

Harz-Express

(Hannover – Nordharz – Halle)

Auswirkungen bei Änderung des Status Quo



Eine Studie der Initiative
„Höchste Eisenbahn für den Südharz“

Michael Reinboth / Burkhard Breme,
Scharzfelder Str. 98,
37431 Bad Lauterberg im Harz,
Tel.: 05524 / 931173
Internet: <http://www.suedharzstrecke.de>
Stand: 09.02.2008

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	3
2	URSACHEN FÜR DEN AKTUELLEN FAHRPLAN	4
2.1	Ursache Nr. 1: Neubaustrecke über Ilsenburg	4
2.2	Ursache Nr. 2: Der Harz-Express ist Teil eines vertakteten Verkehrssystems	4
2.3	Ursache Nr. 3: Knotenpunkt Halberstadt	5
3	FOLGEWIRKUNG EINER HERAUSNAHME VON BAD HARZBURG	5
4	DURCHZUFÜHRENDE ÄNDERUNGEN: ZERSCHLAGUNG DES ZUGSYSTEMS ZUGUNSTEN NEUER VERBINDUNGEN	6
5	FAZIT	7

Das Titelfoto zeigt den Harz-Express bei der Abfahrt in Hannover.

1 Einleitung

In der heutigen Form stellt die Zugverbindung zwischen Hannover und Halle über den Nordharzrand keine Seite zufrieden – nicht herumdoktern, sondern grundlegend neu gestalten ist das Gebot der Stunde

Der Kreistag des neuen Landkreises „Harz“ in Sachsen-Anhalt beschließt, dass der so genannte „Harz-Express“, die mit Neigetechnik-Triebwagen gefahrene Zugverbindung zwischen Hannover und Halle an der Saale über Goslar und Halberstadt, künftig nicht mehr im niedersächsischen Bad Harzburg, wichtiges Ziel für Urlauber und Kurgäste und zudem Umsteigepunkt für den aufkommensstärksten Harzer Urlaubsort Braunlage, halten möge. Man wolle die dadurch gewinnbaren 15-20 Minuten Fahrzeit nutzen, um in Hildesheim bessere ICE-Anschlüsse nach Süden zu haben.

Die Verbandsversammlung des ZGB, Bestellorganisation für den niedersächsischen Nordharz, wendet sich einstimmig hiergegen. Zwischenzeitliche Gespräche brachten offenbar keine Annäherung.

Beide Seiten haben sich im Vorfeld offenbar nur unzureichend mit den Fakten vertraut gemacht. Ergebnis: Ein rein lokalpolitischer Schlagabtausch, der zudem geeignet ist, erneut gegenseitige Ressentiments zu schüren. Westlicher Argwohn, im Ostharz wolle man nun auch Bad Harzburg an den Kragen, ist sicher nicht völlig unberechtigt. Die Namensgebung des neuen Landkreises spricht Bände für das Selbstverständnis der sachsen-anhaltinischen Seite.

Dabei ist der Harz-Express in der heutigen Form ein Verkehrssystem, welches viele Zwecke zugleich zu erfüllen hat und eindeutig regional ausgerichtet ist. Was er nicht ist: Eine schnelle Verbindung zwischen Hannover und Halle – wer zwischen diesen beiden Punkten fahren will, ist allemal mit dem IC via Magdeburg schneller am Ziel. Vielmehr verknüpft der Harz-Express an diversen Knoten mehrere Zugsysteme miteinander – im Westen wie im Osten. Er ist also in ein Netz eingebunden, aus dem man ihn nicht einfach durch Streichen eines Haltes herauslösen kann, ohne negative Folgen an anderer Stelle auszulösen.

diesmal die Eisenbahn und nicht Ländergrenzen im Vordergrund steht.

2 Ursachen für den aktuellen Fahrplan

2.1 Ursache Nr. 1: Neubaustrecke über Ilsenburg

Früher, also vor 1945, gab es durchaus schnelle Züge zwischen Hannover und Halle. Diese bedienten auch Bad Harzburg nicht. Allerdings auch nicht Wernigerode und Ilsenburg, denn sie nahmen ab Vienenburg die ursprüngliche Hauptstrecke über Heudeber-Danstedt nach Halberstadt und sparten so den Umweg über Bad Harzburg, aber eben auch über Wernigerode. Nach der Wende entschloss man sich zu einem Kompromiss und erbaute eine neue Strecke zwischen Vienenburg und Ilsenburg. Damit konnte zwar die Ilsenburger Industrie gut an Salzgitter angebunden werden, aber dem Verkehren wirklich schneller Züge entlang des Nordharzes war damit ein dauerhafter Riegel vorgeschoben.

2.2 Ursache Nr. 2: Der Harz-Express ist Teil eines vertakteten Verkehrssystems

Die Neigetechnik-Triebwagen zwischen Hannover und Halle sind an vielen Stellen in ein Taktsystem eingebunden, aus dem sie nicht ohne weiteres herausgelöst werden können. Sie sind im verknüpft

In	mit
Hannover Hbf	ICE-Linie nach und von Ruhrgebiet – Köln ICE-Linie nach und von Hamburg IC nach und von Bremen Metronom nach und von Uelzen
Salzgitter-Ringelheim	RB nach und von Herzberg – Osterode – Seesen RB nach und von Salzgitter-Bad
Goslar	RB nach und von Seesen – Kreiensen - Holzminden (Verbindung Halberstadt – Paderborn)
Bad Harzburg	Busverkehr nach und von Braunlage / Oberharz
Vienenburg	RB nach und von Braunschweig (zur Herstellung der Verbindung Bad Harzburg – Braunschweig und der Verbindung Braunschweig – Halberstadt)
Halberstadt	HEX nach und von Thale HEX nach und von Blankenburg HEX nach und von Magdeburg Busverkehr nach und von Osterwieck
Aschersleben	RB nach und von Bernburg – Köthen – Dessau
Könnern	RB nach und von Bernburg
Halle (Saale)	Züge nach und von Leipzig

2.3 Ursache Nr. 3: Knotenpunkt Halberstadt

- Um Anschlüsse gewährleisten zu können, pausiert der „Harz-Express“ zum Beispiel im Bahnhof Halberstadt in beiden Richtungen mehr als 15 Minuten!

Faktisch stellt der „Harz-Express“ somit keine schnelle überregionale Verbindung dar, sondern ist eine Aneinanderreihung regionaler Nahverkehrszüge.

3 Folgewirkung einer Herausnahme von Bad Harzburg

Nähme man aus diesem System den Halt in Bad Harzburg heraus, würden 15-20 Minuten Fahrzeit gewonnen. Neben dem Abhängen eines sehr aufkommensstarken Bahnhofs, der Stationen wie Ilsenburg oder Könnern weit in den Schatten stellt, gingen alle Anschlussbeziehungen in Goslar, Ringelheim und Hannover verloren bzw. die Umsteigezeiten würden sich nur verlängern. Südhärzer kämen nicht mehr nach Hildesheim, Salzgitter-Bader nicht mehr Richtung Hannover und so weiter. Bad Harzburg verlöre zudem seine stündliche Verbindung mit Braunschweig.

Demgegenüber würde in Hildesheim kein ICE-Anschluss gewonnen, jedenfalls nicht, wie gewünscht, nach Süden.

Für westliche Nordharzer, die nach Halle wollen, bliebe das Manko des Aufenthalts in Halberstadt sowieso bestehen.

Es wird also für viele Menschen nichts besser. Einziger Vorteil: Man wäre schneller in Hannover – wenn der Zug in den dichten Verkehr zwischen Hildesheim und Hannover überhaupt noch vernünftig eingefädelt werden kann.

Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist der Nutzen beim Status Quo am höchsten!

Status Quo mit Halt in Bad Harzburg				
Station	Aktion	Anzahl Reisender	Zeitersparnis / Zeitaufwand in Minuten	Volkswirtschaft- licher Schaden in min
Von Halle bis Vienenburg	Einstiegsreisende mit Ziel HI/H/SZ Ring.	10	15	150
Von Goslar bis Hildesheim	Einstiegsreisende mit Ziel HI/H/SZ Ring.	10	0	0
Bad Harzburg	Reisende aus Richtung Halle	5	0	0
Bad Harzburg	Reisende in Richtung Hannover	10	0	0
Goslar	Einstiegsreisende mit Ziel HI/H/SZ Ring.	10	0	0
Goslar	Einstiegsreisende mit Ziel SZ Bad/BS	10	0	0
Salzgitter-Ringelheim	Einstieg aus Richtung Seesen	5	0	0
Salzgitter-Ringelheim	Einstieg in Richtung Seesen	1	0	0
Hildesheim	Umstiegsreisende von HBS bis Vienenburg in ICE Richtung Süden	10	0	0
Hildesheim	Umstiegsreisende von Goslar bis Salzgitter in ICE Richtung Süden	10	0	0
Hildesheim	Verlängerung der Aufenthaltsdauer von 30 min auf 45 min	10	0	0
Volkswirtschaftlicher Schaden bzw. zusätzlicher Zeitaufwand pro Zug in min				150
Kein Halt in Bad Harzburg				
Station	Aktion	Anzahl Reisender	Zeitersparnis / Zeitaufwand in Minuten	Volkswirtschaft- licher Schaden in min
Von Halle bis Vienenburg	Einstiegsreisende mit Ziel HI/H/SZ Ring.	10	-15	-150
Von Goslar bis Hildesheim	Einstiegsreisende mit Ziel HI/H/SZ Ring.	10	0	0
Bad Harzburg	Reisende aus Richtung Halle	5	50	250
Bad Harzburg	Reisende in Richtung Hannover (jeder zweite Zug fällt weg --> 60 min + 15 min längere Fahrzeit	10	75	750
Goslar	Einstiegsreisende mit Ziel HI/H/SZ Ring.	10	0	0
Goslar	Einstiegsreisende mit Ziel SZ Bad/BS	10	15	150
Salzgitter-Ringelheim	Einstieg aus Richtung Seesen	5	45	225
Salzgitter-Ringelheim	Einstieg in Richtung Seesen	1	15	15
Hildesheim	Umstiegsreisende von HBS bis Vienenburg in ICE Richtung Süden	10	0	0
Hildesheim	Umstiegsreisende von Goslar bis Salzgitter in ICE Richtung Süden	10	0	0
Hildesheim	Verlängerung der Aufenthaltsdauer von 30 min auf 45 min	10	15	150
Volkswirtschaftlicher Schaden bzw. zusätzlicher Zeitaufwand pro Zug in min				1390

Abbildung 1: Szenarienvergleich mit Reisendenzahlen

4 Durchzuführende Änderungen: Zerschlagung des Zugsystems zugunsten neuer Verbindungen

Alle Beteiligten sollten ehrlich miteinander umgehen. Der „Harz-Express“ ist kein durchgehender überregionaler Zug. Der eingesetzte VT 612 mit seiner Neigetechnik ist zwischen Hannover und Bad Harzburg nicht nötig und ab Wernigerode bis Halle eigentlich ebenso wenig. Kurvig ist nur die einstige Nebenbahn über Wernigerode. Dafür muss man mit einem unbequemen, engen, mit sehr hohen Einstiegen und kleinen Fenstern versehenen, noch dazu lauten Triebwagen vorlieb nehmen. Das geht sicher auch anders.

1. Der Weg vom Nordharz in den Süden führt über Kreiensen und Göttingen, nicht über Hildesheim. Diese Verbindung gehört ausgebaut

Über Hildesheim den Süden anzustreben, bedeutet einerseits, zuerst gen Norden zu fahren, andererseits ca. 14 € höhere Fahrpreise wegen des damit verbundenen Umwegs. Sinnvoller wäre es allemal, das Zugsystem Goslar – Kreiensen so auszubauen, dass in Kreiensen wieder regelmäßig Anschlüsse an die und von den Frankfurter IC hergestellt werden. Wer schneller sein will, kann dann in Göttingen noch auf den ICE wechseln. In der jeweils anderen Stunde stellt der Metronom in Göttingen ebenfalls ICE-Anschlüsse her.

Gegenwärtig verkehren 23 Züge zwischen Bad Harzburg und Kreiensen, von denen aber die wenigsten den IC als Ziel haben. Es böte sich an, die Zahl der Züge zwischen Bad Harzburg und Goslar zu reduzieren – sie fahren quasi parallel zum Harz-Express – und dafür einige Züge mehr ab Goslar nach Kreiensen vorzusehen.

Für Nutzer des „Harz-Express“ bestehen schon heute in Goslar zweistündlich Anschlüsse an Züge nach und von Kreiensen mit Übergang zum Metronom nach Göttingen. In Zwischenlagen könnte zusätzlich der IC erreicht werden.

2. Der Studentakt Hannover – Bad Harzburg ist wichtig. Der „Harz-Express“ kann auch in Goslar enden

Man kann den „Harz-Express“ beschleunigen. Nur: Er muss dann entweder in Goslar einen „Flügel“ aus Bad Harzburg aufnehmen oder dort enden und einem Zug Bad Harzburg – Hannover Platz machen.

Bei der Flügelung würde ein von Bad Harzburg kommender VT 612 an den von Halle kommenden in Goslar angehängt. Oder umgekehrt. Hierfür werden 5-10 Minuten gebraucht, weniger wegen des Kuppelns als vielmehr wegen des Blockabstandes zwischen Oker und Goslar. Außerdem muss der Bahnhof Goslar flügelfähig sein (Einfahrt eines zweiten Zuges in ein schon besetztes Gleis).

Die andere Lösung sieht vor, den Harz-Express in Goslar enden zu lassen. Fahrgäste nach Hannover würden in einen von Bad Harzburg kommenden Zug umsteigen. Die stündliche Verbindung Bad Harzburg – Hannover bliebe gewahrt, und man könnte auf dieser gut frequentierten Achse endlich einen anderen Zug als den VT 612 einsetzen... Letzterer würde in Goslar eine Bahnsteigwende machen und nach Aufnahme der Reisenden aus Hannover wieder nach Halle zurückfahren.

Reisende des Harz-Express hätten in Goslar auch Anschluss nach und von Kreiensen (- Göttingen).

Beide Lösungen haben den Nachteil, dass Bad Harzburg zwar einseitig und gut an Hannover angebunden wäre, die stündliche Verbindung mit Braunschweig jedoch verlöre – es sei denn, man kann sie durch Umstieg in Oker und/oder Goslar herstellen.

Außerdem besteht die Gefahr, dass bei Umsteigeverbindungen die Verkehrsmittelwahl zu Ungunsten der Bahn ausfällt. Untersuchungen haben einen 30%tigen Reisendenverlust pro Umsteigevorgang ergeben. Mancherorts war dies der Beginn von späteren Streckenstilllegungen, weil zu viel Reisende der Bahn den Rücken kehrten.

5 Fazit

Alles lassen wie es ist – oder radikal und gründlich verändern

Jede Veränderung des Zugsystems „Harz-Express“ hat Nachteile, denen kaum Vorteile gegenüber stehen. Schnellschüsse a la Kreistag Harzkreis verbieten sich daher von selbst. Hier wurde einseitig auf eine – nichts bringende – Beschleunigung für Halberstadt und Wernigerode geschaut und überhaupt nicht über Folgen nachgedacht, die für das ganze System einträten. Ebenso gut könnte man von westlicher Seite den 15-minütigen Aufenthalt in Halberstadt auf dem Weg nach Halle hinterfragen. Wenn hier mit Systemanschlüssen argumentiert wird, dann sind diese doch bitteschön auch in Bad Harzburg oder Ringelheim wichtig.

Also: Entweder lässt man den „Harz-Express“ so wie er ist. Dann bleiben alle angrenzenden und umliegenden Systeme erhalten. Oder man verändert ihn richtig: Verbesserung der Verkehre über Kreiensen nach Süden, Flügelung in Goslar oder Pendel-VT 612 Halle – Goslar und neues Zugsystem Hannover – Bad Harzburg unter Beibehaltung aller heutigen Anschlüsse und Eckanschlüsse.

Niedersachsen sollte einem Abhängen von einem der wichtigsten Harzer Kurorte, der soeben in einer Bewertung der Qualität der Kurorte in Deutschland hervorragend abgeschnitten hat, nicht die Hand reichen. Zumal die vermeintliche Beschleunigung für keine Seite Vorteile hat und auf Westseite jede Menge andere Zugsysteme gleich mit in den Brüche gingen.