

**Eisenbahn und Straßenbahn:
Zwei Bahnen
wachsen zusammen**

**Der umgestaltete Bahnhofplatz
in Nordhausen**

Von Rainer Hellberg

➤ Ein Traum wird wahr: Straßenbahn und Eisenbahn auf schmaler Spur halten in Nordhausen am gleichen Bahnsteig. Damit ist der Grundstein für ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept gelegt.



Foto: R. Hellberg

Der Triebwagen der HSB (links) und der Nordhäuser Straßenbahn am 27. April 2002, im Hintergrund das Empfangsgebäude der HSB.

Die Sicherstellung der Mobilität mit allen Verkehrsarten ist die Herausforderung des neuen Jahrtausends. Die Stadt Nordhausen und die Verkehrsträger haben sich diesen Anforderungen nicht nur mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes zu einer modernen Schnittstelle des ÖPNV, sondern auch mit neuen und innovativen Lösungen in der Betriebsdurchführung und Fahrgastinformation gestellt.

Die Verwirklichung des anspruchsvollen Ziels ist eng mit der Ausrichtung der Landesgartenschau im Jahr 2004 (LGS) verbunden. Sie ist ein Glücksfall für die Rolandsstadt am Rande des Südhazes. Von ihr versprechen sich die Stadtväter direkt und langfristig wesentliche Impulse für Wirtschaft, Handel und Tourismus.

Bis April 2004 werden erhebliche Investitionen in Nordhausen getätigt und in großem Umfang die technische Infrastruktur wie Verkehrswege, Busse und Straßenbahnen ausgebaut und erneuert sowie Gebäude saniert. Zwar wären diese Maßnahmen ohnehin dringend notwendig – aber erst die Landesgartenschau ermöglicht die Durchführung so wichtiger Maßnahmen in einem solch kurzen Zeitraum. Dies gilt auch für die Finanzierung, an der Bund und Land in erheblichem Umfang beteiligt sind.

Die Kernmaßnahmen in Vorbereitung der LGS 2004 beinhalten räumlich abgegrenzte Bereiche am Petersberg und im Bahnhofsumfeld. Die Umgestaltung des Bahnhofplatzes war das erste Leitprojekt der Stadtentwicklung Nordhausens im Hinblick auf das bevorstehende Großereignis und Auftakt einer zentralen Verbindungsachse Bahnhof/Rautenstraße/historische Altstadt von Nordhausen.

**Die Umgestaltung
des Bahnhofplatzes**

Der Bahnhofplatz, entstanden mit dem Empfangsgebäude der Eisenbahn im Jahr 1866, hat sich über die Jahrzehnte nur unwesentlich verändert. Er besaß zuletzt keine zusammenhängenden Freiflächen und war vom Verkehr durchschnitten. Reisende, die mit dem Bus weiterfahren wollten, mussten sich ca. 400 Meter zum zentralen Busbahnhof auf dem Platz der Gewerkschaften begeben.

Der Entwurf zum neuen Bahnhofplatz sah deshalb einen großzügigen, einheitlich gestalteten und mit einem Baumkarree umstandenen Platz vor.

Der Umgestaltung ging eine fast dreijährige Planungsphase voraus. Bereits 1997 wurden die ersten Ideen zur Entwicklung



eines modernen ÖPNV-Verknüpfungspunktes geboren und ein Jahr später im vom Stadtrat beschlossenen Masterplan zur LGS 2004 im Hinblick auf die Ansprüche der Innenstadtentwicklung Nordhausens vertieft. Schwerpunkt bei der Planung des Platzes war die optimale Verbindung zwischen Gestaltung und Funktionalität.

Mitte Mai 2000 begann die erste Bauphase, die von vorbereitenden Maßnahmen im Kanalbau, die Neuverlegung eines Großteils der Ver- und Entsorgungsleitungen und die teilweise Deckensanierung der Fahrbahnbereiche für den Umleitungsverkehr geprägt war. Im unterirdischen Bereich wurden 1.056 Meter Abwasserrohre, 3.000 Meter

Elektrokabel und 600 Meter Trinkwasserleitung verbaut. Danach folgten die Herstellung der Platzoberfläche, das Fertigen der Funktionsstreifen und Bushaltestellen sowie die Ausführung der Elektro- und Beleuchtungsanlagen. 4,90 Mio. EUR kostete der Umbau. Nach einjähriger Bauzeit wurde der Bahnhofplatz Anfang Juni 2001 anlässlich des Rolandsfestes – des größten Nordhäuser Volksfests – übergeben. Zwar fand der Platz bezüglich des ästhetischen Aspekts nicht bei jedem sofort Zustimmung, von der Funktionalität und der Zweckmäßigkeit her lässt er jedoch keine Wünsche offen. Die Übersichtlichkeit des Platzes und die kurzen An- und Abfahrtswege erhöhen

Bilderläuterungen auf dieser Seite

links oben: Der Nordhäuser Bahnhofplatz vor der Umgestaltung, 1998, ...

links mitte: ... und nach der Umgestaltung, 2002. Links das Empfangsgebäude der Deutschen Bahn AG, davor Parkplätze für Taxi und die überdachten Bushaltestellen. Rechts im Hintergrund der Inselbahnsteig von HSB und Straßenbahn, Blickrichtung von Ost nach West.

links unten: Haltestellen für Stadt- und Regionalbusse sowie für Taxi unmittelbar vor dem Empfangsgebäude, Blickrichtung West nach Ost.

auch das Sicherheitsgefühl der Reisenden. 20 überdimensionale Blumentöpfe sollen das Bild des Platzes auflockern und mit jahreszeitlich entsprechender Blumenbepflanzung farbenfroh aussehen lassen.

Mobilitätszentrale im Empfangsgebäude der DB

Etwa zeitgleich mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes begannen die Umbau- und Sanierungsarbeiten an dem denkmalgeschützten Empfangsgebäude der Deutschen Bahn AG. Das Gebäude erhielt eine neue Dacheindeckung, Haus- und Inselbahnsteig sowie der Personentunnel wurden erneuert und mit Aufzügen, Wetterschutz, Blindenleitstreifen und Sitzgelegenheiten ausgestattet. Nach der Sanierung im Innenbereich schuf man zusätzlich Ladenflächen. Dienstleister wie der DB Service Store, die Gaststätte, ein Buch- und Zeitschriftenshop sowie ein Frisör haben dort ihr Domizil erhalten. Seit September dieses Jahres erstrahlt auch die Außenfassade in hellen Pastelltönen und verleiht dem Ensemble damit ein ansprechendes Outfit. Des Weiteren sind das Anlegen neuer Parkplätze links und rechts des Empfangsgebäudes sowie zwei Behindertenparkplätze und eine Fahrradabstellanlage an der Westseite vorgesehen. Denn der Bahnhof soll nicht nur mit dem ÖPNV gut erreichbar sein, sondern auch für Radfahrer – eine Dienstleistung für Pendler und Fahrradtouristen gleichermaßen. Zur LGS 2004 wird eine Weiterentwicklung zur Fahrradstation mit Ausleihe und Reparaturservice angestrebt.

In der Haupthalle ist seit Anfang Juni 2002 das Reisezentrum mit Mobilitäts- und Informationszentrale installiert, in der



alles rund um das Thema Mobilität angeboten wird. Betrieben wird dieses Kunden-center vom Südharzer Tourismusverband e.V. mit der DB-Reise & Touristik.

Der Reisende findet dort alle Verkehrsdienstleistungen, vom Fahrkartenverkauf über Fahrgemeinschaftsvermittlung, Auskunft und Tourismus-Informationszentrum bis hin zum Beschwerdemanagement. Am Informationsschalter können kulturelle und touristische Dienstleistungen wie Vermittlung von Hotels, Ferienhäusern und Ferienwohnungen sowie Pensionen und Privatzimmern, Verkauf von Eintrittskarten für Veranstaltungen, Vermittlungen von Stadtführungen, Souvenir- und Bücherverkauf usw. in Anspruch genommen werden. Auch Fahrkarten für die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) sowie für alle öffentlichen Nahverkehrsmittel sind dort erhältlich.

Mit der Installation der Mobilitäts- und Informationszentrale im Empfangsgebäude der Deutschen Bahn AG wurde ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Landesgartenschau

2004 getan. Außerdem erhofft sich dadurch der Südharzer Tourismusverband e.V. – in Zusammenarbeit mit anderen touristischen Leistungsträgern – eine bessere touristische Vermarktung der gesamten Region.

Triebwagen der HSB auf dem Bahnhofplatz

Der 27. April 2002 war ein denkwürdiger Tag im öffentlichen Personennahverkehr in Nordhausen. An diesem kalten Vorfrühlingstag verließ gegen 10.30 Uhr erstmals nach mehr als 100 Jahren HSB-Geschichte ein Triebwagen der Harzer Schmalspurbahnen die angestammten Gleise des Bahnhofs Nordhausen-Nord und rollte unter dem Beifall Hunderter Bahnfreaks und Nordhäuser über die Oscar-Cohn-Straße auf den umgebauten Bahnhofplatz zum gemeinsamen Inselbahnsteig der HSB und der Nordhäuser Stadtwerke. Zeitgleich fuhr ein Niederflrigelenktriebwagen „Combino“ langsam an

diesen Haltepunkt heran – Paarlauf auf dem umgestalteten Bahnhofplatz, der damit seiner Bestimmung, Schnittstelle des ÖPNV zu sein, vollaufgerecht wurde.

Der Lückenschluss (120 Meter) zwischen beiden Gleisen mit gleicher Spurweite machte dies möglich. Die Arbeiten dazu hatten im November 2001 begonnen und waren Ende März 2002 abgeschlossen worden. Insgesamt mussten 260 Meter Gleise – einschließlich der Grunderneuerung eines alten Gleises der Harzer Schmalspurbahnen – neu verlegt werden.

Die doppelseitige Anzeigetafel auf dem Inselbahnsteig zeigt dem Fahrgast die Abfahrtszeiten der Bimmel in Richtung Krankenhaus und des Triebwagens in Richtung Harz an. Am Fahrausweis-Automat auf dem Bahnsteig sind Tickets für beide Verkehrsmittel zu haben.

Reisende aus Richtung Harz oder Oberstadt können nun in nur wenigen Metern vom Inselbahnsteig über den Platz barrierefrei und somit mobilitätsgerecht in den



Bilderläuterungen auf dieser Seite

beide Fotos oben:

Sanierter Innenbereich des Empfangsgebäudes.

links unten: Der Triebwagen der HSB fährt auf dem neuen Gleis auf der Oscar-Cohn-Straße und die Straßenbahn rollt aus der Landgrabenstraße zum gemeinsamen Inselbahnsteig, 27. April 2002.



Stadt- und Regionalbussen, im Taxi oder in den Zügen der Deutschen Bahn AG weiterreisen. Einziges Manko ist, dass es derzeit noch vier Tarife gibt und damit jeder Wechsel eines Verkehrsunternehmens auch mit einem neuen Fahrkartenkauf verbunden ist. Dieses Problem soll mit dem schon seit Jahren geplanten Verkehrsverbund Nordthüringen gelöst werden, spätestens zum Beginn der Landesgartenschau 2004.

Ein Traum wird wahr

HSB und Straßenbahn besitzen die gleiche Spurweite. Die Verbindung zwischen beiden Netzen ist somit fast zwangsläufig seit Jahrzehnten immer wieder in der Diskussion. Mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes und dem Verknüpfen der Netze von HSB und Straßenbahn durch die Freigabe des Gleisanschlusses ergeben sich neuartige Vernetzungsmöglichkeiten, die in Deutschland bislang einzigartig sind.

Es ist vorgesehen, den Straßenbahnverkehr mit modifizierten neuen Triebfahrzeugen (Zweissystemfahrtechnik) durchgängig von Nordhausen bis Ilfeld durchzuführen.

Der zeitliche Bogen für dieses Vorhaben ist die Landesgartenschau 2004.

Wie das Problem technisch gelöst werden soll, demonstrierte der TWINO, eine voll funktionsfähige Straßenbahn mit Hybridantrieb. Fehlt die elektrische Oberleitung, kann das Schienenfahrzeug auf ein zweites Antriebssystem ausweichen. Dann treibt ein Diesellagregat einen Generator an, der den notwendigen Strom erzeugt. Diese Entwicklung des Nordhäuser Instituts für Maschinen, Antriebe und elektronische Gerätetechnik (IMG) hat Modellcharakter.

Zum Einsatz sollen 2004 dreiteilige Niederflurgelenktriebwagen des Typs COMBINO duo von SIEMENS gelangen. Diese 20 Meter langen, erstmals mit einem dieselelektrischen Antriebsaggregat ausgestatteten Wagen sollen zur Landesgartenschau 2004 im Regelverkehr auf der Teilstrecke der HSB zwischen Nordhausen und Ilfeld eingesetzt werden. Der Brockenverkehr ist und bleibt das Kerngeschäft der Harzer Schmalspurbahnen, darin sind sich sowohl HSB als auch der Nordhäuser Straßenbahnbetrieb einig. Sinnvoll ist die Erhöhung der Attraktivität des Nahverkehrs. So errichtete die HSB im Sommer 2001 innerhalb der Stadt Nordhausen zwei zusätzliche Haltestellen in bevölkerungsreichen Wohngebieten. Der Bahnhof im Ortsteil Krimderode erhielt Ausweichmöglichkeiten, um bei einer perspektivisch zu erwartenden Verkehrsverdichtung flexibel reagieren zu können. Und an der höhengleichen Straßenkreuzung in Krimderode wurde ebenfalls noch eine Haltestelle eingerichtet.

Umgestaltung der Bahnhofstraße

Auch die Umgestaltung der zentralen Verbindung Achse Bahnhof/Rautenstraße/historische Altstadt von Nordhausen geht sichtbar voran. Derzeit sieht der Brückenneubau in der Bahnhofstraße

seinem Ende entgegen und die Neugestaltung der Rautenstraße ist ebenfalls fast abgeschlossen. Durch die Begrünung des Gleisbettes konnte der Lärmpegel um zehn Dezibel gesenkt werden. Zwei neue niederflurbahnengerechte Haltestellen mit barrierefreien Zugängen – am Rathaus und am Theater – sind entstanden. Der Umbau des Rathausplatzes wird derzeit realisiert.

Anfang April 2003 beginnt mit der Umgestaltung der Fußgängerzone in der Bahnhofstraße die letzte Etappe der neuen innerstädtischen Verbindungsachse. Neben diagonal verlegtem Betonsteinpflaster erhält dieser Bereich über 30 hohe, schlanke Bäume, die in Dreiergruppen gepflanzt



werden. Damit wird an das Verbindungsachsen-Konzept angeknüpft, denn die Baumreihen beginnen in der oberen Rautenstraße. Zwischen den Bäumen werden Sitzbänke und Fahrradständer aufgestellt. Die Leuchten an den Masten werden durch Lampen ersetzt, die an Drahtseilen hängen. Die Straßenbahnhaltestelle an der Atrium-Passage wird ebenfalls neu und niederflurbahnengerecht gestaltet, um ein barrierefreies Einsteigen in die Bahn zu ermöglichen. Bis Ende des Sommers soll dieser Abschnitt vollendet sein.



Bilderläuterungen auf dieser Seite

links oben: Inselbahnsteig der HSB und Straßenbahn, im Hintergrund die Gleise in der Oscar-Cohn-Straße.

rechts mitte: Elektronische Fahrgastinformationstafel auf dem Inselbahnsteig.

links unten: Blick in die Fußgängerzone der Bahnhofstraße.