecken nach Menzingen und Odenheim waren prinzipiell stilllegungsgefährdet und werden nun im S-Bahn-Takt ebenfalls mit elektrischen Triebwagen befahren. Als nächstes streben die Verkehrsbetriebe die Übernahme der DB-Strecke Rastatt - Freudenstadt an. Der KVV ist damit leuchtendes "Leitbild" für die Entwicklung des ÖPNV auch in scheinbar aussichtsloser Lage. Das „Karlsruher Modell“ wurde inzwischen erfolgreich nach Saarbrücken und Kassel übertragen.

Die Usedomer Bäderbahn (UBB)

An dieser Gesellschaft ist die DB beteiligt. Die eingleisigen Nebenbahnen auf der Ostseeinsel kümmern sich nach der Wende vor sich hin und wurden inhaltlich instandgehalten. Ausschlaggebend für die Belegung war, dass man das Ostsee-Idyll mit den Seebädern Heringsdorf und Ahlbeck nicht allein dem Auto überlassen wollte. In der Folge wurden die Strecken saniert, die Bahnhöfe hergerichtet, der Fahrplan vertaktet, eine Schienenverbindung mit dem Festland in Wolgast geschaffen und neue Fahrzeuge beschafft (Stadler GTW 2/6). Das Fahrgastaufkommen stieg von 260.000 Kunden vor wenigen Jahren bis 2.500.000 Kunden in 2001, es hat sich also verzehnfacht! Die UBB wollen jetzt die alte Verbindung mit dem polnischen Swinemünde wieder aufbauen und ihren Verkehr weiter ausweiten.

Die MecklenburgBahn (MeBa)

Ein völlig anders gearteter Fall ist die Strecke Parchim - Schwerin - Rehna in Mecklenburg. Hier handelt es sich um den Zusammenschluss zweier ursprünglich getrennter eingleisiger Nebenstrecken im dünn besiedelten Umland Schwerins. Auch Schwerin als Landeshauptstadt rangiert mit 100.000 Ew lediglich in der "Preisklasse" von Göttingen. Der Betrieb wurde der neu gegründeten MecklenburgBahn übertragen, die ihm mit LINT-41-Triebwagen analog der NWB durchführt. Die Strecke wurde von der DB Netz noch nicht umfassend saniert, d.h. die volle Wirkung

der Innovation wird erst später erreicht. Dennoch steigen wenige Wochen nach Fahrplanumstellung bereits 23 % mehr Reisende in die Züge ein.

Die Vogtlandbahn (VB)

Auch die VB wurden von DB Netz hängen gelassen, die Sanierung der Strecken zog sich in die Länge. Auch hier geht es um mehrere eingleisige Nebenbahnen (Zwickau - Falkenstein - Klingenthal - Kraslice CD, Herlasgrün - Falkenstein - Adorf) im Einzugsgebiet von Zwickau (105.000 Ew) und Plauen (85.000 Ew). Die VB, eine Tochter der Regentalbahn, führt den Betrieb mit RegioSprintern durch, extrem leichten Fahrzeugen, die infolgedessen auch innerstädtisch verkehren können, sehr schnell beschleunigen und kurze Bremswege haben. Sie werden in Falkenstein jeweils geflügelt bzw. wieder aneinandergeschnitten. "Clou" ist die Einführung der VB bis in Zwickaus Stadtmitte parallel zur Straßenbahn. Nichts ist unmöglich! Der VB gelang es auch, einen alten Grenzübergang zur tschechischen Republik erfolgreich wiederzubeleben. Inzwischen erhält die VB mehr und mehr Aufträge und fährt auf DB-Gleisen jetzt auch zwischen Zwickau und Hof, Hof und Weiden sowie Plauen und Markredwitz, letzteres quer durch Tschechien. Es gelang, den seit der Wende anhaltenden Fahrgastschwund zu stoppen und eine Trendwende herbeizuführen, obwohl die Bevölkerungszahlen hier noch rückläufig sind.

Die Burgenlandbahn

Diese gemeinsame Tochter von DB Regio und der Karsdorfer Eisenbahn (KEG) betreibt die Strecken Zeitz - Weissenfels, Zeitz - Naumburg, Naumburg - Artern, Merseburg - Schafstädt, Merseburg - Querfurt und Querfurt - Röblingen. Es werden zweiachsige Triebwagen der DWA eingesetzt (18 Stück wurden beschafft). Die Infrastruktur wurde auch hier von der DB verspätet saniert. Das Land Sachsen-Anhalt hat jetzt durchgesetzt, dass die Strecke Merseburg - Querfurt für rund 25 Mio. DM (13 Mio. €) saniert wird, um danach im Vorortverkehr Merseburgs (45.000 Ew) schneller fahren zu können. Auch die Burgenlandbahn konnte den jahrelangen Trend stoppen und das Fahrgastaufkommen stabilisieren bzw. bereits einige Zuwächse herbeiführen.

Die Waldbahn Plattling – Bayerisch Eisenstein

Die „Waldbahn“ hieß schon immer so, weil sie den Bayerischen Wald aus dem Donautal heraus erschließt. Mittlerweile ist unter der Obhut der Regentalbahn AG (RAG) ein Markenname daraus geworden, der auch die eingesetzten RegioShuttles ziert. Hier wird Identität geschaffen. Die Waldbahn betreibt neben der Hauptstrecke auch noch die beiden von Zwickau ausgehenden Strecken nach Grafenau und Bodenmais (Zwieseler Spinne), in deren Infrastruktur in den nächsten Jahren 25 Mio. DM (13 Mio. €) investiert werden. Übrigens wurde der „Lückenschluss“ in Eisenstein zur tschechischen Staatsbahn in Anwesenheit des damaligen Bundeskanzlers Helmut Kohl zelebriert und nicht so sang- und klanglos wie zwischen Walkenried und Ellrich Von der Waldbahn kann man – wie auch von der VB – besonders in strukturell nicht übermäßig gut situierten Regionen mit ausgeprägtem Fremdenverkehrscharakter profitieren.

Freiberger Bahn

Die Strecke Freiberg (60.000 Ew) – Holzgau auf den Kamm des Osterzgebirges war von der DB bereits abgeschrieben. Zuletzt saßen kaum mehr als ein Dutzend Fahrgäste in den wenigen Zügen. Dann kam die Freiberger Bahn. Sie fährt inzwischen mit RegioShuttles im 2-Stunden- bzw. Stundentakt auf angemessen sanierten Gleisen (80 km/h) und zählt mittlerweile 600 Reisende – eine Steigerung um über 300 %. An einzelnen Tagen werden schon bis zu 900 Reisende auf der 30 km langen Strecke gezählt.

Das „Seehäse“ hat sich etabliert

Fünf Jahre rollt es nun zwischen Radolfzell und Stockach, das von der schweizerischen Mittelthurgaubahn (MThB) betriebene „Seehäse“. Die Linie hat die ursprünglichen Erwartungen deutlich übertraffen. War man zunächst von

maximal 500.000 Fahrgästen pro Jahr ausgegangen, ist diese Zahl inzwischen auf über 800.000 angestiegen. Die Strecke Stahringen – Mengen war 1982 von der Deutschen Bundesbahn für den Personenverkehr stillgelegt worden. Am 17. Juli 1995 übertrug der Landkreis Konstanz die Instandsetzung und den Betrieb der von ihm in Pacht erworbenen Strecke an die MThB. Mit 19 Minuten Reisezeit unterschreitet der Zug die Fahrzeit zuvor eingesetzter Busse um etwa 15 Minuten.

(Quelle: LokMagazin 12/2001)

In Niedersachsen: Die Nord-West-Bahn

Bekanntestes Beispiel für erfolgreichen ÖPNV in Niedersachsen ist die Nord-West-Bahn (NWB), welche mit vom Land gekauften und an die NWB verleasten LINT-41-Triebwagen den Verkehr auf den Strecken Osnabrück - Oldenburg - Wilhelmshaven, Osnabrück - Vechta - Bremen und Wilhelmshaven - Sande - Esens betreibt und mit Ausnahme der Endpunkte durchaus ländliche Gebiete durchquert. Obwohl von DB Netz auch hier arg im Stich gelassen, ist die NWB ein Erfolgsmodell: 40 % Fahrgastzuwachs haben sich eingestellt. Die Bahn wurde vom eigenen Erfolg überrascht und musste eilends neue Triebwagen bei Siemens ordern (VT 642 wie im Südhaz). Nunmehr werden die Strecken beschleunigt und die Bahnhöfe mit Hilfe des Landes Niedersachsen saniert.

In nächster Nähe: Die Harzer Schmalspurbahnen (HSB)

Die HSB sind nicht nur erfolgreicher Betreiber der Brockenbahn, sondern führen im Bereich des Landes Thüringen auch Vorortverkehr durch. Zwischen Nordhausen und Ilfeld pendeln stündlich, zeitweise – besonders im Schulverkehr – auch öfter, vier völlig neu gebaute Triebwagen mit zunehmendem Erfolg. Mehrere neue Haltestellen wurden bereits eingerichtet, für den zunehmenden Verkehr wird der Haltepunkt Krämderode zum Kreuzungsbahnhof ausgebaut. In Nordhausen wird zukünftig bis auf den Bahnhofsvorplatz gefahren, der zum Verkrüpfungspunkt von HSB, Bus und Straßenbahn sowie als Zugang zum Hauptbahnhof ausgebaut wurde. In der Planung ist weiterhin ein Weiterfahren auf den Gleisen der ebenfalls meterspurigen Nordhäuser Straßenbahn: Ein „Karlsruher Modell“ im kleinen ist machbar.

Weitere Beispiele erfolgreicher Regionalstrecken liefern u.a. die

Nord-Ostsee-Bahn (NOB) in Schleswig-Holstein von Küste zu Küste mit deutlichen Fahrgastzuwächsen

Elbe-Weser-Bahn (EVB) in Niedersachsen zwischen Bremerhaven und Buxtehude

Erfurter Bahn (EIB) zwischen Erfurt und Bad Langensalza sowie Gotha, Leinefelde und Kassel

SüdThüringenBahn (STB) zwischen Eisenach, Meiningen und Eisfeld sowie Zella-Mehlis und Wernshausen

RegioBahn zwischen Bielefeld und Lemgo sowie Bielefeld und Dissen/Bad Rothenfelde („Haller Willem“)

Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) im Württemberger Oberland zwischen Aulendorf und Friedrichshafen

Hohenzollerische Landesbahn (HzL) auf der Schwäbischen Alb zwischen Tübingen und Sigmaringen und im Donautal

OberpfalzBahn zwischen Schwandorf und Furth im Wald sowie den von Cham ausgehenden Nebenbahnen

Die jeweiligen Modelle reichen von der Übernahme der gesamten Infrastruktur über die Betriebsführung im Auftrag der DB bis hin zur Betriebsführung auf eigene Rechnung. Weitere Beispiele können genannt werden, haben jedoch Bezug zu einem Ballungsraum und können daher für Südniedersachsen nicht als Referenz dienen.

Besonders wichtig erscheint in diesem Zusammenhang, dass es in allen Fällen gelungen ist, nicht nur den Betrieb zu verbessern, mehr Fahrgäste zu gewinnen und den Schienenverkehr wirtschaftlicher zu gestalten, sondern durch Vorhaltung der Werkstattkapazität auch zahlreiche Arbeitsplätze in der Region neu zu schaffen!

Anhang B

Beispiele für Ausbaumaßnahmen bei vergleichbaren Schienenstrecken

Andernorts wird, angespornt durch positive Beispiele, kräftig investiert, um die Voraussetzungen für einen besseren und erfolgreichen ÖPNV auf der Schiene zu schaffen. Es werden auch neue Organisationsmodelle entwickelt, um den Zugverkehr zum Beispiel im mittelländischem Rahmen kostengünstiger und zugleich kundennäher abwickeln zu können. Das diesbezüglich für Südniedersachsen geplante „Harz-Weser-Netz“ mit Sitz in Kreiensen – „mittelländisch“ quasi unter dem Dach der DB – sollte zum 01.01.02 wirksam werden. Inzwischen ist hiervon nur noch wenig zu hören.

Wismar - Rostock - Tessin

Die ÖPNV-Musterstrecke im dünn besiedelten Mecklenburg wurde mit einem Aufwand von 152 Mio. DM (75 Mio. €) total saniert und wird jetzt mit VT 642 im Stundentakt befahren. Der Betrieb wurde „erschlannt“, was in diesem Fall eine extrem kostengünstige Betriebsführung zur Folge hat. Ersten Meldungen zufolge wird das neue Angebot gut angenommen.

Erzgebirgs-Netz

Mitte Oktober wurde der erneuerte, rund 10 km lange Streckenabschnitt Aue– Schwarzenberg der KBS 535 Zwickau – Johannegeorgenstadt wieder in Betrieb genommen. Die Regionalbahnen – in der Regel VT 642 (Desiro) – verkehren stündlich. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h verkürzt sich die Reisezeit um bis zu 14 Minuten. Die ... Strecke gehört zum künftig mittelländisch geführten regionalen „Erzgebirgs-Netz“ der DB AG, das gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Mittelsachsen initiiert wurde. Bis 2004/05 sollen die insgesamt 217 km messenden Strecken Zwickau – Johannegeorgenstadt, Flöha – Neuhausen, Flöha – Annaberg-Buchholz – Bärenstein sowie Chemnitz – Aue für 229 Millionen DM grundlegend saniert und damit Fahrzeitverkürzungen von bis zu 30 Minuten erreicht werden.

(Quelle: Eisenbahn-Revue International 12/01)

Schwarzatalbahn und Oberweissbacher Bergbahn

Was im Harz (noch) nicht geht, funktioniert im Thüringer Wald. Erstes Beispiel: Das Schwarzatalnetz, unverdächtig jedweder Ballungsraumdebatte. Die Strecke Rottenbach- Katzhütte und die davon abzweigende Oberweissbacher Bergbahn werden jetzt für 14 Mio. DM (7 Mio. €) saniert, wovon 12,5 Mio. DM (6,2 Mio. €) aus den Kassen des Landes Thüringen kommen. Danach wird moderner Nahverkehr im ländlichen Raum durchgeführt. Hier ist natürlich der Tourismus das prägende Standbein.

Sonneberger Netz

In das - dank DB Netz - seit Jahren stillliegende Sonneberger Netz (Sonneberg- Lauscha - Neuhaus, Sonneberg - Rauenstein - Eisfeld) fließen jetzt 24 Mio. DM (12 Mio. €) zur Herrichtung der Infrastruktur. Danach wird mit modernen Fahrzeugen (hier der RegioShuttle von Adtranz Bombardier) im Stunden- bzw. 2-Stunden-Takt gefahren werden.

Erfurt - Schweinfurt

Diese Hauptbahn über den Kamm des Thüringer Waldes mit dem Brandleite-Tunnel bei Oberhof durchquert ebenfalls vorwiegend ländliche Regionen (Ausnahme: Suhl) und erhält jetzt eine Auffrischung mit 315 Mio. DM (158

Mio. €). Der Wert der Strecke liegt zum einen im touristischen Bereich (Gehlberg, Oberhof, ZellaMehlis), zum anderen in der Verbindungsfunktion zwischen Thüringen und Franken. Es werden ausschließlich Züge des Regionalverkehrs eingesetzt (VT 642 für die RE, RegioShuttle für die RB).

Straußfurt - Großheringen

Wie die Namen schon zum Ausdruck bringen: Hier geht es ländlich zu. Größere Orte sind lediglich Sömmerda und Kölleda. Dennoch stellt Thüringen für die "Pfefferminzbahn" 400 TDM (200 T€) Planungskostenzuschuss und für 2002 3,5 Mio. DM (1,8 Mio. €) Baukostenzuschuss bereit, um die Strecke abschnittsweise zu sanieren und weiterbetreiben zu können. Hier wird mithin eine Option offengehalten!

Wörth - Lauterbourg

Rheinland-Pfalz nimmt Strecke für Strecke wieder in Betrieb. Nach dem Übergang bei Wissembourg im Elsass ist jetzt in der gleichen Region der Übergang Lauterbourg an der Reihe. Ab Dezember 2002 wird diese gegenwärtig nur von Güterzügen genutzte Strecke wieder im Stundentakt durch Reisezüge befahren werden.

Bautzen - Bad Schandau

Auch hier: Eher dünn besiedelt, aber touristisch sehr interessant (Elbsandsteingebirge). 14 Mio. DM (7 Mio. €) werden hier verbaut, um die Strecke wieder für 80 km/h herzurichten, wobei sich der Freistaat Sachsen mit 5 Mio. DM (2,5 Mio. €) beteiligt ("Lex Sebnitz"). Danach soll hier wieder im Stunden- bzw. 2-Stunden-Takt gefahren werden.

Gronau - Enschede

In einer wirtschaftlich gebeutelten Grenzregion des Münsterlandes wird eine vor 20 Jahren stillgelegte Strecke wieder aufgebaut und dieser Tage in Betrieb genommen. Über die Grenze in die Niederlande werden künftig die Züge aus Münster und Dortmund halbstündlich verkehren.

Anhang C

Beispiele für Stadtbusverkehre in kleineren Kommunen

Stadtbusverkehr und kleine Kommune schließen sich nicht zwangsläufig aus. Gerade in jüngster Zeit haben viele Städte mit 20.000 Einwohnern oder darunter Initiativen ergriffen und angemessene Stadtbusverkehre für ihre Bürger eingerichtet. Einige typische Fälle seien hier aufgeführt.

Kronberg im Taunus

Die Stadt zählt 18.000 Einwohner. Die Stadtwerke haben im Juli 2001 einen Stadtbusverkehr mit 5 Midibussen auf 3 Linien aufgenommen, die durch 3 Anrufsammeltaxi-Linien und 3 Regionalbuslinien ergänzt werden. Die Busse haben den Bahnhof Kronberg (S-Bahn) als zentralen Anlaufpunkt. Sie fahren halbstündlich bzw. stündlich Montag bis Freitag und Samstag bis 15:30 Uhr.

Hofgeismar, Bad Sooden-Allendorf, Korbach, Bad Wildungen, Eschwege

Die genannten kleineren Städte in Nordhessen haben sich alle in den letzten Jahren Stadtbusverkehre zugelegt. In Hofgeismar verkehren jetzt 3 Linien, die mit 4 Minibussen betrieben werden. Die Kostenunterdeckung, die von Stadt und Kreis getragen wird, darf 500 TDM (250 T€) pro Jahr nicht übersteigen. Die Linien werden weitgehend im Halbstundentakt betrieben.

Nördlingen

Die "Metropole" des Rieses – knapp 20.000 Ew – betreibt seit kurzem 3 Linien in der Kernstadt. Die Linien werden Montag bis Freitag 4-5 mal pro Richtung befahren, an Samstagen bis mittags. Der Verkehr ist auf die Erreichbarkeit der Einkaufs- und sonstigen Möglichkeiten im Zentrum Nördlingens (Behörden, Ärzte usw.) zugeschnitten.

Dinkelsbühl

Nicht der Touristen wegen, sondern für die eigenen Einwohner gibt es auch in Dinkelsbühl (8.000 Ew) einen Stadtbus. Eine Linie verbindet die Innenstadt mit den Außenbezirken und wird in Schleifen 5 mal werktäglich befahren.

Falkenstein, Auerbach, Rodewisch

Alle 3 Städte im Vogtland zählen zwischen 10.000 und 15.000 Einwohnern. Es bestehen überall Stadtbuslinien mit bis zu stündlichem Angebot. Als Besonderheit ist die Integration von Überlandlinien in dieses Angebot zu sehen, was zeitweise zu einer deutlichen Verdichtung beiträgt.

Michelstadt und Erbach

Die beiden ineinander übergehenden Städte im hessischen Odenwald haben zusammen weniger Einwohner als Osterode. Sie „gönnen“ sich aber ein Stadtbussystem mit Midibussen über 3 Linien, deren wichtigste im Stundentakt befahren wird.

Bad König

Das kleine Bad im Odenwald hat ein bemerkenswertes Stadt- und Kurbussystem geschaffen, welches von den Gästen wie den Bewohnern gut angenommen wird und neben der Kernstadt und den Kureinrichtungen alle Ortsteile

mit erschließt. Nicht zufällig haben die Kurorte Bad Wildungen und Bad Sooden-Allendorf jüngst eigene Stadtbusnetze geschaffen, über die zum Beispiel Bad Hersfeld und Bad Harzburg schon länger verfügen. Wo Kurgäste sind, muss auch ein Kurbus fahren!

Anhang D

Beispiele für Marketingmaßnahmen in touristischen Regionen

Angesichts des Kampfes um Gäste haben inzwischen viele Regionen das Angebot des ÖPNV in ihre Überlegungen einbezogen. Dies mögen nachfolgende Beispiele belegen:

- Im Kreis Sangerhausen wurde der sonnägliche Ausflugszug Leipzig – Halle – Stolberg in Berga-Kelbra jetzt mit einem Bus verknüpft, der ab Berga direkt zum Kyffhäuser verkehrt und die Gäste nachmittags auch wieder zum rückfahrenden Zug bringt. Das Angebot kann mit einem gemeinsamen Fahrschein genutzt werden (und wird von der NASA unterstützt).
- Mit dem EGRONET gelang im Vogtland ein grenzüberschreitender Erfolg. Mit einem Fahrschein können Bahn und Bus im sächsischen und thüringischen Vogtland sowie in der tschechischen Region um Eger (Cheb) genutzt werden. Das ursprünglich nur zur EXPO vorgehaltene Angebot wurde inzwischen mehrfach verlängert, die zögerliche Deutsche Bahn wurde wieder mit ins Boot geholt.
- Im Kreis Wernigerode gilt das „Schöne Wochenend“-Ticket der DB in allen Buslinien der Wernigeröder Verkehrsbetriebe. Damit wird die Anziehungskraft des Wernigeröder Harzteils für Tagesausflügler spürbar verstärkt.
- Tourismusregion Sauerland - aus verschiedenen Kur- und Gästekarten wurde eine SauerlandCard

Allen Feriengästen stehen mit der SauerlandCard seit Januar 1997 die gesamten Buslinien der Westfalen Bus GmbH und der Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH kostenlos zur Verfügung. Von Soest bis Bad Berleburg, von Neheim bis Frankenberg erstreckt sich das Angebot. Die SauerlandCard wurde ursprünglich von den Städten Olsberg, Brilon, Willingen, Winterberg und Schmallenberg ins Leben gerufen. Später schloss sich auch Hallenberg an.

Die Vorteile, die die Karte dem Gast bietet, sind enorm. Die Sauerlandurlauber sparen in Schwimmlädern, Museen und anderen Sehenswürdigkeiten. Ziel der Sauerländer ist es, die Attraktivität der heimischen Urlaubsregion weiter zu erhöhen und den sanften Tourismus zu fördern. Was früher oft nur für einen Ort galt, wird heute über Gemeindegrenzen hinaus akzeptiert. So gelten Ermäßigungen für Ausflugsziele in Winterberg und seinen Dörfern auch in Schmallenberg und oder in Medebach und umgekehrt. Auch besondere Angebote für Parks wie Fort Fun, den Panoramapark oder den Ferienpark Gran Dorado Hochsauerland sind inbegriffen. Urlaubsgäste erhalten die SauerlandCard kostenlos von ihren jeweiligen Gastgebern automatisch bei ihrer Anreise. Von der Infrastruktur entspricht das Sauerland in vielen Bereichen genau der des Harzes mit seinem Vorland:

- Wenig Industrieansiedlung, dünn besiedelt
- Mehrere Bundesländer
- Tourismus spielt eine wichtige Rolle
- Hauptsächlich nur Busnetz im Sauerland (nur einige Bahn Stichstrecken)

Im Sauerland gilt das "Schöne Wochenend" -Ticket der DB auch uneingeschränkt in allen Buslinien.

Bildteil

Verwaehrte Infrastruktur Schiene



Abbildung 1: Verwaehrte Infrastruktur Schiene

Seit mehreren Jahren fand zwischen Nordhausen und Herzberg keine Unkrautbekämpfung mehr statt. Das hält der Oberbau – wie hier bei Walkenried – nicht mehr lange aus. Neue Tempolimits drohen

Bahnhöfe sind Visitenkarten



Abbildung 2: Bahnhof Walkenried

In Walkenried wurde rund um den neuen Bahnhof eine Grünanlage angelegt. Problem: Wer pflegt sie? Die Busse fahren hier bis an den Bahnsteig heran. Gegenbeispiel Scharzfeld: Ein verlassener und zugewelger Bahnhof signalisiert: Schnell weg von hier....

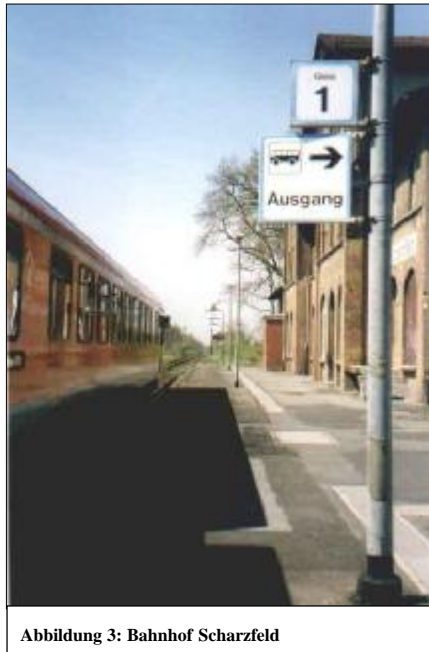


Abbildung 3: Bahnhof Scharzfeld

Ein Lichtblick: Neue Fahrzeuge braucht die Bahn



Abbildung 4: VT 642

Mit dem VT 642 verkehrt seit Sommer 2000 ein innovatives Fahrzeug im Südharz. Das Land Thüringen hat diese Triebwagen mitfinanziert.

Bequeme Einstiege, moderne Inneneinrichtung, automatische Bahnansagen und Anzeigen bestimmen das Bild. Leider sind die Sitze etwas spartanisch aufgefallen



Abbildung 5: VT 642 von innen

Die Bahn in der Region kann durchaus überzeugen



Abbildung 6: RegioShuttle der EIB und DB Regio

Der RegioShuttle ist bisher das meist verkaufte regionale Schienenfahrzeug. Er wird von der Erfurter Bahn (hier in Bad Langensalza) und der DB Regio selbst (hier in Goldshöfe bei Aalen) genutzt. Der Triebwagen ist extrem spurtstark und hilft, die Fahrzeiten zu senken.

Ein regionaler Bezug schafft Verbundenheit



Abbildung 7: RegioShuttle der Waldbahn

Jeder in der Region kennt die „Waldbahn“ (hier an den Endpunkten Plattling und Bayerisch Eisenstein). Die RegioShuttles fahren diesen Namen spazieren. Sie erfreuen sich wachsender Beliebtheit

Die Vogtlandbahn

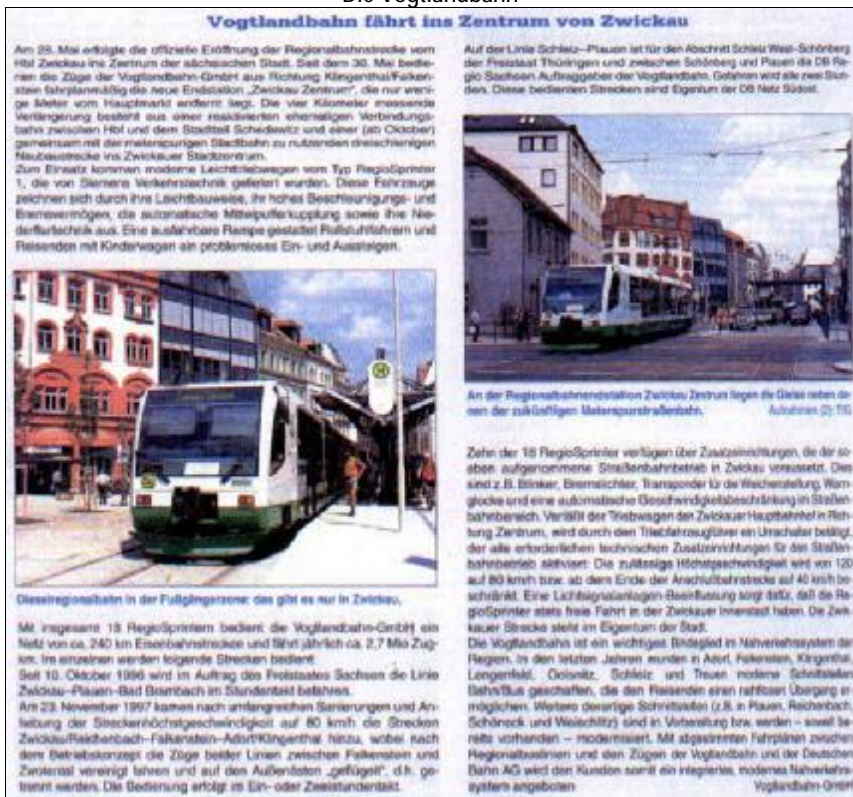


Abbildung 8: Vogtlandbahn

Äußerst innovativ: Die Vogtlandbahn fährt mit ihren RegioSprintern mitten hinein nach Zwickau, flügelt in Falkenstein und Zwotenmal, hat neue Haltestellen erbaut und befördert Fahrgäste inzwischen über drei Übergänge auch nach Tschechien. Tendenz: Zunehmende Nutzung

Bahnhöfe sind Visitenkarten. Jedenfalls andernorts



Abbildung 9: Rheinland-Pfalz: Der Bahnhof als Visitenkarte

In Rheinland-Pfalz werden Bahnhöfe aufgewertet. In Niedersachsen auch – allerdings nicht im Südharz.

Anderswo kann es sogar die Deutsche Bahn

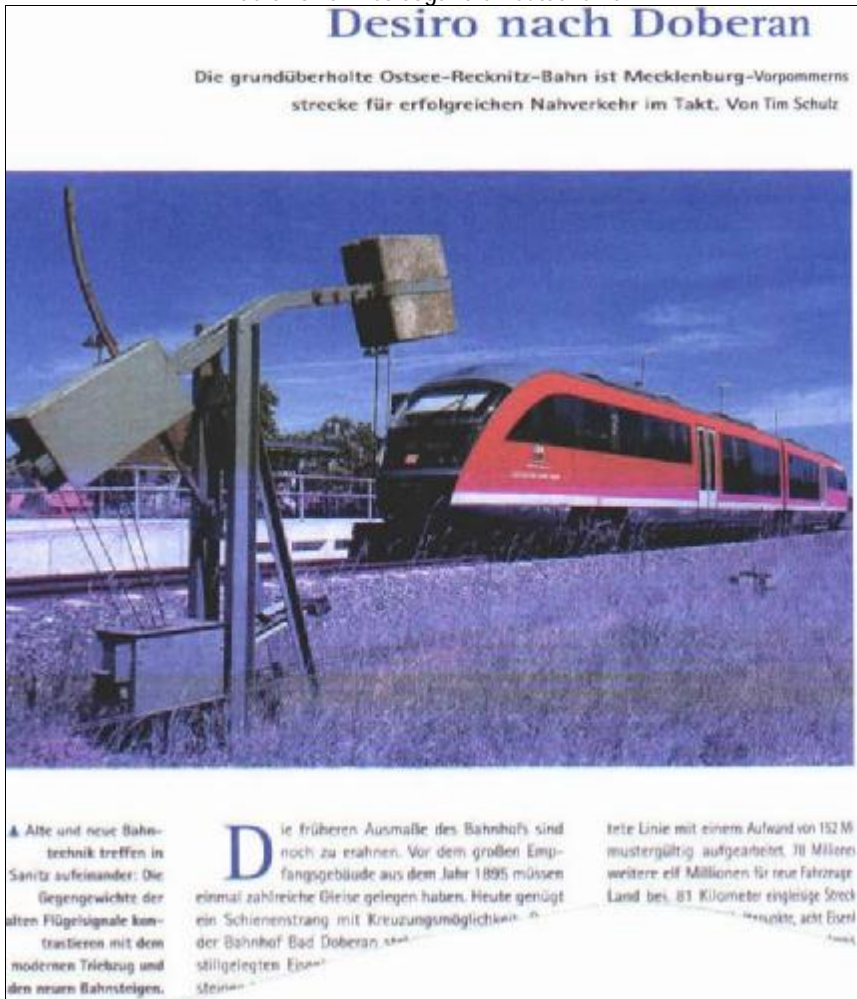


Abbildung 10: "Die Bahn" in Mecklenburg-Vorpommern

In Mecklenburg verkehren DB-Züge als „Ostsee-Recknitz-Bahn“. Das Land hat diese Musterstrecke allerdings gefördert. Aus der Südharzstrecke ist bisher leider keine Musterstrecke geworden. Warum nicht?

Stadtverkehre sprießen wie Pilze aus dem Boden...



Abbildung 11: Stadtbus in Hofgeismar

Wo? In der Nachbarschaft, in Nordhessen. Dort entstanden in den letzten Jahren allein sieben Stadtbusverkehre neu. Bad Sooden oder Hofgeismar sind dabei wahrlich keine Metropolen. Es geht – man muss es nur wollen

Busfahren im Sauerland - eine andere Welt



Abbildung 22: Linienbusse im Sauerland - eine andere Welt (1999)

Die Mehrzahl der Linienbusse im Sauerland sind seit einigen Jahren umfangreich ausgestattet:

Die stündlich verkehrenden Linienbusse verfügen über Klimaanlage, Niederflureinstieg, Haltestellenanzeigensystem, Gardinen, aktuelle Zeitschriften, Tageszeitungen und Reiseroutenvorschläge. Ein Audiosystem mit Kopfhöreranschluss über jedem Sitzplatz sorgt dafür, dass Klassik-, Popmusik oder Radiosender gehört werden können. Für Sauerlandurlauber sind die Fahrten kostenlos, aber auch sonst können sich die Preise sehen lassen.

Im Burgenlandkreis herrscht DWA-VT



Abbildung 33: Deutschen Waggonbau AG Dieseltriebwagen auf der Burgenlandbahn

Die Burgenlandbahn, eine Tochter der DB und der Karsdorfer Eisenbahn, betreibt rund um Naumburg, Zeitz und Weißenfels erfolgreich Nahverkehr und sichert Arbeitsplätze in der Region.

Innovativer Vorortverkehr auf schmaler Spur



Abbildung 44: Triebwagen der HSB

Zwischen Nordhausen und Ilfeld pendeln neu beschaffte Triebwagen der HSB im Stundentakt, gelegentlich auch öfter.
Ein Übergang zur Straßenbahn in Nordhausen ist geplant.

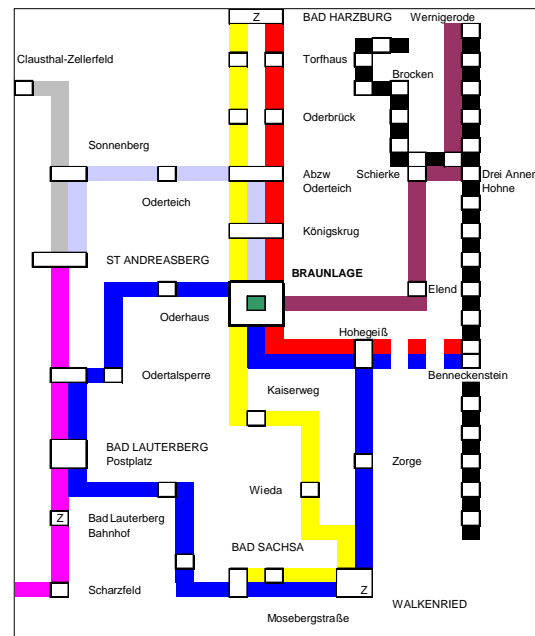
I: Der „Oberharz-Stern“ zur Verbesserung der Verbindung vom Südharz in die Nationalparke



Initiative „Höchste Eisenbahn für den Südharz!“

FORTSCHREIBUNG DER NAHVERKEHRSPÄNE IN SÜD- UND OSTNIEDERSACHSEN

DER „OBERHARZ-STERN“



ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT DER NATIONALPARKE AUS DEM SÜDHARZ UND DER VERBINDUNGEN DER KURSTÄDTE UNTEREINANDER

Vorbemerkungen

Braunlage und Bad Lauterberg rangieren, was die Gäste- und Übernachtungszahlen im Harz betrifft, auf den ganz vorderen Plätzen. St Andreasberg und Bad Sachsa nehmen ebenfalls gute Plätze ein. Rechnet man noch Walkenried, Wieda und Zorge hinzu, ergibt sich in dem durch die beiden Kursstädte und Braunlage gebildeten Dreieck ein hohes Potenzial für den Ausflugs-, Wander- und Gelegenheitsverkehr auch und gerade im ÖPNV:

Ort	Ankünfte (1999)	Übernachtungen (1999)
Braunlage	133.9867	45.760
Bad Lauterberg	92.806	600.345
St Andreasberg	91.406	461.062
Bad Sachsa	44.758	333.185
Hohegeiß	57.614	270.755
Zorge	10.411	85.097
Walkenried	6.830	45.558
Wieda	7.174	42.882
Summe:	444.985	2.584.644

Ankünfte und Übernachtungszahlen im Südhaz 1999

Nahezu ½ Million Gäste frequentieren mithin die genannten Orte im Oberharz-Südhaz-Dreieck und bleiben im Durchschnitt 1 Woche „vor Ort“. In dieser Woche wollen sie „etwas erleben“ und nicht nur am jeweiligen Urlaubs- oder Kurort selbst verweilen. Ein nicht unerheblicher Teil der Gäste ist hierbei auf Bahn und Bus angewiesen bzw. will im Urlaub den zusätzlichen Stress des Pkw-Fahrens vermeiden.

Dem tragen die derzeit angebotenen Verbindungen zwischen Süd- und Oberharz in keiner Weise Rechnung. Im Gegenteil: Infolge der Zugehörigkeit zu verschiedenen Verkehrsverbänden und Regionalverbänden sind die früher zum Teil durchaus vorhandenen Verbindungen Zug um Zug entfallen bzw. durch mehr schlechte als rechte Umsteigeverbindungen ersetzt worden.

Die Gäste in Bad Lauterberg, Bad Sachsa und den „Drei Südhazern“ haben nur wenig Möglichkeiten, die Attraktionen des Oberharzes (u.a. Wurmberg, Brocken, Eislaufhalle) mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Umgekehrt können Urlauber aus Braunlage und St Andreasberg nur umwegig die zweifellos auch im Südhaz vorhandenen Angebote und Sehenswürdigkeiten erreichen (Vitamar, Salztalparadies, Kloster Walkenried).

Das hier vorgelegte Konzept zeigt, dass es auch anders geht und mit vertretbarem Aufwand ein ÖPNV-Grundnetz mit einem Knoten Braunlage geschaffen werden kann, welches nahezu alle relevanten Punkte untereinander, mit den Kursstädten sowie Braunlage und den Verknüpfungspunkten Bad Harzburg und Walkenried im Schienenverkehr verbindet und den ganzen Tag über optimale Freizeitmöglichkeiten bietet.

Das Konzept soll in die jetzt anstehende Fortschreibung der Nahverkehrspläne für den ZVSN- und den ZGB-Bereich Eingang finden.

Bedeutung eines ÖPNV-Grundnetzes für Süd- und Oberharz

Für den Oberharz wird nach Schaffung der Nationalparke eine Entlastung vom Individualverkehr angestrebt. Während das ÖPNV-Netz aus Richtung Goslar, Bad Harzburg und St Andreasberg schon hierauf zugeschnitten ist (Stunden- und 2-Stunden-Takt mit Bussen den ganzen Tag über), ist der Südhaz mit den bedeutenden Zentren des Fremdenverkehrs, Bad Lauterberg und Bad Sachsa, und dem Bahnhof Walkenried als Einfallstor aus Richtung Göttingen und Nordhausen hiervon weitgehend abgeschnitten:

- Von Bad Lauterberg nach Braunlage und zurück – also zwischen den zwei aufkommensstärksten Orten im Harz – gibt es nur eine umwegige Umsteigeverbindung über St Andreasberg, welche am Wochenende nur sehr eingeschränkt bedient wird.
- Von Bad Sachsa nach Braunlage gibt es ebenfalls nur eine Umsteigeverbindung über Hohegeiß mit Einschränkungen am Wochenende. Die Busse von und nach Schierke werden über diesen Weg selten erreicht.

Dabei sind Bad Lauterberg, Bad Sachsa und Walkenried mit dem Vitamar, dem Salztal-Paradies und dem Kloster selbst attraktive Anziehungspunkte auch für Gäste aus dem Oberharz.

Ebenso ist eine regelmäßige Busanbindung von Braunlage bzw. Walkenried über Hohegeiß nach Benneckenstein wünschenswert.

Ein kleiner Vergleich zwischen Ist- und Sollzustand verdeutlicht wie einfach es ist hier einen effizienten ÖPNV zu realisieren:

Istzustand: Benneckenstein - Hasselfelde - Blankenburg 9 bzw. 6 Fahrtenpaare der Linie 261.

Sollzustand: Einige Umläufe ließen Fahrten nach Hohegeiß ohne bedeutende Mehrkosten zu.

Istzustand: Benneckenstein - Tanne - Elbingerode - Wernigerode 14 Fahrtenpaare bzw. 6 Fahrtenpaare

Benneckenstein - Elbingerode (Sa + So) der Linie 262.

Sollzustand: Die meisten Umläufe ließen Fahrten nach Hohegeiß ohne bedeutende Mehrkosten zu, wobei in Hohegeiß akzeptable Anschlüsse in Richtung Braunlage bzw. Walkenried möglich wären.

Istzustand: Hohegeiß - Braunlage 11 Fahrtenpaare Mo - Fr bzw. 3 Fahrtenpaare Sa + So

Sollzustand: Hohegeiß - Walkenried 7 Fahrtenpaare Mo - Fr bzw. 4 Fahrtenpaare Sa + So

Sollzustand: In Hohegeiß Anschlüsse von/nach Benneckenstein.

Aus über 20 Busankünften und Abfahrten in Benneckenstein und knapp 20 Busankünften und Abfahrten in Hohegeiß resultieren nur 5 Fahrtenpaare Benneckenstein - Hohegeiß und dies auch nur Mo - Fr.

Gerade an Wochenenden, wo die Besucherzahlen im Harz deutlich ansteigen, existieren keine Reisemöglichkeiten zwischen Hohegeiß und Benneckenstein.

Hier wäre es ohne bedeutende Mehrkosten möglich einen bedarfsgerechten Busverkehr Hohegeiß - Benneckenstein zu realisieren.

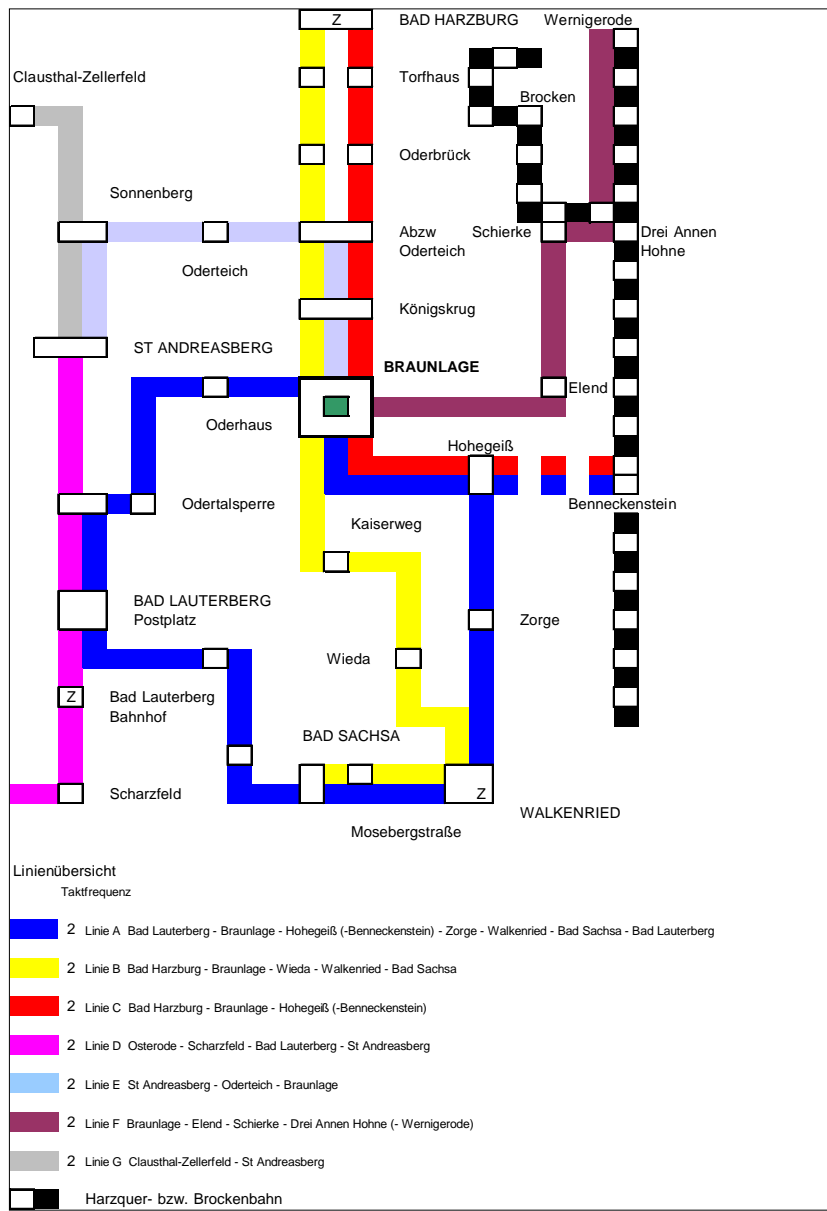
Um Braunlage mit Benneckenstein bzw. Benneckenstein mit Walkenried zu verbinden könnte bei einzelnen Fahrten des Dreiecks Braunlage, Hohegeiß und Walkenried ein Linientausch durchgeführt werden.

Fazit: Aus diesen Gründen ist es höchste Zeit, den ÖPNV in diesem Dreieck aufzuwerten und ein vertaktes Ausflugsnetz mit einem zentralen Knoten Braunlage sowie Anbindung an die Bahnhöfe Bad Harzburg und Walkenried und an die Brockenbahn in Drei Annen Hohne bzw. Benneckenstein zu schaffen. Die Ausflugsmöglichkeiten in allen Städten bzw. Orten innerhalb dieses Netzes, also auch in St Andreasberg oder Hohegeiß, vervielfachen sich. Völlig neue – bzw. von früher her sehr bekannte, aber inzwischen fast vergessene – Wandermöglichkeiten von Punkt zu Punkt lassen sich erschließen:

- Das gesamte Odertal von der Quelle bis Bad Lauterberg wird umfassend erreichbar.
- Die Brücke zwischen dem Wieda- und dem Odertal über den Stöberhai – hier soll bekanntlich wieder eine Einkehrmöglichkeit entstehen! – wird wieder „erwanderbar“.
- Der Brocken wird von beiden Seiten erschlossen. Es entstehen zahlreiche Aufstiegs und Abstiegsmöglichkeiten mit und ohne Brockenbahn.

Schließlich verbessern sich die Reisemöglichkeiten bis und ab Braunlage über den Bahnhof Walkenried nachhaltig, die An- und Abreise über die Südhazstrecke wird attraktiv und kann damit auch dieser Bahnlinie zusätzliche neue Fahrgäste einbringen.

Der Hochharz wird zumindestens anteilig von den Pkw-Strömen aus südlicher Richtung entlastet.



Linienetz „Oberharzstern“

Fahrplanentwürfe „Oberharzstern“

Linie A **Bad Lauterberg - Braunlage - Hohegeiß - Zorge - Walkenried - Bad Sachsa - Bad Lauterberg**
Linie D/E **Herzberg am Harz - Bad Lauterberg - St Andreasberg - Braunlage**

Linie D									
Herzberg Busbahnhof		08 27		10 27		12 37		14 27	16 27
Scharzfeld Bahnhof		08 38		10 38		12 48		14 38	16 38
Bad Lauterberg Postplatz		09 00		11 00		13 15		15 00	17 00

Bad Lauterberg Postplatz	09 01	09 31	11 01	11 31	13 16	13 31	15 01	15 31	17 01	17 31
Vitamar	09 05	09 35	11 05	11 35	13 20	13 35	15 05	15 35	17 05	17 35
Odertal Deta	09 08	09 38	11 08	11 38	13 23	13 38	15 08	15 38	17 08	17 38
Odertalsperre	(	09 46	(	11 46		13 46	(	15 46	(	17 46
Oderhaus	)	09 51	)	11 51		13 51	)	15 51	)	17 51
St Andreasberg Kurverw	09 21	(	11 21	(		(	15 21	(	17 21	(
Sonnenberg	09 38	)	11 38	)		)	15 38	)	17 38)
Oderteich	09 40	(	11 40	(		(	15 40	(	17 40	(
Braunlage ZOB	09 53	10 01	11 53	12 01		14 01	15 53	16 01	17 53	18 01

Anschluß von Linie B/C										
Bad Harzburg Bahnhof	07 25		09 25		11 25		13 25		15 25	17 25
Braunlage ZOB	08 05		10 05		12 05		14 05		15 05	18 05

Anschluß an Linie B/C										
Braunlage ZOB			10 05		12 05		14 05		16 05	18 05
Bad Harzburg Bahnhof			10 45		12 45		14 45		16 45	18 45

Braunlage ZOB	08 10		10 10		12 10		14 10		16 10	16 55	18 10
Voigtsfelde	08 17		10 17		12 17		14 17		16 17	17 02	18 17
Hohegeiß Hindenburgstr	08 25		10 25		12 25		14 25		16 25	17 10	18 25
Zorge Ortsmitte	08 33		10 33		12 33		14 33		16 33	17 40	18 33
Walkenried Bahnhof	08 45		10 45		12 45		14 45		16 45	17 52	18 45

Anschluß von Linie B										
Brunnenbachsmühle			10 15		12 15		14 15		16 15	
Walkenried Bahnhof			10 40		12 40		14 40		16 40	

Anschluß an DB										
Walkenried	08 49		10 49		12 49		14 49		16 49	18 49
Nordhausen	09 26		11 26		13 26		15 26		17 26	19 26

Walkenried	09 05		11 05		13 05		15 05		17 05	18 05	19 05
Scharzfeld	09 22		11 22		13 22		15 22		17 22	18 22	19 22
Herzberg am Harz	09 26		11 26		13 26		15 26		17 26	18 26	19 26
Northeim (Han)	09 51		11 51		13 51		15 51		17 51	18 51	19 51
Göttingen	10 07		12 07		14 07		16 07		18 07	20 10	20 07

Walkenried Bahnhof	08 45		10 45		12 45		14 45		16 45	17 55	18 45
Neuhof Kirche	08 50		10 50		12 50		14 50		16 50	18 00	18 50
Bad Sachsa Bahnhof	08 53		10 53		12 53		14 53		16 53	18 03	18 53
Bad Sachsa Marktstraße	08 58		10 58		12 58		14 58		16 58	18 08	18 58
Steina Kirche	09 07		11 07		13 07		15 07		17 07	o	19 07
Bad Lauterberg Postplatz	09 28		11 28		13 28		15 28		17 28		19 28

Höchste Eisenbahn für den Südhaz Weissbuch ÖPNV 2002 bis 2005

Linie A **Bad Lauterberg - Bad Sachsa - Walkenried - Zorge - Hohegeiß - Braunlage - Bad Lauterberg**
 Linie D/E **Braunlage - St. Andreasberg - Bad Lauterberg - Herzberg**

Bad Lauterberg Postplatz	07 20		09 20		11 20		13 20		15 20		16 20	17 20
Steina Kirche	07 41		09 41		11 41		13 41		15 41		16 41	17 41
Bad Sachsa Marktstraße	07 50		09 50		11 50		12 50	13 50	15 50		16 50	17 50
Bad Sachsa Bahnhof	07 55		09 55		11 55		12 55	13 55	15 55		16 55	17 55
Neuhof Kirche	07 57		09 57		11 57		12 57	13 57	15 57		16 57	17 57
Walkenried Bahnhof	08 02		10 02		12 02		13 02	14 02	16 02		17 02	18 02

Anschluss von DB												
Göttingen	06 47		08 48		10 48		11 45	12 48	14 48		15 45	16 48
Northeim (Han)	07 03		09 03		11 03		12 01	13 03	15 03		16 01	17 03
Herzberg am Harz	07 28		09 28		11 28		12 27	13 28	15 28		16 27	17 28
Scharzfeld	07 33		09 33		11 33		12 32	13 33	15 33		16 32	17 33
Walkenried	07 51		09 51		11 51		12 49	13 51	15 51		16 49	17 51

Nordhausen	07 31		09 31		11 31		12 34	13 31	15 31		16 34	17 31
Walkenried	08 04		10 04		12 04		13 04	14 04	16 04		17 04	18 04

Anschluss an Linie B												
Walkenried			10 20		12 20		14 20		16 20			
Brunnenbachsmühle			10 45		12 45		14 45		16 45			

Walkenried Bahnhof	08 07		10 07		12 07		13 07	14 07	16 07		17 07	18 07
Zorge Ortsmitte	08 20		10 20		12 20		13 20	14 20	16 20		17 20	18 20
Hohegeiß Hindenburgstr	08 30		10 30		12 30		13 30	14 30	16 30		17 30	18 30
Voigtsfelde	08 37		10 37		12 37		13 37	14 37	16 37		17 37	18 37
Braunlage ZOB	08 45		10 45		12 45		14 45	16 45	18 45			

Anschluss von Linie B/C												
Bad Harzburg Bahnhof	08 05		10 05		12 05		14 05		16 05			18 05
Braunlage ZOB	08 45		10 45		12 45		14 45		16 45			18 45

Anschluss an Linie B/C												
Braunlage ZOB	08 55		10 55		12 55		14 55		16 55			18 55
Bad Harzburg Bahnhof	09 40		11 40		13 40		15 40		17 40			19 40

Braunlage ZOB	08 47	09 05	10 47	11 05	12 47	13 05		14 47	15 05	16 47	17 05	19 05
Oderteich	(	09 18	(	11 18	(	13 18		(	15 18	(	17 18	19 18
Sonnenberg	)	09 20	)	11 20	)	13 20		)	15 20	)	17 20	19 20
St. Andreasberg Kurverw	(	09 30	(	11 30	(	13 30		(	15 30	(	17 30	19 30
Oderhaus	08 57	(	10 57	(	12 57	(	14 57	(	16 57	(
Odertalsperre	09 02	)	11 02	)	13 02	)	15 02	)	17 02)		
Odertal Deta	09 07	09 43	11 07	11 43	13 07	13 43		15 07	15 43	17 07	17 43	19 43
Bad Lauterberg Vitamar	09 11	09 47	11 11	11 47	13 11	13 47		15 11	15 47	17 11	17 47	19 47
Bad Lauterberg Postplatz	09 15	09 50	11 15	11 50	13 15	13 50		15 15	15 50	17 15	17 50	19 50

Linie D												
Bad Lauterberg Postplatz		09 51		11 51		13 51			15 51		17 51	19 51
Scharzfeld Bahnhof		10 15		12 15		14 15			16 15		18 15	20 15
Herzberg Busbahnhof		10 31		12 31		14 31			16 31		18 31	20 31

Höchste Eisenbahn für den Südhaz Weissbuch ÖPNV 2002 bis 2005

Linie B **Bad Harzburg - Torfhaus - Braunlage - Wieda - Walkenried - Bad Sachsa**
 Linie C **Bad Harzburg - Torfhaus - Braunlage - Hohegeiß**

Anschluß von DB													
Hannover Hbf		06 38		07 36		08 38		09 36		10 38		11 36	12 38
Goslar		07 42		08 58		09 42		10 58		11 42		12 58	13 42
Bad Harzburg		07 53		09 11		09 53		11 11		11 53		13 11	13 53

Braunschweig Hbf		07 04		08 26		09 04		10 26		11 04		12 26	13 04
Bad Harzburg		07 53		09 11		09 53		11 11		11 53		13 11	13 53

Wemigerode		07 29		08 32		09 29		10 32		11 29		12 32	13 29
Bad Harzburg		07 59		09 11		09 59		11 11		11 59		13 11	13 59

Bad Harzburg Bahnhof	07 25	08 05	09 25	10 05	11 25	12 05	13 25	14 05	15 25	16 05	17 25	18 05
Torfhaus	07 45	08 25	09 45	10 25	11 45	12 25	13 45	14 25	15 45	16 25	17 45	18 25
Ehrenfriedhof	07 47	08 27	09 47	10 27	11 47	12 27	13 47	14 27	15 47	16 27	17 47	18 27
Oderbrück	07 48	08 28	09 48	10 28	11 48	12 28	13 48	14 28	15 48	16 28	17 48	18 28
Abzw Oderteich	07 50	08 30	09 50	10 30	11 50	12 30	13 50	14 30	15 50	16 30	17 50	18 30
Königskrug	07 53	08 33	09 53	10 33	11 53	12 33	13 53	14 33	15 53	16 33	17 53	18 33
Braunlage ZOB	08 05	08 45	10 05	10 45	12 05	12 45	14 05	14 45	16 05	16 45	18 05	18 45

Anschluß an Linie F												
Braunlage ZOB		09 15		11 15		13 15		15 15		17 15		
Drei Annen Hohne		09 46		11 46		13 46		15 46		17 46		

Anschluß von Linie A												
Bad Lauterberg Postplatz			09 35		11 35		13 35		15 35		17 35	
Braunlage ZOB			10 05		12 05		14 05		16 05		18 05	

Anschluß an Linie A												
Braunlage ZOB		08 47		10 47		12 47		14 47		16 47		
Bad Lauterberg Postplatz		09 15		11 15		13 15		15 15		17 15		

Anschluß von Linie F												
Drei Annen Hohne		08 20		10 20		12 20		14 20		16 20		
Braunlage ZOB		08 54		10 54		12 54		14 54		16 54		

Anschluß an Linie A												
Braunlage ZOB	08 10	08 55	10 10	10 55	12 10	12 55	14 10	14 55	16 10	16 55	18 10	
Voigtsfelde	08 17	09 02	10 17	11 02	12 17	13 02	14 17	15 02	16 17	17 02	18 17	
Hohegeiß Hindenburgstr	08 25	09 10	10 25	11 10	12 25	13 10	14 25	15 10	16 25	17 10	18 25	
Zorge Ortsmitte	08 33	o	10 33	o	12 33	o	14 33	o	16 33	o	18 33	
Walkenried Bahnhof	08 45	o	10 45	o	12 45	o	14 45	o	16 45	o	18 45	

Braunlage ZOB			10 10		12 10		14 10		16 10			
Brunnenbachsmühle			10 15		12 15		14 15		16 15			
Kaiserweg			10 20		12 20		14 20		16 20			
Abzw Bf Stöberhai			10 25		12 25		14 25		16 25			
Wieda Rathaus			10 30		12 30		14 30		16 30			
Walkenried Bahnhof			10 40		12 40		14 40		16 40			

Anschluß an DB												
Walkenried	08 49		10 49		12 49		14 49		16 49			
Nordhausen	09 26		11 26		13 26		15 26		17 26			

Walkenried	09 05		11 05		13 05		15 05		17 05			
Scharzfeld	09 22		11 22		13 22		15 22		17 22			
Herzberg am Harz	09 26		11 26		13 26		15 26		17 26			
Northeim (Han)	09 51		11 51		13 51		15 51		17 51			
Göttingen	10 07		12 07		14 07		16 07		18 07			

Walkenried Bahnhof	08 45		10 40		12 40		14 40		16 40			
Neuhof Kirche	08 50		10 45		12 45		14 45		16 45			
Bad Sachsa Bahnhof	08 53		10 48		12 48		14 48		16 48			
Bad Sachsa Mosebergstr	(		10 55		12 55		14 55		16 55			
Bad Sachsa Marktstraße	08 58		11 00		13 00		15 00		17 00			
Bad Sachsa Hindenburgstr	09 00		11 05		13 05		15 05		17 05			

Linie B **Bad Sachsa - Walkenried - Wieda - Braunlage - Torfhaus - Bad Harzburg**
 Linie C **Hohegeiß - Braunlage - Torfhaus - Bad Harzburg**

Bad Sachsa Hindenburgstr			09 55		11 55		13 55		15 55		17 55		
Bad Sachsa Marktstraße			09 58		11 58		13 58		15 58		17 58		
Bad Sachsa Mosebergstr			10 03		12 03		14 03		16 03		18 03		
Bad Sachsa Bahnhof			10 08		12 08		14 08		16 08		18 08		
Neuhof Kirche			10 10		12 10		14 10		16 10		18 10		
Walkenried Bahnhof			10 15		12 15		14 15		16 15		18 15		

Anschluß von DB													
Nordhausen			09 31		11 31		13 31		15 31		17 31		
Walkenried			10 04		12 04		14 04		16 04		18 04		

Walkenried Bahnhof			10 15		12 15		14 15		16 15		18 15		
Wieda Rathaus			10 25		12 25		14 25		16 25		18 25		
Abzw Bahnhof Stöberhai			10 30		12 30		14 30		16 30		o		
Kaiserweg			10 35		12 35		14 35		16 45				
Brunnenbachsmühle			10 40		12 40		14 40		16 40				
Braunlage ZOB			10 45		12 45		14 45		16 45				

Linie A													
Walkenried Bahnhof	08 07		10 07		12 07		14 07		16 07	17 07		18 07	
Zorge Ortsmitte	08 20		10 20		12 20		14 20		16 20	17 20		18 20	
Hohegeiß Hindenburgstr	08 30	09 50	10 30	11 50	12 30	13 50	14 30	15 50	16 30	17 50	18 30		
Voigtfelde	08 37	09 57	10 37	11 57	12 37	13 57	14 37	15 57	16 37	17 57	18 37		
Braunlage ZOB	08 45	10 05	10 45	12 05	12 45	14 05	14 45	16 05	16 45	18 05	18 45		

Anschluß an Linie F													
Braunlage ZOB	09 15		11 15		13 15		15 15		17 15				
Drei Annen Hohne	09 46		11 46		13 46		15 46		17 46				

Anschluß von Linie F													
Drei Annen Hohne	08 20		10 20		12 20		14 20		16 20		18 20		
Braunlage ZOB	08 54		10 54		12 54		14 54		16 54		18 54		

Anschluß an Linie A													
Braunlage ZOB	08 47		10 47		12 47		14 47		16 47				
Bad Lauterberg Postpl	09 15		11 15		13 15		15 15		17 15				

Anschluß von Linie A													
Bad Lauterberg Postpl		09 31		11 31		13 31		15 31		17 31			
Braunlage ZOB		10 01		12 01		14 01		16 01		18 01			

Braunlage ZOB	08 55	10 05	10 55	12 05	12 55	14 05	14 55	16 05	16 55	18 05		18 55	20 05
Königskrug	09 10	10 20	11 10	12 20	13 10	14 20	15 10	16 20	17 10	18 20		19 10	20 20
Abzw Oderteich	09 14	10 24	11 14	12 24	13 14	14 24	15 14	16 24	17 14	18 24		19 14	20 24
Oderbrück	09 16	10 26	11 16	12 26	13 16	14 26	15 16	16 26	17 16	18 26		19 16	20 26
Ehrenfriedhof	09 18	10 28	11 18	12 28	13 18	14 28	15 18	16 28	17 18	18 28		19 18	20 28
Torfhaus	09 20	10 30	11 20	12 30	13 20	14 30	15 20	16 30	17 20	18 30		19 20	20 30
Bad Harzburg Bahnhof	09 40	10 45	11 40	12 45	13 40	14 45	15 40	16 45	17 40	18 45		19 40	20 45

Anschluß an DB													
Bad Harzburg Bahnhof	10 05	10 49	12 05	12 49	14 05	14 49	16 05	16 49	18 05	18 49		20 05	20 49
Hannover Hbf	11 20	12 23	13 20	14 23	15 20	16 23	17 20	18 23	19 20	20 23		21 20	22 23

Bad Harzburg Bahnhof	10 02	10 51	12 02	12 51	14 02	14 51	16 02	16 51	18 02	18 51		20 02	20 51
Braunschweig Hbf	10 48	11 35	12 48	13 35	14 48	15 35	16 48	17 35	18 48	19 35		20 48	21 35

Bad Harzburg Bahnhof	10 02	10 51	12 02	12 51	14 02	14 51	16 02	16 51	18 02	18 51		20 02	20 51
Wernigerode	10 31	11 28	12 31	13 28	14 31	15 28	16 31	17 28	18 31	19 28		20 31	21 28

Linie F **Braunlage - Elend - Drei Annen Hohne - Wernigerode**

Anschluß von Linie A						
Bad Lauterberg Postplatz	07 20	07 20	09 20	11 20	13 20	15 20
Bad Sachsa Marktstraße	07 50	07 50	09 50	11 50	13 50	15 50
Walkenried Bahnhof	08 07	08 07	10 07	12 07	14 07	16 07
Zorge Ortsmitte	08 20	08 20	10 20	12 20	14 20	16 20
Hohegeiß Hindenburgstr	08 30	08 30	10 30	12 30	14 30	16 30
Braunlage ZOB	08 45	08 45	10 45	12 45	14 45	16 45

Anschluß von Linie B/C						
Bad Harzburg Bahnhof	08 05	08 05	10 05	12 05	14 05	16 05
Torfhaus	08 25	08 25	10 25	12 25	14 25	16 25
Braunlage ZOB	08 45	08 45	10 45	12 45	14 45	16 45

Braunlage ZOB	08 45	09 15	11 15	13 15	15 15	17 15
Elend Ortsmitte	08 57	09 27	11 27	13 27	15 27	17 27
Schierke Cafe Winkler	(	09 35	11 35	13 35	15 35	17 35
Drei Annen Hohne Bahnhof	09 16	09 46	11 46	13 46	15 46	17 46
Wernigerode ZOB/Bhf	o	10 05	12 05	14 05	16 05	18 05

Drei Annen Hohne	09 30	10 15	11 45	14 00	16 32	
Brocken	10 23	11 09	12 39	15 18	17 22	

Linie F **Wernigerode - Drei Annen Hohne - Elend - Braunlage**

Brocken			11 25	13 04	15 27	17 35
Drei Annen Hohne			12 23	13 54	16 17	18 25

Wernigerode ZOB/Bhf	08 00	10 00	12 00	14 00	16 00	18 00
Drei Annen Hohne Bahnhof	08 20	10 20	12 20	14 20	16 20	18 20
Schierke Cafe Winkler	08 38	10 38	12 38	14 38	16 38	18 38
Elend Ortsmitte	08 45	10 45	12 45	14 45	16 45	18 45
Braunlage ZOB	08 54	10 54	12 54	14 54	16 54	18 54

Anschluß an Linie B/C						
Braunlage ZOB	08 55	10 55	12 55	14 55	16 55	18 55
Torfhaus	09 20	11 20	13 20	15 20	17 20	19 20
Bad Harzburg Bahnhof	09 40	11 40	13 40	15 40	17 40	19 40

Anschluß an Linie A/C						
Braunlage ZOB	08 55	10 55	12 55	14 55	16 55	
Hohegeiß Hindenburgstr	09 10	11 10	13 10	15 10	17 10	
Zorge Ortsmitte	o	o	o	o	17 40	
Walkenried Bahnhof					17 52	
Bad Sachsa Marktstraße					18 08	

Anschluß an Linie E/D						
Braunlage ZOB	09 05	11 05	13 05	15 05	17 05	19 05
St Andreasberg Kurverw	09 30	11 30	13 30	15 30	17 30	19 30
Bad Lauterberg Postplatz	09 50	11 50	13 50	15 50	17 50	19 50
Herzberg Busbahnhof	10 31	12 31	14 31	16 31	18 31	20 31

II Bahnhofskataster der Südhazstrecken

Bahnhof bzw. Haltepunkt	Note für Unterstellmöglichkeit	Höhe der Bahnsteige	Fahrrad box	P&R-Plätze	Umfeld	Durchschnittsnote	Hinweise, Vorschläge
Katlenburg	4	3-	3	1	3	2,8	1
Wulfen	3	3-4	5	2	2	3,1	2
Hattorf	4-	3-4	4	4	4	3,9	3
Herzberg	5	3	2	2	3	3,0	4
Scharzfeld	5	5	5	5	5	5,0	5
Bad Sachsa	4	3	4	3	4	3,6	6
Walkenried	2	2	3	2	2	2,2	7
Ellrich	3	4	5	5	5	4,4	8
Woffleben	4	5	5	5	3	4,4	9
Niedersachsenwerfen	3	3	4	5	3	3,6	10
Ndh-Salza	4	3	5	5	4	4,2	11
Herzberg Schloss	5	3	5	5	4	4,4	12
Osterode Süd	4	3	5	5	4	4,2	13
Osterode Hbf	2	3	4	5	3	3,4	14
Gittelde	2	4	4	3	3	3,2	15
Bad Lauterberg	4	4	5	5	3	4,2	16
Durchschnittsnote	3,6	3,4	4,3	3,9	3,4	3,7	

Tabelle: Bahnhofskataster der Südhazstrecken

- Der Bahnsteigbereich Richtung Herzberg wirkt ungepflegt, die Bahnsteigkante ist sehr niedrig und zudem in keinem guten Zustand. Die Beleuchtung in diesem Bereich ist nicht ausreichend.
- Während der Bahnsteig Richtung Northeim vollkommen erneuert wurde, die Unterstellmöglichkeit sehr gut ist und auch Parkplätze vorhanden sind, ist der Bahnsteig Richtung Herzberg sehr niedrig. Der Wartebereich ist hier sehr wenig einladend (undurchsichtig). Für Radfahrer wurde bislang zu wenig getan.
- Beide Wartehäuschen sind eine Katastrophe: „Undurchsichtig“ und demzufolge häufig sehr verschmutzt. Idealerweise, weil nicht einsehbarer Aufenthaltsort für herumlungende Jugendliche (was ok wäre, wenn es nicht hinterher schlimm aussähe). Der Fahrradbereich ist groß genug, aber ebenso wenig einsehbar. Auffällig ist der relativ hohe Verschmutzungsgrad an den Bahnsteigen und Gleisen. Nicht sehr einladend!
- Für einen Umsteigeknoten sind die wettergeschützten Wartemöglichkeiten viel zu schlecht. Außerhalb der kurzen Öffnungszeiten des Schalters kann man sich zwar unter dem Dach, aber ebendoch nur im Freien aufhalten. Mangelnde Aufsicht führt zu erheblicher Verschmutzung und Schmierereien am

Empfangsgebäude und in der Unterführung – unwürdig eines vollen ITF-Knotens! Gerade hier müssen Mittel und Wege zur Wiederbelebung des ansonsten vorbildlichen Bahnhofsumfeldes gefunden werden.

- Absoluter Tiefpunkt der Südhazer Bahnhofskultur. Das ehemalige Empfangsgebäude vermauert und vernagelt, aber dennoch verschmutzt und beschmiert. Ein einziges Wartehäuschen steht den zahlreichen Ein- und Umsteigern zur Verfügung, noch dazu in falscher Richtung, also nach der Wetterseite hin offen. Keine Möglichkeiten zur gesicherten Abstellung von Fahrrädern, was gerade hier erforderlich wäre! Der Weg zwischen Bahn und Bushaltestelle ist ungepflegt, Büsche und Unkraut wuchern. Die Bahnsohle ist seit Jahren ein Torso und in dieser Form ein Schandfleck. Das Buswartehäuschen ist niemandem zu empfehlen: Dunkel und „undurchsichtig“. Das Telefon an diesem Knotenpunkt wurde abgebaut. Wenn der Bahnhof bestehen bleibt, ist eine Aufwertung des Umfeldes, eine Erweiterung der Wartemöglichkeiten (PlusPunkt) und ggf. die Beseitigung des alten Gebäudes vonnöten.
- Für einen Kurort insgesamt nicht zufriedenstellend. Überall Schmierereien und Vandalismusspuren. Das alte, nicht bewohnte Gebäude entwickelt sich zum Schandfleck und bietet Ecken, in denen sich ein weiblicher Fahrgast zu abendlicher Stunde kaum wohl fühlen dürfte. Die Uhr ist seit langem defekt! Empfehlung: Abriss und Ersatz durch einen reichlich dimensionierten PlusPunkt sowie (im Sommer) zusätzliche Sitzgelegenheiten in angemessener grüner Umgebung. Auf der anderen Seite sollte das beschmierte und geflickte Häuschen ebenfalls durch eine transparente Einrichtung ersetzt werden. Um das Umsteigen zum Bus zu erleichtern, müsste auch hier eine Überdachung vorhanden sein (oder eine gemeinsame für Gleis 1 und den Bus). P&R ist ok, leidet aber unter möglichem Vandalismus infolge Ortsferne (Kamera mit Monitor am Bf Walkenried?).
- Kaum verbesserbar. Bänke, Vitrine, Fahrräder, P&R, beheizte Wartemöglichkeit, Bus direkt am Bahnsteig. Die Grünanlagen müssen durch die Gemeinde öfter und besser gepflegt werden. Allerdings: Rings um den alten Bahnhof teilweise schauerhaft!
- Bahnhof noch offen, aber nicht besetzt. Weg zum Bahnhof ist keine Einladung zur Nutzung des ÖPNV! Hinweise zum Bus nach Sülzhayn fehlen. Überweg zum Gleis 3 immer noch provisorisch, Flattertücher. Bahnsteig 2 mit Kies aufgefüllt, Fußgänger- und Kinderwagenunfreundlich. Keine Möglichkeit zur gesicherten Fahrradabstellung oder zum geordneten Parken von Pkw.
- Der Bahnsteig ist in desolatem Zustand und sehr niedrig. Ein Fahrkartenautomat fehlt. Keine geordnete und sichere Abstellmöglichkeit für Fahrräder.
- Macht insgesamt einen recht guten Eindruck. Parkplätze und Möglichkeiten zur gesicherten Abstellung von Fahrrädern fehlen allerdings.
- Der Bahnsteig wurde bei der Gleissanierung leider nur provisorisch „erneuert“. Die Sauberkeit lässt leider – besonders nach Wochenenden – zu wünschen übrig. Keine Abstellmöglichkeit für Fahrräder.
- Keine wettergeschützte Unterstellmöglichkeit. Häufig extrem unsauber, mit Müll übersät. Hinweis zum Busbahnhof fehlt, ebenso dort der Hinweis zum Schloßbahnhof. Keine Möglichkeit zur Abstellung von Fahrrädern.
- Das an sich hübsche alte EG ist verspritzt. Wegen geplanter Verlegung sind zusätzliche Aktivitäten nicht erforderlich.
- Man kann hier wettergeschützt in der Warthalle warten! Ansonsten dürrig: Kein P&R, keine Fahrradabstellmöglichkeit. Auch hier sind zusätzliche Aktivitäten wegen der geplanten Verlegung nicht erforderlich.

- 15) Sehr ordentlich (durch Nutzung als kommunaler Bauhof). Wartemöglichkeiten ausreichend. Gerade hier sollte aber mehr für P&R und für Kunden mit Fahrrädern getan werden (Ortsferne).
- 16) Für eine gut besuchte Kurstadt völlig unzureichend. Die Züge halten weit vor Ende der Strecke. Die Wartemöglichkeiten sind dürftig. Der Eindruck, dass die Bahn abgeschrieben sei, drängt sich förmlich auf. Bei Beibehaltung sind unbedingt Verbesserungsmaßnahmen im Umfeld geboten (P&R, Fahrradabstellmöglichkeit, direkter Umstieg auf den Bus ins Stadtzentrum und nach Odertal, Infovittrinen, Taxistand).

Allgemein:

Es werden immer noch zu wenig Durchsagen gemacht. Einfahrende Züge, Verspätungen und Anschlüsse – hier vor allem an den Bus – werden nicht bekannt gegeben. „Beschallbar“ sind Wulfen, Herzberg, Scharzfeld, Bad Sachsa, Walkenried, Ellrich. Hier müssen verbindliche Regeln für Ansagen aufgestellt werden:

- ✓ In Herzberg für alle Zuganschlüsse sowie Busanschlüsse nach Osterode bzw. Rhumspringe
- ✓ In Scharzfeld, um Verwechslungen der kurz nacheinander fahrenden Züge nach Nordhausen und Bad Lauterberg zu vermeiden und für die Busse nach Bad Lauterberg
- ✓ In Walkenried für die Busse nach Hohegeiß und Wieda
- ✓ In Ellrich für die Busse nach Sülzhayn

Entsprechende Anschlussmatrizen kann „Höchste Eisenbahn“ gern zur Verfügung stellen. Ein Muster ist beigefügt. Ansagen verschaffen dem Fahrgast gerade in Tagesrandlagen ein zusätzliches Gefühl der Sicherheit und sollten daher auch auf den Stationen gemacht werden, die nur „Durchgangsverkehr“ haben.

Beispiele:

Durchsagematrix für den Bahnhof Walkenried

Montag bis Freitag

Zug Nr	von	Ankunft	Ansage
	Göttingen	08 50	Willkommen in Walkenried! Sie haben Anschluß zum Straßenbus nach Hohegeiß mit Übergang in Richtung Braunlage, Abfahrt um 09 07 am Bussteig gegenüber
	Nordhausen	09 04	Willkommen in Walkenried! Sie haben Anschluß zum Straßenbus nach Hohegeiß mit Übergang in Richtung Braunlage, Abfahrt um 09 07 am Bussteig gegenüber
	Göttingen	10 50	Willkommen in Walkenried! Sie haben Anschluß zum Straßenbus nach Hohegeiß mit Übergang in Richtung Braunlage, Abfahrt um 11 07 am Bussteig gegenüber
	Nordhausen	11 04	Willkommen in Walkenried! Sie haben Anschluß zum Straßenbus nach Hohegeiß

mit Übergang in Richtung Braunlage, Abfahrt um 11 07 am Bussteig gegenüber

Göttingen	12 50	Willkommen in Walkenried! Sie haben Anschluß zum Straßenbus nach Hohegeiß mit Übergang in Richtung Braunlage, Abfahrt um 13 07 am Bussteig gegenüber
Nordhausen	13 04	Willkommen in Walkenried! Sie haben Anschluß zum Straßenbus nach Hohegeiß mit Übergang in Richtung Braunlage, Abfahrt um 13 07 am Bussteig gegenüber

usw.

Durchsagematrix für den Bahnhof Herzberg am Harz Hauptbahnhof

Montag bis Freitag

Zug Nr	von	Ankunft	Ansage
	Braunschweig Regionalbahn	08 19	Willkommen in Herzberg am Harz! Sie erreichen folgende Anschlüsse: nach Nordhausen um 08 28 vom Gleis 2, gleicher Bahnsteig gegenüber, und Regionalexpress nach Northeim, Abfahrt um 08 28 von Gleis 1, zu erreichen durch die Unterführung
	Göttingen Regionalbahn	08 27	Willkommen in Herzberg am Harz! Sie erreichen folgende Anschlüsse: nach Bad Lauterberg um 08 34 von Gleis 3 am gleichen Bahnsteig gegenüber und Straßenbus nach Osterode, Abfahrt um 08 33 vom Busbahnsteig, zu erreichen durch die Unterführung
	Erfurt	08 27	Willkommen in Herzberg am Harz! Sie erreichen den Straßenbus nach Osterode, Abfahrt um 08 33 vom Busbahnsteig

Durchsagematrix für den Bahnhof Scharzfeld:

Montag bis Freitag

Zug Nr	von	Ankunft	Ansage
	Erfurt	08 21	Willkommen in Scharzfeld! Sie erreichen die Regionalbahn nach Bad Lauterberg, Abfahrt um 08 39 am Gleis 2. Achtung! Zunächst fährt in Gleis 2 die Regionalbahn nach Nordhausen ein, es folgt dann die Regionalbahn nach Bad Lauterberg
	Göttingen und	08 31	An Gleis 2 fährt jetzt ein die Regionalbahn nach Nordhausen über Bad Sachsa Walkenried. Achtung! Die Regionalbahn nach Bad Lauterberg folgt am gleichen

Gleis in wenigen Minuten

08 32 Willkommen in Scharzfeld! Dieser Zug fährt weiter nach Nordhausen. Sie erreichen die Regionalbahn nach Bad Lauterberg, Abfahrt um 08 39 vom selben Gleis

Braunschweig 08 37 An Gleis 2 fährt jetzt ein die Regionalbahn nach BadLauterberg

08 38 Willkommen in Scharzfeld!

Bad Lauterbg
Abfahrt 09 12 Willkommen in Scharzfeld! Sie erreichen die Regionalbahn nach Göttingen, um 09 22 vom gleichen Gleis, und den Regionalexpreß nach Erfurt um 09 33 von Gleis 2

Nordhausen 09 21 Willkommen in Scharzfeld! Sie erreichen den Straßenbus nach Bad Lauterberg über Barbis, Abfahrt um 09 40 von der Bushaltestelle am Bahnhofsvorplatz

Northeim 09 32 Willkommen in Scharzfeld! Sie erreichen den Straßenbus nach Bad Lauterberg über Barbis, Abfahrt um 09 40 von der Bushaltestelle am Bahnhofsvorplatz

III: Varianten für eine Anbindung der Stadt Bad Lauterberg an die Südharzstrecke



Höchste Eisenbahn für den Südharz

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



Stadtbus für 12 + 10 Fahrgäste

Vorgelegt im Januar 2002

Inhalt	
0	Vorbemerkungen 66
1	Heutige ÖPNV-Bedienung von Bad Lauterberg 67
2	Stärken der heutigen Bedienung 69
3	Schwächen der heutigen Bedienung 70
4	Ziele eines neuen Konzepts 70
5	Lösungsansätze 74
5.1	Mit Bedienung des Bahnhofs Bad Lauterberg 74
5.2	Mit Verknüpfungspunkt Scharzfeld 76
5.3	Mit einem neuen Haltepunkt Bad Lauterberg (Barbis) 78
6	Verknüpfung mit dem „Oberharz-Stern“ 78
7	Flankierende Maßnahmen 80
8	Fazit 80
	Anhang: Fahrplanbeispiele 81

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 werktäglich 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 abbestellt, da die 16 Züge nur von rund 100 Reisenden pro Tag genutzt werden. Damit kommt auch ein in den letzten Jahren nicht mehr 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 Bartolde 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 zweiseitlich 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 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 Umsteigeverbinding 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 verbanden die Kurstadt direkt mit Braunlage

Linie 69 Braunlage – Odertalpers – Bad Lauterberg und zurück

Stations	00.25	01.55	03.10	04.47	06.10	07.30	08.50	10.10	11.30	12.50	14.10	15.30	16.50	18.10	19.30
Braunlage	00.25	01.55	03.10	04.47	06.10	07.30	08.50	10.10	11.30	12.50	14.10	15.30	16.50	18.10	19.30
Odertalpers	00.35	02.05	03.20	04.57	06.20	07.40	09.00	10.20	11.40	13.00	14.20	15.40	17.00	18.20	19.40
Bad Lauterberg	00.45	02.15	03.30	05.07	06.30	07.50	09.10	10.30	11.50	13.10	14.30	15.50	17.10	18.30	19.50
Zoll	00.55	02.25	03.40	05.17	06.40	08.00	09.20	10.40	12.00	13.20	14.40	16.00	17.20	18.40	20.00

Legende:
 □ = Haltepunkt
 □ = Haltepunkt (Hauptbahnhof) und nur von Zügen
 □ = Haltepunkt (Hauptbahnhof) und nur von Zügen
 □ = Haltepunkt (Hauptbahnhof) und nur von Zügen

Eingestellt wurde auch die Linie Goslar – Bad Sachsa, die viele Nord-, Ober- und Südhärzer 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 Linienverkehr 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 werkäglicher 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 Anrufsammel-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 Verstärkung 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 Südhärzer 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 Stadtbussystem hat sich 2002 Höckgang im Kurbelbus (Haupterschulweg des Ortsteils) mit seinem guten Verkehrsalgebrau erweitert. Die einzige Linie führt zweifachstündig Schreien – einmal über den Südhaz Allendorf, das andere Mal über Bad Sooden. So fährt sie alle halbe Stunde jede Haltestelle an, und das an allen Tagen bis 22.05 Uhr. Eingesetzt wird ein Hochbus von Neoplan. Zum Fahrplanwechsel Ende Mai wird das Angebot kräftig erweitert. Mit der Streckenausweitung und dem Einsatz eines weiteren Busses wird die Zahl der Haltestellen von 25 auf 46 erhöht. Die beiden Stadtkerne werden auf

dem Weg vom und zum Bahnhof direkt und ohne Umweg angefahren. Zudem wird nun auch das Soodengebiet Handel durch eine Haltestelle angeschlossen und von Mai bis Oktober jeden Sonntag das Grenzuseum Schillergrund angefahren. Die Kosten für das neue Konzept belaufen sich jährlich auf 620.000 DM. Bei einer Aufrechnung gegen die Fahrgeldentnahmen bleibt die Summe von 440.000 DM, die vom Nahverkehr (Verkehrsbetriebe) 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. Aufnahme: H. Vogt



Die Haltestelle Sooden präsentiert die neue Stationsmoblierung, die vom Land Hessen bei Neuführung von Stadtbussen bezuschult 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 behindertengerecht 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 stadtagemessen 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:

	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	
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 I – 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 Südhazstrecke verkehren wie heute stündlich und werden alle 2 Stunden in Herzberg nach und von Northeim und Seesen gefügt. In der jeweils anderen Stunde muss in Herzberg umgestiegen werden. Zwischen Braunschweig und dem Südhaz 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 Südhazstrecke 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. Bahnsseitig 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.

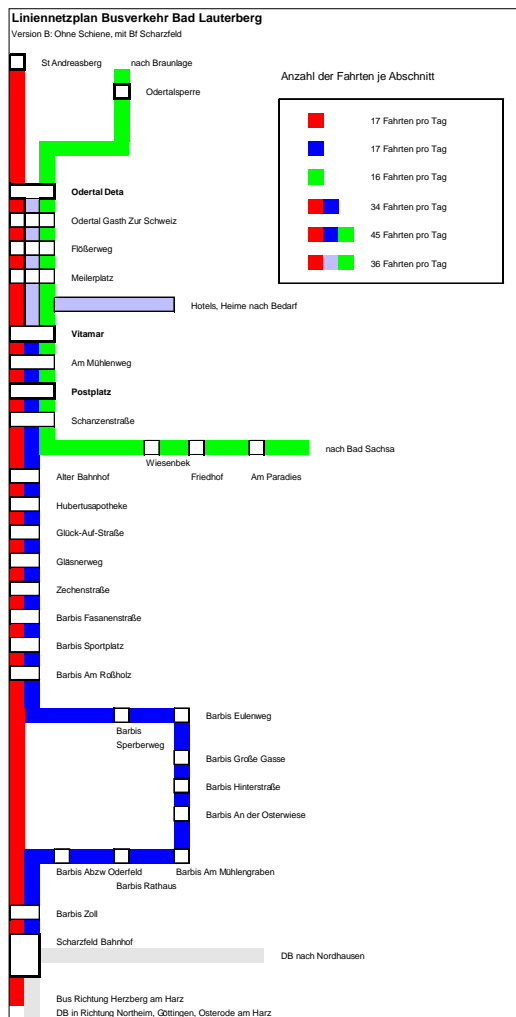
Die Lage des Bahnhofs Scharzfeld hat ansonsten nicht nur Nachteile. Als Ausgangspunkt für Wanderungen (Ruine, Einhornhöhle, Knollen) ist er gut geeignet, ausreichend Platz für Parkplätze usw. ist ebenfalls vorhanden. Ein Zugang zum Gewerbegebiet Bühwiesen ist allerdings nicht gegeben.

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 „feinverteilt“ 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. Das Konzept kann mit 2 Bussen gefahren werden, bei einer weitläuigeren 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, läme 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 beigelegt 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 Braunschweig
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.

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																	
Ohne Schienenanbindung Scharzfeld - Bad Lauterberg																	
Umsteigeknoten Scharzfeld																	
Verkehrstage	A	A	W	W	W	Flügel	Flügel	Flügel	Flügel	Flügel	Flügel	Flügel	Flügel	Flügel	Flügel	Flügel	
	GO	GO	GO	GO	GO	GO	GO	GO	GO	GO	GO	GO	GO	GO	GO	GO	
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
Seesen	06 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
Oderter Hof	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
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
Göttingen	06 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
Norheim (Han)	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
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
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
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

ÖPNV-Konzept für Bad Lauterberg																
Ohne Schienenanbindung Bad Lauterberg - Scharzfeld																
Umsteigeknoten Scharzfeld																
Verkehrstage	A	A	A	W	W	W	Flügel	Flügel	Flügel	Flügel	Flügel	Flügel	Flügel	Flügel	Flügel	Flügel
	GO	GO	GO	GO	GO	GO	GO	GO	GO	GO	GO	GO	GO	GO	GO	GO
Braunlage ZOB							07 05	07 18	08 47	09 05	10 47	11 05	12 47	13 05	14 47	15 05
Oderter Hof							07 18	07 20	08 47	09 05	10 47	11 05	12 47	13 05	14 47	15 05
Sonnenberg							((((((((((
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	(
Clausthal-Zellerfeld ZOB							((((((((((
St. Andreasberg Kurverwaltung							((((((((((

Hinweise und Erklärungen zu den Mustertabellen

Flügel Die von Norheim und Seesen kommenden Züge werden in Herzberg zusammengekuppelt und fahren gemeinsam weiter in Seesen wird der Anschluss von der RB Braunschweig - Seesen (- Holzmindern) aufgenommen.

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

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

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

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

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

Die Mustertabellen sind an die gegenwärtigen Fahrpläne der SÜdharzstrecke angelehnt, berücksichtigen aber schon schnelleres Fahren im Abschnitt Nordhausen - Scharzfeld (minus 5 Minuten nach Behebung aller Schwachstellen) und gehen ausserdem von einer Flugelung 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.