

## **Rheinland, Ruhrgebiet und Harz – wie funktioniert das mit der Bahn?**

*Ältere unter uns (also Generation Ü70 und darüber) werden sich vielleicht noch an den Journalisten Heinrich Schiemann erinnern. Der berichtete im ZDF immer von den Apollo-Raumflügen der Amerikaner. Wo ist die Rakete jetzt? Was macht die Kapsel? Dann stellten die Amis das Raumprogramm ein, und Heinrich Schiemann hatte nichts mehr zu tun. Prompt erschien eine Persiflage über ihn: Wo wäre das Apollo-Raumschiff jetzt, wenn es gestartet wäre? Mit Bildern von fiktiven Umlaufbahnen und allem drum und dran.*

*So kommt man sich dieser Tage vor, wenn man das aktuelle Fahrplanangebot der DB AG und der Aufgabenträger im Hinblick auf Stärken und Schwächen analysiert: Wo wäre die Züge, wenn sie denn einmal so fahren würden wie es eigentlich vorgesehen ist? Klappt es mit dem Umsteigen? Wie lange würde die Reise dauern?*

*Gerade im Bezug auf Rhein und Ruhr muss man sich in diese fiktive Welt hineinbegeben, denn vor Mitte Juli 2026 wird das eigentlich vorgesehene Fernverkehrsangebot an keinem Tag so gefahren wie vorgesehen. Mal entfällt wochenlang der Halt in Bielefeld, dann wieder ist, noch länger, die Achse über Hagen – Wuppertal gesperrt, Köln ist nur über Düsseldorf erreichbar und Hagen und Wuppertal sind es im Fernverkehr gar nicht, IC enden und beginnen in Dortmund und so fort. Im Regionalverkehr über den „Hellweg“, Paderborn und Bodenfelde hingegen sollte es überwiegend so laufen wie geplant – es sei denn, „National Express“ bekommt wieder einen Rappel und stellt vertragswidrig den RE11 ein oder für diesen fehlen mal wieder Lokführer. Aber dann bleibt da immer noch die RB89, die von der quasi rückverstaatlichten Eurobahn bedient wird.*

### **Der Vergleich Fernverkehr – Regionalverkehr bringt überraschende Resultate**

Nicht in Bezug auf den Nordharz, da ist der Weg mittels ICE, ggf. IC über Hannover und weiter mit dem RE10 nach Goslar und Bad Harzburg immer der bessere, und die Übergangszeiten sind ausreichend bemessen. Leider muss man nach Wernigerode und Halberstadt in Goslar umsteigen, und da wird es dann prekär, weil der Flaschenhals Goslar – Oker und die nachfolgenden eingleisigen Strecken wenig Spielraum für Wartezeiten lassen. Auch wenn wir uns wiederholen: Die Einrichtung durchgehender Züge Hannover – Halle (Saale), und sei es im 2-Stunden-Takt, ist unerlässlich.

Eingefleischte (oder besser: abgehärtete) Kunden der doppelstöckigen Kölner IC haben zweistündlich auch die Möglichkeit, über Braunschweig nach Goslar und Bad Harzburg anzureisen.

Weniger gut sieht es schon für die Nordwestecke mit dem Knoten Seesen aus, an den man wegen unerträglich langer Umsteigezeiten in Salzgitter-Ringelheim eigentlich nur über Kreensen vernünftig herankommt, was Umsteigen in Hannover und eben, *horribile dictu*, in Kreensen erforderlich macht. Wir werden sehen, ob da eine Anreise über Paderborn helfen kann.

Der Südharz ist in jedem Fall schlechter dran, weil hier bei Nutzung des ICE über Hannover zwingend entweder dort und in Göttingen oder dort und in Northeim umzusteigen ist. Die Übergänge auf den RE2 (und umgekehrt von diesem auf die ICE) sind allesamt knapp bemessen. Der Umweg ist auch kilometrisch durchaus beachtlich und lässt mögliche Zeitgewinne durch ICE-Nutzung dahinschmelzen. Auch hier lohnt der Blick auf die Reisemöglichkeiten über Paderborn. Denn, nach vorstehenden Ausführungen wenig überraschend, führt die absolut schnellste Verbindung zwischen Rhein und Ruhr und dem Südharz nicht über Hannover, sondern über Paderborn!

### **Dichtes Angebot im Fernverkehr bleibt ohne Fortsetzung in den Harz**

Zwischen Köln und Düsseldorf einerseits und Hannover andererseits gibt es ein beachtliches, wohl der überwiegenden Fortsetzung nach Berlin geschuldetes Angebot im ICE-Verkehr, ergänzt durch den zweistündlichen IC (Mainz – Bonn -) Köln – Hannover – Braunschweig – Magdeburg (- Halle – Leipzig).

Alle 2 Stunden verkehren ICE ab Köln und Düsseldorf, die in Hamm zu einem Zug vereinigt und nach Hannover geführt werden. Bei diesen Zügen besteht in Hannover Hbf kein Anschluss an den RE2 durch das Leinetal nach Kreiensen und Northeim, 5 Minuten Umsteigezeit sind da sowohl für den Navigator als auch tatsächlich viel zu wenig. In der jeweils anderen Stunde verkehrt der ICE Düsseldorf – Hannover in etwa gleicher Zeitlage solo, während ab Köln ein schneller ICE (ohne Halt zwischen Hagen und Bielefeld) nach Hannover verkehrt und den Hauptbahnhof unserer Landeshauptstadt 10 Minuten vor diesem erreicht – was für die Umsteiger in Richtung Südharz von beachtlichem Vorteil ist, beträgt die Übergangszeit doch immerhin 17 anstelle der etwas prekären 8 Minuten beim Düsseldorfer Zug. Immerhin, in beiden Fällen würde man den RE2 erreichen.

Ergänzend verkehrt, wie erwähnt, der IC Köln – Hannover, langsamer zwar und mit mehr Halten, aber er stellt in Hannover einen Übergang zum RE2 mit beruhigenden 13 Minuten Umsteigezeit her.

Das System wird ergänzt durch etwa zweistündlich verkehrende zusätzliche ICE, die einen Halbstunden-Takt Köln – Düsseldorf – Hannover bilden, aber teilweise den Laufweg über Münster – Osnabrück einschlagen und zudem in Hannover keine Anschlüsse haben, weder in den Nord- noch in den Südharz. Der gepriesene Halbstundentakt findet nämlich keine Fortsetzung in den Harz. Diese Züge sind somit weniger nützlich, aber für Leute, welche sehr beruhigende Umsteigezeiten von 30 und mehr Minuten bevorzugen, natürlich eine brauchbare Alternative.

Alle ICE und IC haben in Hannover Hbf zudem Anschlüsse an ICE, die über Göttingen in den Süden streben, was dann wieder Anschlüsse ab Göttingen in den Süd- und Nordwestharz ohne Zeitverlust (aber auch ohne Zeitgewinn) möglich macht, aber mit Umstiegen in Hannover, Göttingen und fallweise auch noch Northeim verbunden ist. Bei den Regelankünften der ICE zur Minute :28 ergeben sich alle 2 Stunden Verbindungen über Hannover und Northeim und alle 2 Stunden (bei gleicher Reisezeit) über Hannover und Göttingen.

Dem Fernverkehrsangebot steht ein zweistündliches, zeitweise stündliches Angebot mit Regionalzügen und Umstiegen in Paderborn und Bodenfelde, in einigen Fällen zusätzlich in Northeim, zur Verfügung. Wer nun denkt, dass man da spürbar länger braucht als mit den schnellen ICE, der muss sich sehr schnell eines Besseren belehren lassen, denn die Reisezeiten sind durchaus vergleichbar und das Reisen selbst eher unkompliziert, da mit dem Deutschland-Ticket in der Hand einfach eingestiegen und losgefahren werden kann. Schwierig wird es erst dann, wenn Züge aus welchen Gründen auch immer ausfallen, aber das wollen wir fairerweise hier ebenso ausblenden wie bei den ICE und IC.

### **Reisezeitvergleich Essen – Herzberg (Harz)**

Aus der abstrakten Betrachtung zur konkreten. Hierfür haben wir zunächst die Relation Essen – Herzberg am Harz ausgewählt. Die Fülle der Verbindungen ist auf den ersten Blick beeindruckend, auf den zweiten Blick weniger, weil am Ende alles auf die stündliche Ankunft zur Minute :29 in Herzberg hinausläuft, ob man nun „oben herum“, also über Hannover, oder „geradeaus“, also über Paderborn fährt. Mit einer Ausnahme, und das ist dann auch gleich mit 3 Stunden 51 Minuten die schnellstmögliche Verbindung, allerdings nur Montag bis Donnerstag, weil man da in Northeim einen unmittelbaren Anschluss in Richtung Herzberg hat.

Der schnellste Weg aus Essen nach Herzberg ist einmal am Tag somit der über Paderborn, aber er ist mit drei Umstiegen verbunden.

Ansonsten differieren die Reisezeiten über Hannover oder über Paderborn um ganze 6 bis 8 Minuten! Die Verbindungen, bei denen über Paderborn statt 4:16 längere 4:37 zu Buche schlagen, sind solche, bei denen zwischen Essen und Paderborn ein ICE verkehrt, parallel dazu aber eine RE- und RB-Verbindung über Hamm besteht, die etwas mehr Zeit in Anspruch nimmt, dafür aber ebenfalls mit dem Deutschland-Ticket nutzbar ist.

Ernüchternd ist, dass es nie unter 2 Umstiegen geht und häufig sogar 3 Umstiege vonnöten sind. Das bremst die Reiselust angesichts der bekannten Unsicherheiten denn doch gewaltig. Im Regionalverkehr ist aber allenfalls der Übergang in Paderborn Hbf mit 7 Minuten etwas kritisch, hier wird aber bei größerer Verspätung des RE11 schon mal die RB bis Altenbeken vorgefahren und wartet dann dort den RE11 ab. Bodenfelde und Northeim sind unkritisch, bei Nutzung der RB89 bis Paderborn Hbf sind es dann dort 13 Minuten Umsteigezeit, also allemal ausreichend.

Man stelle sich nun vor, der Umstieg in Bodenfelde entfiere – dann gäbe es alle 2 Stunden schöne schlanke Verbindungen von Rhein und Ruhr in den Südharz mit nur einem Umstieg in Paderborn Hbf...

Träumerei? Wir haben der Tabelle für 2026 eine weitere vorangestellt, welche alle Verbindungen zwischen Essen (in einem Falle Altenessen) und Herzberg am Harz im Jahr 1969 ausweist. Ältere unter uns sind, auch wenn sie von der Existenz des „Oberhausener“ wussten, vielleicht auch etwas baff, denn neben dem umsteigefreien Eilzug, der freilich ob seiner Kurswagen-Umstellerei etwas mehr Zeit brauchte, gab es drei (!) weitere Verbindungen mit nur einem Umstieg. Der Clou aber: Mit einer Reisezeit von 3 Stunden 34 Minuten wurde 1969 eine Verbindung angeboten, die bis heute, also im ICE-Zeitalter, nicht unterboten wird!

Die Gründe hierfür sind klar: Zum einem wurde hier ein F-Zug zwischen Essen und Hannover genutzt (tariflich durchaus vergleichbar mit dem ja auch mit Aufpreisen verbundenen ICE) und ab dort ein D-Zug, der eben in Northeim hielt und den Kunden den unsäglichen doppelten Weg nach Göttingen und wieder 20 km zurück bis Northeim ersparte – trotz langsamer Fahrt im Leinetal eine phantastische Reiseverbindung! Überhaupt zeichnen sich die Verbindungen über Hannover dadurch aus, dass ab dort nicht nur Regionalzüge, sondern häufiger auch D-Züge bis Northeim genutzt werden konnten. Heute ist Northeim direkt eben nur noch mit den überall haltenden „Metronomen“ erschlossen.

Hinzuweisen ist auf eine Verbindung, die nur einen Umstieg (in Hannover Hbf) erforderte, heute aber gar nicht mehr denkbar ist, es ging ab dort nämlich mit den Kurswagen von Bremerhaven über Derneburg und Seesen nach Herzberg weiter!

### **Reisezeitvergleich Essen - Seesen**

Womit wir schon bei der Nordwestecke des Harzes gelandet wären. Der Fahrzeitvergleich für die Verbindungen von Essen nach Seesen geht ziemlich eindeutig zugunsten der regionalen Verbindungen aus, die gegenüber denen mit ICE über Hannover zwar um 6 Minuten langsamer sind, aber bei gleicher Anzahl an Umstiegen eindeutig entspannteres Reisen ermöglicht. Nicht auszudenken, wenn bei diesen alle 2 Stunden angebotenen Verbindungen nun noch ein Umstieg (der in Kreiensen) entfallen würde!

In der jeweils anderen Stunde bleibt bei dreimaligem Umstieg der Weg mit dem doppelstöckigen IC über Hannover und weiter mit RE nach Kreiensen, wobei der Zeitverlust durch Nutzung eines RE bis Dortmund durch den schnelleren Umstieg in Kreiensen wieder wettgemacht wird – allerdings ist die Umsteigezeit mit 6 Minuten dort eher etwas für risikofreudige Fahrgäste. Das gilt auch für die alle 2 Stunden bestehenden Verbindungen über Hannover und Goslar, wo nur 4 Minuten zur Verfügung stehen.

In der Relation Essen – Seesen werden vernünftige Verbindungen über Salzgitter-Ringelheim schmerzlich vermisst. Der Weg über Derneburg steht seit Jahrzehnten wegen abgebauter Schienen nicht mehr zur Verfügung. Hier verkehren nur Linienbusse mit entsprechend langen Fahrzeiten. Dennoch können diese von Nutzen sein: Bei Verpassen des Übergangs auf den RE nach Kreiensen (8 Minuten) bleibt dann immer noch der auf den RE nach Bad Harzburg (20 Min), der in Derneburg den Anschluss nach Seesen vermittelt...

Der Vergleich mit 1969 geht sowohl bei den Fahrzeiten als auch bei der Anzahl der Verbindungen zugunsten des Jahres 2026 aus. Zwar gab es zwei durchgehende, umsteigefreie Verbindungen von Köln

nach Seesen, aber beide liefen über die Wupper-Schiene und hatten eher suboptimale Zubringer von Essen. Auffällig sind die recht zahlreichen Verbindungen über Hannover und Kreiensen, welche ihren Grund darin hatten, dass 1969 eben alle Fernzüge durch das Leinetal fuhren und in Kreiensen im Gegensatz zu Northeim sehr häufig gehalten wurde. In einem Fall bestand eine Verbindung mit einmaligem Umstieg in Hannover über die Strecke Derneburg – Seesen, in einem anderen Fall eine sehr gute mittels D-Zug Köln – Goslar und schlankem Anschluss in Derneburg.

### **Verbesserungspotenziale**

In der Relation Rhein/Ruhr – Südharz sollten mehrmals täglich direkte Züge zwischen Paderborn und Nordhausen verkehren, um für anreisende Gäste möglichst bequeme Verbindungen zu schaffen.

In der Relation Rhein/Ruhr – Nordwestharz sollten zweistündlich durchgehende Züge Paderborn – Bad Harzburg eingerichtet werden.

# Verbindungen von Essen nach Herzberg (Harz) im Sommerfahrplan 1969

Essen Hbf ab	mit	Hamm (Westf)	weiter mit	Hannover Hbf	weiter mit	Soest	weiter mit	Altenbeken	weiter mit	Bodenfelde	weiter mit	Northeim (Han)	weiter mit	Herzberg (Harz)	Dauer	Umstiege	Hinweise
<b>6 54</b>	<b>E</b>													<b>11 36</b>	<b>4:42</b>	--	
7 18	E	8 01/8 09	D	9 51/10 17	D							11 11/11 18	E	11 36	4:18	3	
8 10 a	D			11 05/11 33	E							12 35/13 10	P	13 38	5:28	2	nur W
8 44	D			11 16/11 33	E							12 35/13 10	P	13 38	4:54	2	nur W
9 42	D			12 10/12 28	E									14 35	4:53	1	
10 11	D					11 27/11 33	D	12 31/12 36	E			14 12/14 18	E	14 39	4:28	3	
10 11	D					11 27/11 33	D	12 31/12 36	E					15 07	4:56	2	
10 11	D							12 50/13 26	P					15 48	5:37	1	nur W
12 15	E			15 27/15 36	D							16 27/16 52	P	17 11	4:37	2	nur W
13 10	E									16 43/16 57	P			18 20	5:10	1	nur W
14 46	F			16 45/16 52	D							17 47/17 56	P	18 20	3:34	2	nur A
15 24	E	16 08/16 14	D	18 02/18 25	P							19 51/19 56	P	20 20	4:56	2	nur B
16 37	D			19 21/19 32	P							21 01/21 08	P	21 35	4:58	2	
18 08	D	18 52/19 04	E					20 43/20 48	E	21 46/21 58	P			23 07	4:59	3	nur W

a ab Essen-Altenessen

## Erläuterung zu den Verbindungen:

- 6 54 E 317 durchgehend von Oberhausen Hbf nach Walkenried, Kurswagen nach Hannover über Hameln (abgehängt in Altenbeken) und Göttingen (abgehängt in Bodenfelde)
- 7 18 Eilzug bis Hamm, ab dort D 111 (von Köln über Wuppertal nach Berlin) bis Hannover Hbf, ab dort D 474 (Hamburg - Basel) bis Northeim, weiter mit E 317
- 8 10 a D 113 (Mönchengladbach - Görlitz) ab Essen-Altenessen bis Hannover Hbf, ab dort E 578 (Hannover - Frankfurt) bis Northeim, weiter mit Schienenbus (bis Walkenried)
- 8 44 D 1343 (Mönchengladbach - Neustadt/Holst) bis Hannover Hbf, ab dort weiter wie vorstehend. D 1343 verkehrte nur in der Sommersaison
- 9 42 D 1035 (Köln - Leipzig) bis Hannover Hbf, ab dort mit E 1964 (Kurswagen Bremerhaven - Herzberg) über Derneburg - Seesen nach Herzberg
- 10 11 D 189 (Mönchengladbach - Leipzig) bis Soest, ab dort weiter mit D 209 (von Köln über Wuppertal nach Braunschweig) bis Altenbeken, ab dort mit E 1973 (von Bielefeld) bis Northeim, dort Wechsel auf den diesen dort überholenden E 1993 Göttingen - Walkenried
- 10 11 wie vorstehend, nur ab Northeim sitzenbleibend bis Herzberg (Harz)
- 10 11 In diesem Fall mit D 209 durchgehend bis Altenbeken, dort Wechsel auf einen Schienenbus bis Herzberg (weiter bis St. Andreasberg)
- 12 15 Mit E 503 (Duisburg - Hannover) bis Hannover Hbf, ab dort mit D 178 (Westerland - Frankfurt) bis Northeim, ab dort mit Schienenbus (Fahrziel Odertal) bis Herzberg
- 13 10 Mit E 549 (Duisburg - Göttingen) bis Bodenfelde, ab dort N 2905 (Ottbergen - Walkenried) bis Herzberg, Standzeit in Northeim 21 Minuten zu Anschlussaufnahmen
- 14 46 F 141 "Sachsenross" (Köln - Hannover - Frankfurt) bis Hannover Hbf, ab dort D 168 (Hamburg - Frankfurt) bis Northeim, dort weiter mit N 2905 wie oben
- 15 24 D bis Hamm, ab dort D 181 (Paris - Köln - Hamburg) bis Hannover Hbf, ab dort Personenzug bis Northeim, ab dort Schienenbus nach Walkenried
- 16 37 D 443 (Köln - Goslar) bis Hannover Hbf, ab dort Personenzug bis Northeim, ab dort Schienenbus nach Herzberg
- 18 08 D bis Hamm, ab dort E 688 (Rheine - Altenbeken) bis Altenbeken, ab dort mit E 315 (Köln - Wuppertal - Göttingen) bis Bodenfelde, weiter mit Schienenbus bis Herzberg

E 317 war ein lokbespannter Zug, bestehend aus V 200 und 4 D-Zug-Wagen, darunter ein Wagen mit Packabteil

E 1973 und N 2905 waren "Wendezüge", bestehend aus V 100 und 3 Silberlingen, darunter der Steuerwagen

E 1993 war ein lokbespannter Zug, bestehend aus V 100 und 2 Pärchen dreiachsiger "Umbauwagen"

Alle übrigen Züge zwischen Altenbeken, Bodenfelde bzw. Northeim und Herzberg waren "Schienenbusse" (VT98, dreiteilig, nur 2. Klasse)

**Verbindungen von Essen nach Herzberg (Harz) im Jahresfahrplan 2026**
**Verbindungen mit dem Deutschland-Ticket**

Essen Hbf ab	mit	Dortmund Hbf * Hamm Hbf	weiter mit	Hannover Hbf	weiter mit	Göttingen	weiter mit	Paderborn Hbf	weiter mit	Bodenfelde * Kreiensen	weiter mit	Northeim (Han)	weiter mit	Herzberg (Harz)	Dauer	Umstiege	Hinweise
5 19	ICE			7 28/7 36	RE							8 37/9 06	RB	9 29	4:10	2	
5 52	RE	6 14/6 28	IC	8 19/8 33	RE							9 32/10 06	RB	10 29	4:37	3	
6 21	ICE			8 28/8 53	ICE	9 25/9 49	RB							10 29	4:08	2	
7 13	RE							8 46/8 53	RB	9 57/10 16	RB			11 29	4:16	2	
7 19	ICE			9 28/9 36	RE							10 37/11 06	RB	11 29	4:10	2	
7 52	RE	8 14/8 28	IC	10 19/10 33	RE							11 32/12 06	RB	12 29	4:37	3	
8 21	ICE			10 28/10 53	ICE	11 25/11 49	RB							12 29	4:08	2	
9 13	RE							10 46/10 53	RB	11 57/12 16	RB			13 29	4:16	2	nur C
9 13	RE							10 46/10 53	RB	*12 32/12 39	RB	12 54/13 06	RB	13 29	4:16	3	nur A
9 19	ICE			11 28/11 36	RE							12 37/13 06	RB	13 29	4:10	2	
9 52	RE	10 14/10 28	IC	12 19/12 33	RE							13 32/14 06	RB	14 29	4:37	3	
9 52	RE	*10 39/10 46	RB					11 40/11 53	RB	12 57/13 17	RB	13 47/14 06	RB	14 29	4:37	3	nur A
10 15	IC							11 47/11 53	RB	12 57/13 17	RB	13 47/14 06	RB	14 29	4:14	3	nur A
10 20	ICE			12 28/12 53	ICE	13 25/13 49	RB							14 29	4:09	2	
11 13	RE							12 46/12 53	RB	13 57/14 16	RB			15 29	4:16	2	
11 19	ICE			13 28/13 36	RE							14 37/15 06	RB	15 29	4:10	2	
11 52	RE	12 14/12 28	IC	14 19/14 33	RE							15 32/16 06	RB	16 29	4:37	3	
12 21	ICE			14 28/14 53	ICE	15 25/15 49	RB							16 29	4:08	2	
13 13	RE							14 46/14 53	RB	15 57/16 16	RB			17 29	4:16	2	
13 19	ICE			15 28/15 36	RE							16 37/17 06	RB	17 29	4:10	2	
13 52	RE	14 14/14 28	IC	16 19/16 33	RE							17 32/18 06	RB	18 29	4:37	3	
14 13	RE							15 46/15 53	RB	16 57/17 04	RB	17 36/17 40	RB	18 04	3:51	3	nur A
14 13	RE							15 46/15 53	RB	16 57/17 04	RB	17 36/18 06	RB	18 29	4:16	3	nur A
14 21	ICE			16 28/16 53	ICE	17 25/17 49	RB							18 29	4:08	2	
15 13	RE							16 46/16 53	RB	17 57/18 16	RB			19 29	4:16	2	
15 19	ICE			17 28/17 36	RE							18 37/19 06	RB	19 29	4:10	2	
15 52	RE	16 14/16 28	IC	18 19/18 33	RE							19 32/20 06	RB	20 29	4:37	3	
15 52	RE	*16 39/16 46	RB					17 40/17 53	RB	18 57/19 04	RB	19 36/20 06	RB	20 29	4:37	3	nur A
16 15	IC							17 47/17 53	RB	18 57/19 04	RB	19 36/20 06	RB	20 29	4:14	3	nur A
16 21	ICE			18 28/18 53	ICE	19 25/19 49	RB							20 29	4:08	2	
17 13	RE							18 46/18 53	RB	19 57/20 16	RB			21 29	4:16	2	
17 19	ICE			18 28/19 36	RE							20 37/21 06	RB	21 29	4:10	2	
17 52	RE	18 14/18 28	IC	20 19/20 33	RE							21 32/22 06	RB	22 29	4:37	3	
18 21	ICE			20 28/20 53	ICE	21 25/21 49								22 29	4:08	2	
19 13	RE							20 46/20 53	RB	21 59/22 16	RB	22 48/23 06	RB	23 29	4:16	3	
19 19	ICE			21 28/21 36	RE							22 37/23 06	RB	23 29	4:10	2	

**Verbindungen von Essen nach Seesen im Sommerfahrplan 1969**

Essen Hbf ab	mit	Hamm (Westf)	weiter mit	Hagen Hbf	weiter mit	Hannover Hbf	weiter mit	Ottbergen	weiter mit	Kreiensen	weiter mit	Derneburg	weiter mit	Seesen	Dauer	Umstiege	Hinweise
6 44 a	D	8 32/8 38	F	12 33/12 50	E	9 21/9 34	D	10 08/10 14		10 10/10 19				10 42	3:58	2	nur W
6 54	E									11 21/11 36				11 54	5:00	2	
7 53	F					9 59/10 25	D			11 27/11 36				11 54	4:01	2	
8 44	D					11 16/11 33	E			12 18/12 30				12 52	4:08	2	
9 42	D					12 10/12 28	E							14 01	4:19	1	
9 42	D					12 10/12 56	D			13 36/13 45				14 06	4:24	2	
11 53	E													17 01	5:08	1	
12 15	E					15 27/15 36	D			16 12/16 26				16 48	4:33	2	
13 10	E									17 50/18 18				18 42	5:32	2	
13 27	D					16 03/16 20	P			17 28/17 38				18 00	4:33	2	
14 46	F	14 12/14 17	D			16 45/17 17	E	16 16/16 22		18 10/18 18		20 16/20 20	P	18 42	3:56	2	nur A nur A
16 37	D													21 00	4:23	1	
16 37	D					19 21/19 32	P			20 35/20 48				21 05	4:28	2	
19 22	D					22 10/22 18	E			23 03/23 22				23 37	4:14	2	
19 58	D					22 12/22 18	E			23 03/23 22				23 37	3:39	3	

a ab Essen-Altenessen

**Verbindungen von Essen nach Seesen im Jahresfahrplan 2026**
**Verbindungen mit dem Deutschland-Ticket**

Essen Hbf ab	mit	Dortmund Hbf	weiter mit	Hannover Hbf	weiter mit	Paderborn Hbf	weiter mit	Kreiensen	weiter mit	Goslar	weiter mit	Derneburg	weiter mit	Seesen	Dauer	Umstiege	Hinweise
7 13	RE					8 46/8 53	RB	10 32/10 42	RB					10 58	3:45	2	nur W
7 19	ICE	8 14/8 28	IC	9 28/9 36	RE			10 24/10 42	RB					10 58	3:39	2	
7 52	RE			10 19/10 33	RE			11 18/11 24	RB					11 39	3:47	3	
8 21	ICE			10 28/10 48	RE					11 53/11 57	RB			12 16	3:55	2	
8 21	ICE			10 28/10 48	RE							11 28/11 35	Bus	12 25	4:04	2	
9 13	RE					10 46/10 53	RB	12 32/12 42	RB					12 58	3:45	2	nur A(F)
9 19	ICE	10 14/10 28	IC	11 28/11 36	RE			12 24/12 42	RB					12 58	3:39	2	
9 52	RE			12 19/12 33	RE			13 18/13 24	RB					13 39	3:47	3	
10 21	ICE			12 28/12 48	RE					13 53/13 57	RB			14 16	3:55	2	
10 21	ICE			12 28/12 48	RE							13 28/13 35	Bus	12 25	4:04	2	
11 13	RE					12 46/12 53	RB	14 32/14 42	RB					14 58	3:45	2	nur A(S)
11 19	ICE	12 14/12 28	IC	13 28/13 36	RE			14 24/14 42	RB					14 58	3:39	2	
11 19	ICE			13 28/13 48	RE							14 28/14 35	Bus	15 25	4:04	2	
11 52	RE			14 19/14 33	RE			15 18/15 24	RB					15 39	3:47	3	
12 21	ICE			14 28/14 48	RE					15 53/15 57	RB			16 16	3:55	2	
12 21	ICE			14 28/14 48	RE							15 28/15 35	Bus	16 25	4:04	2	nur W
13 13	RE					14 46/14 53	RB	16 32/16 42	RB					16 58	3:45	2	nur A(S)
13 19	ICE	14 14/14 28	IC	15 28/15 36	RE			16 24/16 42	RB					16 58	3:39	2	
13 19	ICE			15 28/15 48	RE							16 28/16 35	Bus	17 25	4:04	2	
13 52	RE			16 19/16 33	RE			17 18/17 24	RB					17 39	3:47	3	
14 21	ICE			16 28/16 48	RE					17 53/17 57	RB			18 16	3:55	2	
14 21	ICE			16 28/16 48	RE							17 28/17 35	Bus	18 25	4:04	2	nur W
15 13	RE					16 46/16 53	RB	18 32/18 42	RB					18 58	3:45	2	nur A
15 19	ICE	16 14/16 28	IC	17 28/17 36	RE			18 24/18 42	RB					18 58	3:39	2	
15 19	ICE			17 28/17 48	RE							18 28/18 35	Bus	19 25	4:04	2	
15 52	RE			18 19/18 33	RE			19 18/19 24	RB					19 39	3:47	3	
16 21	ICE			18 28/18 48	RE					19 53/19 57	RB			20 16	3:55	2	
17 13	RE					18 46/18 53	RB	20 32/20 42	RB					20 58	3:45	2	nur So
17 19	ICE	18 14/18 28	IC	19 28/19 36	RE			20 24/20 42	RB					20 58	3:39	2	
17 52	RE			20 19/20 33	RE			21 18/21 24	RB					21 39	3:47	3	
18 21	ICE			20 28/20 48	RE					21 53/21 57	RB			22 16	3:55	2	
19 13	RE					20 46/20 53	RB	22 32/22 42	RB					22 58	3:45	2	
19 19	ICE			21 28/21 36	RE			22 24/22 42	RB					22 58	3:39	2	