

Höchste Eisenbahn für den Südharz

Eine Initiative der Südharzregion



Denkschrift

**Zur Erhaltung und Weiterentwicklung der
Eisenbahnstrecken im niedersächsischen Südharz**

Eine Antwort auf das Konzept 2013+ der LNVG

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) hat 15 Jahre nach der grundlegenden Neuorganisation des Schienenverkehrs im Zuge der Bahnreform, mit der die Verantwortung für die Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf die Länder übergegangen ist, wofür diese einen garantierten Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zur Verfügung gestellt bekamen und bekommen (die so genannten „Regionalisierungsmittel“), eine Zwischenbilanz gezogen und die Ziele der nächsten Jahre im Konzept „2013+“ abgesteckt.

Hiernach besteht für die beiden Eisenbahnstrecken im Landkreis Osterode am Harz, die Strecke 357 Göttingen – Herzberg – Walkenried – Nordhausen und die Strecke 358 Braunschweig – Seesen – Osterode – Herzberg, ausgehend von einem zwischen dem Land, der LNVG und der Deutschen Bahn (DB) abgeschlossenen Vertrag über das „Harz-Weser-Netz“, eine Bestandsgarantie bis über 2020 hinaus, da sich Land und LNVG zur Bestellung von Zugleistungen verpflichtet haben und die DB im Gegenzug die Sanierung des Streckennetzes zugesichert hat. Auch ist es oberstes Ziel der LNVG, das heutige Streckennetz in Niedersachsen weiter zu betreiben.

Gleichwohl gibt es bei „2013+“ durchaus Hinweise darauf, dass man, sollte es nicht gelingen, ausreichend Fahrgäste für eine Strecke zu gewinnen, einer Abbestellung von Zugleistungen näher treten kann. Der demografische Wandel und der damit verbundene Rückgang der Bevölkerung insbesondere in den Kreisen Northeim und Osterode werden als Risiken benannt. Als Messlatte wird eine Zahl von 500 Fahrgästen pro Tag für eine Bahnstrecke genannt – ein Wert, der vor dem Hintergrund knapper Finanzmittel und eines sinnvollen Ressourceneinsatzes auch kaum in Frage zu stellen ist.

Dieser Wert wird im Abschnitt Walkenried – Ellrich der Strecke 357 und zwischen Osterode und Seesen auf der Strecke 358 derzeit nicht dauerhaft erreicht. Während dies bei der Strecke 357 aber infolge der stärkeren anderen Abschnitte nicht sehr ins Gewicht fällt und die Strecke insgesamt die „magische Zahl“ von 1.000 Reisenden pro Tag auf der Gesamtstrecke erreicht bzw. übertrifft, wird die Strecke 358 trotz aller Erfolge der letzten Jahre zu den weiterhin kritischen Strecken gerechnet.

Aber auch auf der „Südharzstrecke“ können die erreichten Werte wieder ins Rutschen geraten, wenn die Zahl der Schüler oder Berufspendler weiter sinkt.

Insoweit ist es angeraten, schon jetzt in Überlegungen einzutreten, wie die Fahrgastzahlen auf beiden Strecken nachhaltig gesteigert und gesichert werden können. Die hierzu erforderlichen Maßnahmen müssen in Anbetracht der aktuellen Haushaltslage des Bundes, der Länder und der Kommunen weitgehend aufwandsneutral ausfallen, was die Sache freilich nicht einfacher macht.

„Höchste Eisenbahn“ hat hierzu Überlegungen angestellt und möchte diese als Startpunkt einer möglichst breit angelegten Debatte über die Sicherung der Zukunft unserer Bahnstrecken – und damit unseres ÖPNV insgesamt – verstanden wissen. Wir werden ab sofort unsere „Lobbyarbeit“ pro Schiene und pro Öffentlicher Personennahverkehr entsprechend ausrichten.

Warum sind weitere Schritte überhaupt erforderlich?

Es gibt viele kommunale „Baustellen“, und an allen Ecken und Enden fehlt das Geld. Im Schienenverkehr gab es doch zuletzt einige Fortschritte: Neue Stationen in Osterode und Bad Lauterberg-Barbis, eine fortschreitende Streckensanierung, neue Fahrzeuge und nicht zuletzt auch steigende Fahrgastzahlen. Warum müssen wir denn etwas tun?

Hierfür gibt es gute Gründe. Zum einen, wie erwähnt, der demografische Wandel mit dem damit verbundenen Rückgang der Zahl der Schüler und Berufstätigen, beides Gruppen, die viel zur Auslastung des Bahnverkehrs beitragen, wenn auch nur zu bestimmten Zeiten. Die „Grundmasse“ der potenziellen Bahnkunden wird in den kommenden Jahren um 10 und mehr Prozent abnehmen.

Es ist ferner nicht damit zu rechnen, dass zukünftig mehr Geld für den Schienenverkehr zur Verfügung steht. Eher dürfte das Gegenteil der Fall sein. Die Regionalisierungsmittel sind immer wieder Zielscheibe von Einsparbeschlüssen gewesen (zuletzt im „Koch-Steinbrück“-Papier), die Mittel aus dem GVFG und dessen Nachfolger, dem Entflechtungsgesetz, werden sinken. Der Verteilungskampf um die verbleibenden Gelder wird härter werden.

Und schließlich ist zu überlegen, welchen Beitrag die Eisenbahn zur Verbesserung der Lebensverhältnisse in unserer Region leisten kann und ob es gelingen könnte, unseren Landstrich auch hierdurch attraktiver zu machen, um neue Einwohner oder doch Urlauber und Tagestouristen anzulocken.

In jedem Fall muss die Zahl der Fahrgäste gehalten und in bestimmten Abschnitten auch gesteigert werden. Mit dem Wegfall der IC-Halte in Northeim und der Brechung vieler bisher nach Göttingen durchlaufender Züge sind die Voraussetzungen zuletzt sogar verschlechtert worden. Dennoch gibt es eine Reihe von Chancen und – kostenneutralen bzw. wenig aufwändigen – Möglichkeiten, das Fahrgastaufkommen zu halten und zu steigern.

Anzusprechende Zielgruppen und erforderliche Maßnahmen

Pendler (aller Kategorien)

Der Südharzrand hat eine Chance, Bevölkerung zu halten bzw. neue Anwohner anzulocken, wenn es gelingt, die Erreichbarkeit der Zentren im Kreis und der wichtigsten Ziele außerhalb des Kreises zu verbessern, und zwar nicht nur auf der Straße, sondern auch und gerade auf der Schiene. Insoweit sind Berufs-, Studien- und Schulpendler wichtige Zielgruppen.

Nicht zu vernachlässigen sind auch „Wochenendpendler“.

Nachstehend werden einige Stärken und Schwächen des Schienenverkehrs in Bezug auf ausgewählte Pendlerziele erörtert.

Osterode am Harz

Die Erreichbarkeit der Kreisstadt wurde in den letzten Jahren spürbar verbessert. Die Einrichtung neuer Haltepunkte macht vor allem die Innenstadt attraktiver und verbessert die Situation der Stadt als Schulstandort. Die Gewerbebetriebe liegen jedoch weiterhin weit abseits der Haltepunkte, und an den Bau neuer Haltepunkte ist kaum zu denken. Hier kann ggf. eine Kombination Bahn/Bus hilfreich sein. Zu verbessern ist auch die Erreichbarkeit der Kreisstadt in den frühen Morgenstunden.

Herzberg am Harz

Hier gilt das Gleiche. Die Stadt ist als Taktknoten und mit der innenstadtnahen Haltestelle „Schloß“ gut erreichbar, die Arbeitsplätze z.B. bei der Papierfabrik sind es weniger.

Bad Lauterberg im Harz

Die im Stundentakt verkehrende und in den Taktknoten Herzberg eingebundene Buslinie 450 erschließt das gesamte Stadtgebiet sehr gut. Die Erreichbarkeit aus Richtung Osten ist allerdings weniger gut, da es nicht gelungen ist, den Haltepunkt Barbis in das Buskonzept zu integrieren und weder der Umweg über Herzberg wie der Umsteigeweg in Barbis geeignet sind, Kunden aus dieser Richtung anzulocken.

Nordhausen

Das gleiche Bild wie in Osterode und Herzberg auch hier. Sehr gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit vielen zentralen Einrichtungen, mangelhafte Erreichbarkeit der Gewerbegebiete. Erschwerend kommt hier der fehlende Tarifverbund zwischen Schiene, Straßenbahn und Stadtbus hinzu. Die Hochschule mit mehr als 2.000 Studierenden ist mit einer Stadtbuslinie angebunden, ein durchgängiger Tarif jedoch fehlt.

Göttingen

Hier ist viel erreicht worden. Manches wurde freilich durch den erneuten Umsteigezwang in Northeim wieder etwas beeinträchtigt. Dennoch ist Göttingen gut und schnell erreichbar. Ein Verbund mit den innerstädtischen Verkehrsmitteln ist gegeben. Allerdings kann im Detail noch etwas getan werden, um die Strecke Südharz – Göttingen noch attraktiver zu machen.

Hannover

Die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt hat durch den Wegfall der IC-Halte in Northeim einerseits und durch den zuvor bereits erfolgten Wegfall der Anschlüsse in Salzgitter-Ringelheim (über Hildesheim) erheblich gelitten. Punktuell konnte durch Zusatzzüge in Verbindung mit Metronomen nachgebessert werden, doch ist der Südharz vermutlich die Region in Niedersachsen mit der schlechtesten Erreichbarkeit der Landeshauptstadt.

Hildesheim

Auch diese Großstadt ist infolge des Wegfalls der Anschlüsse in Salzgitter-Ringelheim über die Westharzstrecke kaum mehr erreichbar. Über Northeim ist dies mittels Metronom und Umstieg in Elze zwar möglich, doch kommt hier die Wartezeit in Northeim hinzu. Insgesamt eine völlig unbefriedigende Situation.

Braunschweig

Diese Großstadt ist über die Westharzstrecke sehr gut – und relativ schnell – erreichbar. Nachteilig ist der fehlende Tarifverbund mit den innerstädtischen Verkehrsmitteln, da der Hauptbahnhof eine Randlage hat und die Innenstadt nur per Straßenbahn oder Bus erreichbar ist.

Maßnahmen

Aus vorstehender Situationsbeschreibung lassen sich einige Maßnahmen ableiten, die die Erreichbarkeit einiger der o.g. Ziele mit der Bahn verbessern.

- Wiedereinrichtung von schnellen Umsteigeanschlüssen in Salzgitter-Ringelheim

Der Fahrplan der Strecke 320 Hannover – Goslar – Bad Harzburg ist inzwischen fast nur noch an den Bedürfnissen des Bundeslandes Sachsen-Anhalt orientiert. Die vorhandenen zweistündlichen Anschlüsse in Ringelheim sind deswegen sämtlich verloren gegangen. Da es zusätzliche Züge auf dieser Strecke kaum geben wird, also vom Stundentakt auszugehen ist, muss eine reguläre und stündliche Verbindung Herzberg – Osterode – Seesen – Ringelheim / Ringelheim – Hildesheim – Hannover und zurück mit vertretbaren Umsteigezeiten eingerichtet werden. Dies sieht auch das Konzept „2013+“ der LNVG so vor. Der gegenwärtige Trend geht – ausweislich des Fahrplangentwurfs 2011 der NASA – allerdings eher in die andere Richtung, d.h. ein weiterer Zug wird aus dem Takt herausgenommen, um einseitig Interessen Sachsens-Anhalts zu dienen. Es wird generell nicht einfach werden, einen Fahrplan zu konstruieren, der die Verknüpfung in Ringelheim ermöglicht, denn der Fahrplan der Züge Braunschweig – Herzberg liegt durch die Taktknoten Braunschweig Hbf und Herzberg sowie die gegebenen wenigen Kreuzungsmöglichkeiten auf der eingleisigen Strecke praktisch fest, und der Fahrplan der Strecke Hannover – Bad Harzburg soll sowohl ICE-Übergänge in Hannover wie auch sinnvolle Verknüpfungen mit den in den Harz führenden Buslinien in Goslar und Bad Harzburg ermöglichen. Eine Abfahrt der Züge in Richtung Hildesheim – Hannover zur Minute :40 und eine Ankunft von dort zur Minute :20 in Ringelheim wäre optimal. Für die Umsetzung eines neuen Fahrplans in dem sehr komplexen Gefüge der Nordharzer Strecken ist allerdings viel Zeit erforderlich.

- Erweiterung und Absicherung der Umsteigeverbindungen über Seesen und Kreiensen

Eine brauchbare, wenn auch nicht gleichwertige Alternative zu Salzgitter-Ringelheim bieten die im Dezember 2009 neu eingerichteten Umsteigeverbindungen nach Hannover über Seesen und Kreiensen. Sie leiden allerdings unter der Unzuverlässigkeit der Fahrplaneinhaltung auf der Strecke Herzberg – Seesen. Da sie nur alle 2 Stunden bestehen, ist das Verpassen eines Übergangs in Seesen sehr ärgerlich. Hier bieten sich folgende, rasch umsetzbare Schritte an:

- Die derzeit noch fehlenden Anschlussverbindungen nach und von Hannover werden eingerichtet. Dies betrifft eine Frühverbindung in die Landeshauptstadt, die wegen Rücksichtnahme auf einen IC nicht eingerichtet worden ist (Herzberg ab 5.34, Osterode Mitte 5.47, Hannover Hbf an 7.26 Uhr) sowie eine Verbindung am Nachmittag zurück, die Montag bis Donnerstag ebenfalls mit Rücksicht auf einen IC nicht besteht (Hannover Hbf ab 16.33 Uhr, Osterode Mitte 18.07 und Herzberg an 18.21 Uhr).
 - Die Verbindung wird garantiert, d.h. die Umsteigeanschlüsse in Seesen und Kreiensen werden abgesichert.
 - Für den Weg aus dem Westharz über Seesen und Kreiensen nach Hannover wird aktiv, u.a. mit einem eigenen Flyer, geworben. Die derzeitigen Streckenfaltpläne der DB bringen in diesem Punkt gar nichts.
- Beschleunigung und logischere Gestaltung des Zugverkehrs nach Göttingen

Nach und von Göttingen sind nicht mehr Züge erforderlich als heute. Sie sollten nur ein wenig anders verkehren, um ihren Nutzen für Pendler und Gelegenheitsreisende zu mehren. Das Zugsystem soll wie folgt aufgebaut sein:

- Alle 2 Stunden durchgehende Züge ohne Umstieg in Northeim

- Alle 2 Stunden Verbindungen mit Umstieg, aber gleichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Göttingen
- In der Frühspitze zusätzliche durchgehende Züge und einen eingeschobenen Zug, der zwischen 7 und 8 Uhr eine halbstündliche Ankunft ermöglicht
- In der Gegenrichtung zwischen 17 und 18 Uhr ebenfalls eine halbstündliche Rückfahrmöglichkeit

Gegenüber heute bedeutet dies, den Zug, welcher heute nach Standzeit in Northeim um 7.12 Uhr in Göttingen eintrifft, unter Wegfall dieser Standzeit auf eine Ankunft 7.08 Uhr zu bringen und den heute um 16.43 in Göttingen abfahrenden, aber in Northeim wiederum herumstehenden Zug auf eine Abfahrtszeit um 17.18 Uhr und dann durchgehend ohne Standzeiten zu „trimmen“. Um 16.48 steht ein Zug nach Bad Harzburg mit kurzem Übergang in Northeim zur Verfügung. Standzeiten werden, auch wenn sie „nur“ 5 Minuten betragen, von Pendlern subjektiv als „verlorene Zeit“ betrachtet. Insgesamt ergäbe die o.g. Staffelung eine Verteilung der Fahrzeiten wie folgt:

Ankünfte in Göttingen

06.08 07.08 07.38 08.08 09.09 10.08 11.09 12.08 13.09 14.11 15.09 16.08

Abfahrten in Göttingen

13.49 14.48 15.49 16.48 17.18 17.49 18.10 18.48 19.49 20.48

Kursiv sind jeweils die Verbindungen dargestellt, bei denen ein Umstieg in Northeim mit sofortigem Anschluss erforderlich ist. Hiermit stünde für Berufspendler und Studenten ein sehr gutes und schnelles Angebot bereit, welches aber auch dem Gelegenheitsreisenden leicht vermittelbar ist und zudem gute Anschlüsse an den Fernverkehr nach Süden gewährleistet.

- Verbesserung der Verbindungen mit Hannover

Hier bieten sich einerseits fahrplantechnische und andererseits tarifliche Maßnahmen an. Fahrplantechnisch gibt es heute mehrere „schlanke“ IC-Anschlüsse (2 x nach Hannover, 1 x von Hannover), ergänzt um einen „schlanken“ Metronom-Anschluss nach Hannover und 2 Metronom-Anschlüsse zurück, wobei die Metronome grundsätzlich nur von Zügen erreicht werden, die auf Teilabschnitten der Südharzstrecke verkehren. In allen übrigen Fällen muss in Northeim bis zu 30 Minuten gewartet oder der Umweg über Göttingen genommen werden. Der Umweg aber kostet Geld.

Auf die Gestaltung des Fernverkehrs hat die LNVG so gut wie keinen Einfluss. Die insgesamt wirtschaftlichste Variante wäre die Rückkehr der IC in das Leinetal und deren tarifliche Integration in den VSN. Sie sollte daher durchaus geprüft werden, denn anstelle der von der LNVG zu bezahlenden Züge Kreiensen – Göttingen träten dann wieder die IC in den gleichen Fahrlagen, aber tariflich für jedermann nutzbar. Ob die Verlegung der IC auf die Schnellfahrstrecke den wirtschaftlichen Erfolg gebracht hat, den die DB sich hiervon versprochen hat, muss bezweifelt werden.

Abgesehen hiervon, verbleibt nur eine Verstetigung der verbliebenen Verbindungen, worunter zu verstehen ist

- Anbindung ein je einen Metronom pro Richtung von/bis Walkenried
- Verlagerung des IC Westerland – Göttingen – Frankfurt an Freitagen in das Leinetal (gegenwärtig nur Montag bis Donnerstag)

Eine weitere Möglichkeit, die Verbindungen des Südhazes mit Hannover zu verbessern, besteht in der tariflichen Gleichstellung des Umweges über Göttingen bei allen IC-Verbindungen – hier besonders auch für Pendler. Die IC stellen bei Umstieg in Göttingen und Nordheim alle 2 Stunden eine Reiseverbindung her, die gleich schnell ist wie die alte, bis 2009 gültige, da der Umweg über Göttingen durch das schnellere Fahren auf der Neubaustrecke aufgewogen wird. Die IC um 16 und 18 Uhr ab Hannover – der um 17 Uhr verkehrt durch das Leinetal – wären z.B. gute Ergänzungen des Angebots für Rückfahren, die es heute schon um 16.30 mit dem Metronom und um 17 Uhr mit dem einzig verbliebenen IC gibt.

- Tarifliche Maßnahmen

In erster Linie wäre hier an die Schaffung eines „Hochschul“-Tickets in Nordhausen zu denken, welches die Nutzung der Stadtbuslinie in Nordhausen nach Ankunft am Hauptbahnhof aus Richtung Südhaz ermöglicht. Alternativ wäre es für die Zielgruppe der Studenten u.U. hilfreich, die in Thüringen kostenlose Mitnahme des Fahrrades im Zug auf den Streckenabschnitt Herzberg – Ellrich auszuweiten.

Zu prüfen wäre ferner, ob Pendler aus dem Kreis Osterode ggf. eine tarifliche Übergangsmöglichkeit zum Stadtverkehr in Braunschweig erhalten können.

Gelegenheits- und Freizeitreisende

Der große Zielmarkt dieser Gruppen wird im Südhaz derzeit nur unzureichend erschlossen. Maßgeblich hierfür sind neben dem Tarifniveau des VSN und den hier fehlenden Tarifen für diese Gruppen (Tickets nach 9 Uhr sind nicht vorhanden, die Mitnahme auf Zeitkarten am Samstag vormittags ist nicht möglich, für Urlauber gibt es gar kein Angebot) die tariflichen Ungereimtheiten im Harz:

- Der „Übergangstarif Harz“ (Kreise Osterode und Goslar) gilt nur im Bus
- Die Ländertickets sind nur bis zur letzten Station vor der „Grenze“ gültig
- Im Bus (und ab Ellrich im Zug) ist die Fahrradmitnahme kostenlos, im Zug im Landkreis Osterode kostet es Geld

und dergleichen mehr, von einem tariflichen Angebot über die alte „Zonengrenze“ hinaus ganz zu schweigen.

Zweites großes Problem ist die Information über das vorhandene Angebot. Hier wird auf das Internet (auf welches während einer Gelegenheitsreise oder beim Wandern nur begrenzter Zugriff möglich ist), auf den „Info-Turm“ in Göttingen – 30-50 km vom Kreis Osterode entfernt – oder aber Infoterminals verwiesen, die es u.a. in Osterode, Herzberg, Bad Lauterberg und Bad Sachsa gibt. Die Beschaffung der Information wird so immer zu einer „Holschuld“ des potenziellen Kunden. Eine aktive Angebotspolitik findet nicht statt. Ebenso wenig gibt es gedruckte Fahrpläne, die mehr als eine Linie enthalten. Im Nachbarkreis Nordhausen werden Fahrpläne kostenlos an alle Haushalte verteilt, im Kreis Harz gibt es sie immerhin zu kaufen. Bei uns gibt es nichts (wenn man vom „Harz-Kursbuch“ in relativ kleiner Auflage einmal absieht).

Fahrplantechnisch ist hier kaum Nachsteuerungsbedarf gegeben. Die Verknüpfung der Schiene mit dem Bus in – von West nach Ost – Gittelde Bahnhof, Osterode Mitte, Herzberg, Bad Sachsa und Walkenried ist gut (wenngleich wegen der oben geschilderten Problemlage kaum bekannt), die wichtigsten Buslinien verkehren auch am Wochenende.

Maßnahmen

Die unter „Pendler“ beschriebenen Fahrplanmaßnahmen kämen natürlich auch diesem Markt zugute. Die übrigen Maßnahmen sind tariflicher und informationeller Natur:

- Schaffung eines tariflich überzeugenden Angebots für Gelegenheits- und Freizeitkunden

Das „Niedersachsen-Ticket“ und das „Schöne Wochenende“-Ticket sind gute Angebote. Im VSN werden beide anerkannt. Was fehlt, ist ein Angebot für die Kunden „vor Ort“ im Nahbereich. Nachzudenken ist über

- Eine preiswertere Tageskarte für Einzelpersonen und Kleingruppen nach 9 Uhr, die zugleich den Markt der „Senioren“ mit abdeckt
 - Die Ermöglichung der Mitnahme auf Zeitkarten auch am Samstag vor 14 Uhr
 - Die Anerkennung des ÜT Harz (einschließlich Urlauberkarte) auch in den Zügen, mindestens jedoch die Möglichkeit zum „Durchlösen“ auf den Relationen
 - Göttingen – Northeim – Bad Lauterberg – St. Andreasberg – Braunlage
 - Göttingen – Northeim – Walkenried – Hohegeiß - Braunlage
 - Die überlappende Anerkennung der Ländertickets von Niedersachsen (bis Nordhausen) und Thüringen (bis Herzberg)
- Herausgabe von Informationsmaterial mit übergreifenden Fahrplaninformationen

Dies ist trotz gelegentlicher Änderungen in den Fahrplänen insbesondere der Buslinien essentiell. Vorgeschlagen werden Faltblätter für folgende Relationen:

- Göttingen / Braunschweig – Herzberg – Bad Lauterberg – St. Andreasberg mit Anschlüssen St. Andreasberg – Braunlage
- Göttingen / Nordhausen – Walkenried – Wieda/Braunlage mit Anschlüssen in Braunlage in Richtung Bad Harzburg
- Göttingen / Braunschweig – Osterode/Gittelde – Bad Grund/Clausthal-Zellerfeld
- Hannover – Südharz (Ziele Osterode, Herzberg, Bad Lauterberg, Bad Sachsa, Walkenried, Ellrich, Nordhausen)

Es genügt nicht, Infomaterial aufzulegen, in welchem auf Sehenswürdigkeiten hingewiesen wird, wo die Information zum Fahrplan aber nur per Hinweis auf das Internet verfügbar ist. Bei allen – durchaus kalkulierbaren – Risiken für Fahrplanwechsel ist „alles aus einer Hand“ hier immer noch der richtige Weg.

Urlauber

Hierunter fallen auch Kurgäste, Reha-Patienten usw. Der Harz ist inzwischen das klassische Urlaubsgebiet für Kururlaube oder verlängerte Wochenenden. Oft wird die Entscheidung, in den Harz zu fahren, spontan aufgrund des mittelfristigen Wettertrends gefällt. Der Anteil der mit der Bahn an- und abreisenden Gäste ist hierbei nicht hoch. Anders als die LNVG sehen wir aber bei einem Markt mit rund 10 Millionen Übernachtungen und mehreren Millionen An- und Abreisen pro Jahr durchaus ein Potenzial für die Schiene. Freilich sind die Bedingungen für eine relativ unkomplizierte Reise in den letzten Jahren immer schlechter geworden, da die DB ihr Fernverkehrsnetz ausgedünnt und insbesondere den Harz praktisch ausgeklammert hat.

Den südlichen Harzrand betreffend, stellen sich die Anreisemöglichkeiten aus den wichtigsten Aufkommensgebieten wie folgt dar:

- Berlin

Über Braunschweig (Umsteigen) können Gittelde, Osterode und Herzberg mit nur einmaligem Umstieg erreicht werden. Bad Lauterberg, Bad Sachsa und Walkenried erfordern einen zweiten Umstieg. Die Verbindungen bestehen stündlich, an Sonn- und Feiertagen alle 2 Stunden und sind relativ schnell. Für den östlichen Teil des Kreises gibt es auch die Möglichkeit, über Halle (Umstieg) und Nordhausen (Umstieg) anzureisen. Der Südharz ist mit Berlin also gut verbunden. Schwachpunkt ist das unzuverlässige Verkehren des ICE und der damit „wackelige“ Umstieg in Braunschweig Hbf. In der Gegenrichtung muss die Fahrplanstabilität der Strecke Herzberg – Braunschweig unter allen Umständen gewährleistet sein, um den Anschluss in Richtung Berlin nicht aufs Spiel zu setzen.

- Hamburg und Bremen

Durch den Wegfall der IC-Halte in Northeim ist hier eine deutliche Verschlechterung eingetreten. Zwar ist die Anreise mit ICE und IC über Göttingen ebenso schnell und das Umsteigen in Göttingen ist tendenziell angenehmer als in Northeim, doch kostet der Umweg im Regelfall Geld. Bei konsequenter Ausnutzung der Frühbuchungen fällt dies allerdings kaum ins Gewicht. Der Umweg über Göttingen stellt aber wohl dennoch einen Nachteil dar, auch wenn dieser eher „gefühl“ ist. Während aus Hamburg viele Reisen mit nur einmaligem Umstieg möglich sind, muss aus Richtung Bremen häufig noch in Hannover umgestiegen werden, wobei hier allerdings die Weiterfahrt mit dem Metronom über Northeim eine brauchbare Alternative ist.

- Ruhrgebiet

Diese aufkommensstarke Region war einmal direkt mit dem Südharz verbunden. Auf dem Wege über Ottbergen ist heute mehrfaches Umsteigen vonnöten, was diese Verbindung als weitgehend unbrauchbar erscheinen lässt. Eine Besserung wäre mit der Führung direkter Züge Paderborn – Bodenfelde – Göttingen und jeweils direktem Anschluss in Bodenfelde nach Nordhausen (und umgekehrt) vorstellbar, da der Südharz mit Westfalen dann mit nur zweimaligem Umstieg (Paderborn und Bodenfelde) verbunden wäre und obendrein der Reisekomfort in modernen Nahverkehrszügen ab Münster oder Hamm nicht schlecht ist. Eine weitere Verbesserung wäre mit beiderseitigem Anschluss an die schnelle RE-Linie Düsseldorf – Paderborn erzielbar (gegenwärtig ist der Anschluss nur in Richtung Ruhr gegeben).

Der andere Weg führt mit dem ICE über Hannover und dem Metronom über Northeim in den Südharz. Er ist schnell, aber auch teurer. Auch im Interesse der Strecke Northeim – Bodenfelde kommt es hier also auf eine Stärkung – und Bewerbung! – des Reiseweges über Paderborn an.

Flankierend könnte die Schaffung einer Durchlösemöglichkeit von Fernverkehrsfahrkarten bis Bad Lauterberg und Braunlage hilfreich sein.

Andere Maßnahmen

Andere als die oben beschriebenen Maßnahmen bieten sich kaum an. Parallelverkehre von Bahn und Bus gibt es im Landkreis Osterode kaum noch. Wo Busse parallel zur Schiene verkehren, nehmen sie andere Aufgaben wahr wie zwischen Osterode und Gittelde (Bedienung von Badenhausen) oder Herzberg und Bad Lauterberg (Bedienung von Scharzfeld). Allerdings muss in Zukunft darauf geachtet werden, dass bei Verlagerung von Schülerströmen keine neuen Busverkehre eingerichtet werden, wenn die Verbindung mit dem Zug ermöglicht werden kann.