



## Resolution

### der EIN HARZ GmbH

#### **Die Anbindung des Harzes im Schienenverkehr muss verbessert werden!**

Mit dem derzeit in Vorbereitung befindlichen „Deutschland-Takt“ werden entscheidende Weichen für die Zukunft des umweltfreundlichen Eisenbahnverkehrs gestellt. Diese auch aus unserer Sicht ausgesprochen begrüßenswerte Planung zeigt für den Harz und sein Umland jedoch bisher Ergebnisse, die nicht ausreichen, um auch in unserer Region eine Verkehrswende herbeizuführen und den „sanften Tourismus“ zu fördern.

Die Anbindung unseres Mittelgebirges an den überregionalen bundesdeutschen Fernverkehr ist ebenso wenig vorgesehen wie eine „Durchbindung“ regionaler Linien mit dem Ziel der Vermeidung von Umsteigevorgängen. Was derzeit übrig bleibt, ist die Verknüpfung der – grundsätzlich durchaus ausreichenden – Regionalverbindungen mit dem Fernverkehr in einigen großen Knotenpunkten, die zudem nicht in allen Fällen befriedigt und zum Teil sogar Verschlechterungen gegenüber heute mit sich bringt. Umsteigevorgänge, insbesondere mehrfache, verunsichern und sind ein Haupthindernis bei der Nutzung der Eisenbahn gerade dann, wenn man bestimmte Strecken nicht täglich nutzt, also in dem für den Harz so wichtigen Urlaubs- und Tagesausflugsverkehr.

Der Harz fordert daher, die bisher erkennbare, aus unserer Sicht suboptimale Behandlung sowohl auf Ebene des Bundes (Fernverkehr) als auch der Länder (Regionalverkehr) durch eine angemessene Erschließung der Wirtschafts- und Tourismusregion Harz – vergleichbar mit der Anbindung von Westerland, Norddeich, Oberstdorf, Berchtesgaden o.ä. – zu ersetzen bzw. zu ergänzen. Außerdem müssen offensichtliche Schwachstellen des Entwurfs dringend behoben werden, da sonst die verbleibenden Anschlussverbindungen auch noch in Wegfall kommen werden. Wir fordern daher folgende Maßnahmen:

1. Die Abstellung von Planungsfehlern bzw. die Optimierung von viel zu knapp geplanten An schlüssen. Hierzu zählen u.a. der nicht mehr mögliche Übergang von den Berliner ICE auf die Regionalbahnen nach Seesen – Osterode – Herzberg in Braunschweig Hbf., der zum Verlust sämtlicher Berlin-Anschlüsse führen wird, und die fehlerbehaftete Planung der Linie Göttingen – Herzberg – Nordhausen, deren Fahrzeiten zwischen Göttingen und Northeim nicht realistisch sind, was in der Folge zum Verlust der letzten noch verbleibenden Fernanschlüsse aus dem Südharz in Göttingen führen wird. Dieser erste Schritt ist dringlich und unumgänglich, da die Trassen des Fernverkehrs demnächst „in Stein gemeißelt“ sind und Nachbesserungen dann nicht mehr erfolgen können.

2. Regionalzüge in den und aus dem Harz sollen grundsätzlich so zu Fernverkehrsbahnhöfen geführt werden, dass alle Bahnhöfe des Harzes regelmäßig mit nur einmaligem Umstieg an den überregionalen Verkehr angeschlossen sind. Hierfür ist die Zusammenlegung bisheriger Linien („Durchbindung“) unerlässlich. Vorschläge hierfür enthält Anlage 1 dieser Resolution. Die hier gegebenen Anregungen sollten mit dem Ziel einer Umsetzung geprüft werden. Das unnötige Brechen von fahrplantechnisch zusammenpassenden Zugläufen ist unbedingt zu vermeiden.
3. Die Übergangszeiten in den Knotenbahnhöfen des Fernverkehrs sind dabei realistisch und dem normalen Reisepublikum des Harzes, also Fahrgästen mit Gepäck usw., angemessen zu gestalten. Viele bisher eingeplante Anschlüsse sind „Turnschuh-Anschlüsse“, die sich in der Praxis als nicht umsetzbar erweisen werden.
4. Die südlich des Harzes verlaufende Hauptstrecke Kassel – Eichenberg – Nordhausen – Sangerhausen – Halle (Saale) ist bereits elektrifiziert und eignet sich daher auch für überregionale Zugleistungen. Neben möglichen Fernverkehrsleistungen Ruhrgebiet/Rhein-Main-Gebiet – Nordhausen – Halle (Saale) – Berlin/Leipzig sollten die Länder auch die Verknüpfung entsprechender Regionalzüge zu umsteigefreien Zugläufen prüfen. Eine weitere Anregung hierzu ist ebenfalls in Anlage 1 enthalten.
5. Die touristischen Ziele des Nordharzes sollen analog zu anderen Urlaubsregionen umsteigefrei an die Hauptaufkommensgebiete, aus denen Harzbesucher kommen, angebunden werden. Das Potenzial für durchgehende Leistungen zum Beispiel aus Hamburg, Bremen, Berlin, Dresden, Leipzig, Frankfurt am Main oder dem Ruhrgebiet ist unzweifelhaft vorhanden. Dies kann durch Fernzugverbindungen oder die Verknüpfung von Regionalverkehrslinien erreicht werden. Damit dies einfacher möglich ist, müssen auch Elektrifizierungen von Strecken wie Hildesheim – Goslar – Halberstadt – Halle (Saale)/Dessau, Magdeburg – Halberstadt und Goslar – Kreiensen erfolgen. Der Einsatz von Hybridfahrzeugen kann die Verkehrskonzepte sinnvoll abrunden, aber nicht die aktuell großräumig fehlende elektrische Infrastruktur ersetzen.
6. Das Potenzial des ICE-Halts Hildesheim Hbf bleibt für den Harz auch in Zukunft gänzlich ungenutzt, da die Takte des ICE und der nach wie vor nur stündlich verkehrenden RE-Linie Hannover – Bad Harzburg nicht zusammenpassen. Da infolge der Taktlage dieser RE-Linie auch die Verbindungen Hildesheim – Seesen – Südwestharz nicht vorhanden sind, halten wir eine Überarbeitung des Fahrplans für dringlich. Das Aufkommen und die Bedeutung der Strecke rechtfertigen Verstärkungen des Angebots durch halbstündlich eingeschobene Züge zwischen Bad Harzburg, Goslar und Hildesheim Hbf insbesondere zur nachhaltigen Aufwertung der Relation Nordharz – Süddeutschland, womit zugleich wieder ein akzeptables Angebot Hildesheim – Südwestharz entstehen würde und komplizierte Flügelungen in Goslar vermieden werden. Die gesamte Angebotsstruktur der Achse Hannover – Goslar – Halberstadt – Halle muss mit dem Ziel der Schaffung allseitig besserer Anschlüsse und Verbindungen länderübergreifend weiterentwickelt werden.
7. Die geplanten IC-Züge Berlin – Magdeburg erhalten durch eine Verlängerung in den Harz ein deutlich größeres Potenzial und sollten daher in der weiteren Betrachtung als regelmäßige Verbindung Berlin – Harz konzipiert werden.

8. Die den Westharz tangential berührende Strecke Braunschweig – Seesen – Herzberg (Harz) ist mittels Durchbindungen (z.B. Uelzen – Ostheide – Braunschweig – Herzberg) aufzuwerten und damit besser mit den benachbarten Ballungsräumen zu verknüpfen. Über Uelzen sind dann regionale Verbindungen aus Bremen, der Heide oder Hamburg mit nur einmaligem Umstieg und Umgehung des prekären Knotens Hannover Hbf möglich.
9. Während für andere vergleichbare Strecken im Deutschland-Takt erhebliche Zusatzangebote geplant werden, ist die den Ostharpz tangierende Strecke Magdeburg – Sangerhausen – Erfurt weiterhin nur für einen 2-Stunden-Takt vorgesehen. Hier ist eine Aufwertung durch Taktverdichtung erforderlich, die zugleich die gegenseitige Verknüpfung in Sangerhausen in und aus Richtung Nordhausen – Kassel verbessert. Darüber hinaus müssen durch Fahrplananpassungen auf der Nordharz-Achse Halle (Saale) – Halberstadt – Goslar – Hildesheim – Hannover verbesserte Verknüpfungen zwischen den Regionalzügen Halberstadt – Halle und Magdeburg – Erfurt in Sandersleben geschaffen werden.
10. Der Fahrplan der Strecke Göttingen / Bodenfelde – Northeim – Herzberg (Harz) – Nordhausen bedarf einer fahrplantechnischen Aufwertung mit deutlich besseren Anschlüssen an den Fernverkehr in Göttingen in Bezug auf Verbindungen nach und von Frankfurt und München und einem wesentlich verbesserten Angebot in der Relation Ruhrgebiet – Bodenfelde – Northeim – Nordhausen. Die im jetzigen Entwurf vorgesehene Verbindung Göttingen – Nordhausen ist in dieser Form nicht realisierbar und erfordert eine Überplanung mit dem Ziel der Beschleunigung und der Herstellung von Fernverkehrsanschlüssen. In diesem Zusammenhang muss auch der 2-Stunden-Takt Bodenfelde – Northeim verdichtet werden.
11. Die Beschleunigung der Strecke Nordhausen – Erfurt dient im aktuellen Entwurf vorrangig der Verbesserung dieser Relation. Sie muss aber dazu genutzt werden, auch die Fahrzeiten für die Relationen Nordhausen – Frankfurt und Nordhausen – Nürnberg – München weiter zu reduzieren.

Wir fordern, dass der Anbindung des Harzes – einer Region mit 500.000 Einwohnern, mehr als 10 Millionen Übernachtungen pro Jahr und unzähligen Tagestouristen – im Deutschland-Takt, wo immer möglich aber auch schon zuvor, im oben beschriebenen Sinne mehr Aufmerksamkeit gewidmet und der Taktfahrplan entsprechend nachgebessert wird!

Goslar, 12. Mai 2021

## Anlage 1

Nr.	Linienführung bisher	Linienführung neu	Begründung/Hinweise
1	Hannover – Goslar - Bad Harzburg Goslar – Halberstadt – Halle (Saale)	Hannover – Goslar – Halberstadt – Halle (Saale) mit Zugteil Hannover – Bad Harzburg ab Halle (Saale) ggf. (am Wochenende) Verlängerung bis/ab Leipzig Hbf. (siehe „Harburger Lösung“ bei der Heidebahn)  grundsätzlich sonst keine Mehrleistungen!  Hildesheim – Goslar (Zwischentakt) Mehrleistung (siehe unter *1)	Fahrplantechnisch machbar, Umstiege für Orte östlich von Goslar nach/von Hildesheim bzw. Hannover entfallen.  Flügelungs-/Kopplungsmöglichkeit in Goslar erforderlich (alternativ: Durchbindung alle zwei Stunden, ansonsten Führung Bad Harzburg wie bisher)  Verbesserte Anbindung an den ICE-Halt Hildesheim Hbf und Schaffung einer Verbindung Hildesheim – Südwestharz
2	Magdeburg – Halberstadt – Goslar Bad Harzburg – Goslar – Göttingen	Magdeburg – Halberstadt – Goslar – Göttingen  keine Mehrleistungen!  Anschlüsse an ICE nach/von Frankfurt am Main und München in Göttingen müssen vorhanden sein. Anschlüsse an Berliner Züge in Magdeburg Hbf müssen vorhanden sein. Sinnvoll wären ferner regelmäßige Anschlüsse in Richtung Stendal – Wittenberge (-Ludwigslust – Schwerin)	Fahrplantechnisch alle zwei Stunden machbar, Umstiege für Orte östlich von Goslar nach/von Göttingen entfallen.  Verbesserte Anbindung von Northeim, Bad Gandersheim, Seesen, Langelsheim an Magdeburg und weiter nach Berlin im Regionalverkehr.  Lösung für Bad Harzburg muss gefunden werden (Kopplung/Flügelung in Goslar, der Abschnitt Goslar – Göttingen ist sehr nachfragestark).
3	Paderborn – Kreiensen Kreiensen – Goslar – Bad Harzburg	Paderborn – Kreiensen – Goslar – Bad Harzburg  keine Mehrleistungen!	Fahrplantechnisch alle zwei Stunden machbar. Umsteigepunkt Kreiensen ist prekär und ohne jeden Service.  Relation Ruhr (RE11) - Paderborn – Bad Harzburg kann mit einem Umstieg abgedeckt werden.
4	Paderborn – Bodenfelde – Göttingen Bodenfelde–Northeim – Nordhausen	Paderborn – Northeim – Nordhausen geringfügige Mehrleistungen!  Zweistündliche RB Göttingen – Nordhausen wird in jedem Fall beibehalten	Fahrplantechnisch alle zwei Stunden machbar, ansonsten weiter Paderborn – Göttingen (alternierend Pendel Bodenfelde – Göttingen alle zwei Stunden).  Relation Ruhr (RE11) – Paderborn – Nordhausen kann mit einem Umstieg abgedeckt werden.
5	Uelzen – Braunschweig Braunschweig – Seesen – Herzberg (Harz)	Uelzen – Braunschweig – Seesen – Herzberg (Harz)  keine Mehrleistungen!	Fahrplantechnisch alle zwei Stunden machbar. Der prekäre Umsteigepunkt Hannover Hbf. wird vermieden, Südhartz und Ostheide werden besser miteinander verknüpft. Im Zusammenhang mit dem (heutigen) Metronom ergibt sich eine sehr gute und stressarme Verbindung von Hamburg in den Südwestharz.
6	Zwickau - Leipzig – Eisleben	Zwickau – Leipzig – Sangerhausen – Nordhausen  Mehrleistungen (nur zeitweise, da Verdichtungen ohnehin geplant sind) zwischen Eisleben und Nordhausen	Fahrplantechnisch machbar Umsteigefreie Anbindung von Westsachsen und insbesondere des Großraums Leipzig an den Südharz.  Weitergehende Verknüpfung mit Linie Nordhausen – Heilbad Heiligenstadt ist möglich. Im Gegenzug kann der (heutige) RE9 signifikant beschleunigt werden und würde seiner Rolle als schnelle Verbindung der beiden Knoten Kassel u. Halle endlich gerecht.

\*1: Hier sind auch andere Lösungen denkbar, die das Flügeln der Bad Harzburger Zugteile vermeiden. Ein Ansatz ist, die (wieder durchgehende) RE-Linie Hannover – Goslar – Halle (Saale) um 30 Minuten zu verschieben und unter Herstellung von S-Bahn-Anschlüssen sowie Anschlüssen in Richtung Elze – Hameln – Löhne – Bielefeld auf Hildesheim einzukürzen, sie auf diese Weise zum ICE-Zubringer und zum Zu- und Abbringer für den Südwestharz zu machen und die bisherigen Taktlagen durch Zwischenzüge Bad Harzburg – Goslar – Hildesheim – Hannover und zurück aufzufüllen. Auf diese Weise bliebe der Knoten Goslar grundsätzlich bestehen, die ansonsten erforderliche Koppelung/Flügelung eines Bad Harzburger Zugteils würde vermieden. Allerdings würde der heutige Knoten Halberstadt aufgelöst, was wiederum eine Verdichtung des Verkehrs auf der Strecke Magdeburg – Halberstadt – Thale (unter Aufgabe der bisherigen Pendel Magdeburg – Oschersleben) nach sich zöge. Um Mehrbelastungen kommt man aber in keinem Fall herum, weil sich mit nur einer einzigen stündlichen Linie eben nicht alle erforderlichen Verknüpfungen herstellen lassen. Dies unter Hinweis auf knappe Mittel zu verweigern, entspräche einerseits nicht den Zielen des „Deutschland-Taks“ und stünde auch im Widerspruch zu den berechtigten Forderungen des Harzes.

Die vorstehenden Vorschläge sind Anregungen. Sicherlich gibt es dazu Alternativen, die eine ähnliche Wirkung erzielen könnten.