

Vorschläge zur Optimierung der Verkehrsanbindungen im Harzkreis



Ein Ideenpapier

von

für

Christian Reinboth

Dipl.-Wirtsch.-Inf.(FH)

Certified Controller (HAF)

Junge Union HARZ

Stadtverband Wernigerode

Grundlegende Feststellungen

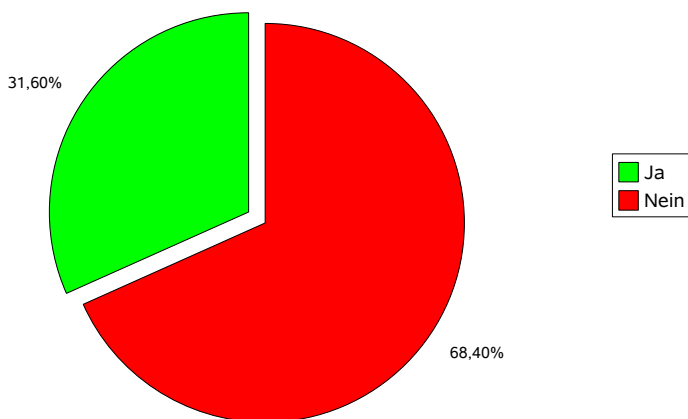
1. **Der Harzkreis benötigt ein "Harz-gerechtes" Verkehrskonzept.** Als Erholungs- und Urlaubsgebiet mit traditionell naturverbundenem Image ist insbesondere die Gegend südlich von Wernigerode und Quedlinburg kein geeigneter Raum für große Magistralen, sondern eher für eine effiziente Vernetzung mit Bahn- und Buslinien. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass für 82,2% aller Harzurlauber die Nähe zur Natur eine bedeutende Motivation bei der Wahl des Urlaubsortes gespielt hat – bei 60% steht dieser Aspekt sogar an erster Stelle – ist eine umweltfreundliche Verkehrsplanung unbedingte Pflicht¹.
2. **Die öffentlichen Verkehrsmittel spielen eine Rolle.** Bereits heute nutzen fast 30% der Harzurlauber Busse, um während des Urlaubs Ziele in der Region zu erreichen, etwa 16% der Urlauber reisen zudem mit der Bahn an. Dies zeigt, dass die momentan noch sub-optimalen Anbindungen bereits von einem beachtlichen Anteil der Urlauber angenommen werden. In der politischen sowie der öffentlichen Diskussion um den Ausbau der Attraktivität des Harzkreises als Urlaubsgebiet spielen dagegen Überlegungen zur Anbindung an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr meist nur eine untergeordnete Rolle.
3. **Fehlende Direktverbindungen schaden dem Tourismus.** Der Harzkreis benötigt eine direkte Bahn-Anbindung an die innerdeutschen Ballungsräume, unterstützt von einem dichten Netz von Bus und Bahn, insbesondere um den Nationalpark herum. Im Gegensatz zu anderen deutschen Nationalparks und Erholungsgebieten, können wichtige touristische Ziele im Harzkreis momentan jedoch nicht direkt (d.h. ohne Umsteigevorgänge) aus den wesentlichen Ballungsräumen erreicht werden. Hier besteht ein erheblicher Nachholbedarf.
4. **Die Kooperation zwischen den Regionen ist mangelhaft.** Die Ausarbeitung und Umsetzung eines „Harz-gerechten“ Verkehrskonzepts sollte in jedem Fall in Kooperation mit den benachbarten Kreisen erfolgen. Konfrontative Vorschläge aus dem Halberstädter Kreistag wie z.B. die Reduzierung der Zughalte in Bad Harzburg sind kontraproduktiv. Ein grenzübergreifendes Verkehrskonzept muss kooperativ erarbeitet werden, wobei etwaige Animositäten mit Niedersachsen im Vorfeld geklärt werden sollten.

¹ Diese und weitere Zahlen stammen aus einer Befragung der Wernigerode AG zur "HarzCard" (Regionalmanagement-Newsletter 7/2006)

- 5. Das Fehlen eines einheitlichen Harz-Tarifsystems sorgt für Verwirrung.** Der Urlauber nimmt den Harz als eine touristische Destination wahr und interessiert sich wenig für Abstimmungsprobleme zwischen den unterschiedlichen Verwaltungseinheiten. Das Fehlen eines einheitlichen Tarifsystems sowie eines Fahrplans für den Harz senkt die touristische Attraktivität der Region. Aktuell muss sich der Urlauber noch vier (!) verschiedene Harz-Busfahrpläne besorgen – und ein gemeinsamer Internetauftritt der Harzer Verkehrsträger existiert ebenfalls noch nicht – und das, obwohl bereits jetzt knapp über 39% der Harzurlauber ihren Urlaub vollständig oder teilweise unter Verwendung des Internet planen.
- 6. Der Harz muss als Einheit vermarktet werden.** Angesichts der zunehmenden Konkurrenz zwischen den touristischen Destinationen ist es nicht sinnvoll, das Urlaubsziel "Harz" aus drei Bundesländern heraus mit unterschiedlichen (Verkehrs-) Konzepten zu vermarkten. Obwohl der Harzkreis mit Wernigerode und der Weltkulturerbestadt Quedlinburg sicherlich über zwei "Zugpferde" verfügt, hat vor allem auch der Westharz reizvolle Ausflugsziele zu bieten, genannt seien nur die Kaiserpfalz in Goslar, das (neue) Höhlenzentrum in Bad Grund oder das einzige Kneippheilbad der Harzregion (Bad Lauterberg). Die momentane Verkehrsplanung erschwert sowohl den Besuchern des Harzkreises einen Abstecher z.B. in den Westharz, schneidet aber zugleich auch Destinationen im Harzkreis von Besuchern aus anderen Harzregionen – und damit von Umsatz – ab. Von einer besseren Abstimmung bei der Verkehrsplanung könnten daher alle Regionen profitieren.
- 7. Die Verkehrsanbindung ist wichtig für die Region.** Da eine hervorragende Erreichbarkeit in jedem Fall als Vorteil für die Tourismuswirtschaft zu werten ist, die für den Harzkreis nun mal eine enorme Bedeutung besitzt, kann und sollte man die teilweise offensichtlichen Schwachstellen der aktuellen Verkehrsplanung nicht mehr länger ignorieren. Hier ließe sich unter Umständen nicht nur ein enormes wirtschaftliches wie touristisches Potenzial freisetzen, eine entsprechende Initiative könnte auch dazu beitragen das „grüne“ Image des Harzkreises nachhaltig zu verstärken.

**Ein beachtlicher Anteil an Harz-Urlaubern nutzt
bereits jetzt öffentliche Verkehrsmittel:**

Ich nutze Bus & Bahn im (Harz-)Urlaub



**Der Anteil der Tätigkeiten im touristischen Bereich an der gesamten
Wirtschaft des Harzkreises geht über den Landesdurchschnitt hinaus²:**

<i>Wirtschaftszweig</i>	<i>Erwerbstätige Harzkreis gesamt</i>	<i>Anteil an Kreiswirtschaft</i>
Land- & Forstwirtschaft (A+B)	2.800	3,2%
Produzierendes Gewerbe (C-F)	22.300	24,4%
Verarbeitendes Gewerbe (D)	13.700	15,0%
Baugewerbe (F)	7.800	8,6%
Dienstleistungsbereich (G-P)	65.800	72,5%
Handel, Gastgewerbe, Verkehr (G-I)	23.700	25,8%
Sonstige Dienstleistungen (J-P)	42.200	46,7%
Finanzierung & Vermietung (J-K)	9.500	10,5%
Öffentl. & priv. Dienstleister (L-P)	32.700	36,2%

² Die Angaben aus der Tabelle stammen aus: Bevölkerung und Erwerbstätigkeit – Erwerbstätige am Arbeitsort nach Kreisen 1991 – 2005, Stand 2006, Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, 2007. Der Einfachheit halber wurden hier ausschließlich die Angaben für die drei Altkreise addiert, so dass beispielsweise Daten aus Falkenstein nicht in die Tabelle eingegangen sind. Für die Strukturierung der Wirtschaftszweige wurde das EU-weit verwendete NACE-System (Nomenclature générale des activités économiques dans les Communautés Européennes) eingesetzt.

Fehlende Direktanbindungen

Das vordringlichste verkehrstechnische Problem, welches es im Harzkreis zu lösen gilt, sind die (bis auf eine einzige Ausnahme) nicht-existenten (Bahn-) Direktanbindungen an innerdeutsche Ballungsräume. Durch das Fehlen solcher direkter Anbindungen setzt sich der Harzkreis negativ von anderen bedeutenden deutschen Natur- und Erholungsgebieten ab. Die sehr umsteigelastigen sowie häufig auch zeitkritischen und damit wenig urlauberfreundlichen Verbindungen wirken sich besonders bei den wichtigen Zielgruppen der Rentner und der Familien mit Kindern negativ aus.

Um zu verdeutlichen, wie ernst dieses Problem tatsächlich ist, soll zunächst einmal die aktuelle Anbindung des Harzkreises an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn betrachtet werden, anschließend erfolgt der direkte Vergleich mit der Anbindung anderer Nationalparks und touristischer Destinationen. In der nachfolgenden Tabelle findet sich daher eine kleine Übersicht der jeweils notwendigen Umsteigevorgänge bei der Anfahrt mit dem ÖPNV/ÖPFV zu den vier Orten im Harzkreis mit den höchsten Übernachtungszahlen. Die Abfahrtsorte sind wichtige regionale und überregionale Ballungsräume, in denen eine Vielzahl „potenzieller“ Touristen lebt.

<i>Ziel / Quelle</i>	<i>Halberstadt</i>	<i>Wernigerode</i>	<i>Quedlinburg</i>	<i>Blankenburg</i>
Berlin	1	2	1	1
Hamburg	1	1	2	2
Bremen	1	1	2	2
Ruhrgebiet	1	1	2	2
Halle	0	0	1	1
Leipzig	1	1	2	2
Frankfurt/Main	1	1	2	2

Wie man sofort sehen kann, sind die wichtigsten Fernverkehrsziele im Harzkreis allesamt aus keinem der größeren Ballungsräume (abgesehen von der Verbindung Wernigerode – Halle) aus ohne einen oder mehrere Umsteigevorgänge zu erreichen – und damit eben auch vom Wohnort vieler potenzieller Harztouristen. Bei einer Anreise zu kleineren Orten wie beispielsweise nach Schierke oder ins Bodetal fallen selbstverständlich noch mehrere weitere Umsteigevorgänge an.

Für den Harzkreis, der ja in nicht unerheblichem Umfang vom Tourismusgeschäft lebt, ist dies eine unbefriedigende Situation, da die Attraktivität des Kreises als Urlaubsziel mit jedem zusätzlichen Umsteigevorgang nachlässt, ganz besonders bei Familien (viel Gepäck) und älteren Menschen (Anfahrt mit PKW nicht möglich). Gerade diese Menschen sind aber eine wichtige Zielgruppe für den Harzkreis-Tourismus und sollten deshalb nicht unnötig vor den Kopf gestoßen werden.

Wichtig sind daher vor allem umsteigefreie Verbindungen, die leider nur fragmentarisch existieren, nämlich in Form des nur am Wochenende verkehrenden Connex-Zuges HEX (Harz-Elbe-Express) nach Berlin sowie des Regionalexpress Hannover-Halberstadt-Halle. Diese Strecke wird übrigens zur Zeit mit einem Neigetechnik-Zug des Typs VT 612 befahren, der nicht nur unangenehm laut sondern gerade für Touristen mit sehr viel Gepäck (Stichwort: Familien) äußerst unbequem ist, da der eingeschränkte Stauraum die vernünftige Unterbringung mehrerer Koffer fast unmöglich macht. Wenn dann auch noch Umsteigevorgänge dazukommen, bei denen die Reisenden mit dem Gepäck schnell den Zug wechseln müssen, sinkt die Attraktivität der Verbindung natürlich noch zusätzlich.

Wenn man nun einfach einmal die Erreichbarkeit des Harzkreises aus wichtigen Ballungsräumen mit der Erreichbarkeit anderer Gebiete von touristischem Interesse in Deutschland vergleicht, dann wird schnell klar, dass diese Gebiete im Gegensatz zum Harzkreis von einem Großteil der Bürger aus den Ballungsräumen per Bahn ohne auch nur einen einzigen Umsteigevorgang erreicht werden können. Wer beispielsweise im Ruhrgebiet lebt (und damit Erholung in einem ländlichen und naturverbundenen Raum vielleicht besonders nötig hat), kann sowohl die Nord- als auch die Ostsee, die Bayrischen Alpen und das Bodensee-Gebiet bequem über eine umsteigefreie Direktverbindung erreichen, während bei der Fahrt in den Harzkreis ein (Halberstadt/Wernigerode) oder sogar zwei (Blankenburg/Quedlinburg) und mehr (bei kleinen Orten) Umsteigevorgänge erforderlich sind. Hier besteht also durchaus noch erhebliches Optimierungspotenzial.

Man sollte sich auch vor Augen führen, dass die Direktverbindungen in andere Gebiete nicht „zufällig“ entstanden sind, sondern teilweise durch intensive Lobbyarbeit erwirkt wurden. Hier könnte der Harzkreis durchaus noch nachlegen und ebenfalls Lobbyarbeit bei der Bahn und anderen Verkehrsträgern (Connex, Busunternehmen) leisten. Der als „Harz-Express“ bezeichnete RE ist beispielsweise nicht einmal unter diesem Namen in der elektronischen Fahrplanauskunft der Bahn eingetragen (!) und daher auch keinem Schalterbeamten anderswo in der Republik bekannt, es sei denn durch Zufall. Hier könnte bereits ein einziges klärendes Gespräch Abhilfe schaffen.

Die nachfolgende Tabelle dient der Verdeutlichung des Problems. Aufgelistet sind bedeutende Urlaubsregionen sowohl innerhalb der Bundesrepublik als auch im deutschsprachigen Raum sowie die in diese Regionen führenden Direktanbindungen aus bevölkerungsreichen Ballungsräumen.

<i>Urlaubsregion</i>	<i>Beispiele für direkte (Bahn-) Anbindungen</i>
Nordsee	Köln – Ruhrgebiet – Emden – Norddeich Mole Berlin – Emden – Norddeich Mole Köln - Ruhrgebiet – Husum – Westerland Berlin – Husum – Westerland Ruhrgebiet – Lübeck – Puttgarden
Ostsee	Köln - Ruhrgebiet – Stralsund – Binz/Usedom Leipzig – Schwerin – Rostock - Warnemünde Berlin – Stralsund – Binz Berlin – Rostock Frankfurt – Hamburg – Rostock – Stralsund Wien – Dresden – Stralsund - Binz
Schwarzwald	Hamburg – Frankfurt – Triberg – Konstanz Ruhrgebiet – Köln – Triberg – Konstanz
Allgäu	Berlin – Leipzig – Ulm – Oberstdorf/Lindau Hamburg – Ulm – Oberstdorf/Lindau
Werdenfelser Land	Berlin – Leipzig – München – Berchtesgaden Hamburg – München – Berchtesgaden Ruhrgebiet – Köln – Berchtesgaden
Bayrisches Bäderdreieck	Ruhrgebiet – Passau – Mühldorf Hamburg – Passau - Mühldorf
Tirol	Berlin – Frankfurt – Innsbruck
Salzburger Land	Zahlreiche ICE und IC
Schweiz	Zahlreiche ICE nach Chur, Interlaken usw.

Mitunter besteht eine Verbindung nur am Wochenende, aber eine umsteigefreie Anreise ist in jedem Fall möglich. Im und am Harz existiert dagegen nur eine solche Verbindung: Der HEX nach Berlin, der jedoch – wie bereits erwähnt – nur am Wochenende verkehrt. Es handelt sich zudem um einen Triebwagen (VT 648), der für längere Strecken wenig geeignet ist. Andere Ballungsräume (z.B. Hamburg, Ruhrgebiet) sind aus dem Harz (nicht nur dem Harzkreis) nicht umsteigefrei erreichbar.

Fehlendes einheitliches Ticketsystem

Vergleicht man die Ticketsysteme anderer bedeutender Nationalparks in Deutschland (wie beispielsweise dem Bayerischen Wald und dem Berchtesgadener Land) mit dem Ticketsystem im Harz (nicht im Harzkreis!), wird deutlich, dass die meisten Nationalparks über ausgereifere und damit auch kundenfreundlichere Ticketsysteme verfügen.

So existieren im Bayerischen Wald kreisgrenzenüberschreitende Bus- und Bahn-Ticket-Systeme (das so genannte Bayerwald-Ticket) sowie eigenständige Nationalpark-Buslinien. Dazu kommt, dass die Verwaltung des Nationalparks eigene Fahrpläne speziell für Besucher herausgibt, die neben den reinen Verbindungsinformationen auch touristische Informationen und Hinweise auf Hotels und gastronomische Einrichtungen enthalten. Eine teilweise Lenkung der Besucherströme wird dadurch kosteneffizient quasi „auf dem Rücken“ des ÖPNV im Nationalparkgebiet realisiert.

Das Nationalpark-Busangebot im Bayerischen Wald wird übrigens unter einem einheitlichen Label vermarktet (als "Igel-Bus"). Auch im Nationalpark Harz und den umgebenden Bereichen existieren natürlich Nationalparklinien, die aber eben gerade nicht einheitlich vermarktet werden, nämlich:

- Blankenburg – Bodetal
- Bad Harzburg – Kästeklippen
- Bad Harzburg – Torfhaus – Braunlage
- Bad Harzburg – Molkenhaus – Rabenklippe
- Osterode – Riefensbeek – Altenau – Torfhaus
- Braunlage – Oderteich – Sonnenberg – St. Andreasberg
- Braunlage – Schierke – Drei Annen Hohne – Wernigerode
- Wernigerode – Ilseburg – Plessenburg – Drei Annen Hohne

Wer als Tourist im Harz unterwegs ist, nimmt diesen in der Regel als einheitliche Destination wahr, und nicht als eine Region, die aus Gebietskörperschaften mehrerer Bundesländer besteht. Dennoch müssen sich Touristen, die den Harz mit Bus und Bahn bereisen wollen, nicht weniger als vier (!) unterschiedliche Fahrpläne besorgen: Harzkreis (Wernigerode, Halberstadt und Quedlinburg), Westharz (Goslar und Osterode), Südostharz (Sangerhausen und Aschersleben) und Nordhausen.

Da in den Tourist-Informationen die Fahrpläne der jeweils anderen Kreise meist nicht verfügbar sind, wird dem Besucher, der von seinem Aufenthaltsort einen Zielort außerhalb des Kreises bereisen möchte, unverhältnismäßig viel Aufwand zugemutet. Immerhin 27,6% der Urlauber im Harz nutzen aber während ihres Aufenthalts Busse, um andere Ziele in der Harzregion zu erreichen – momentan leider mehr schlecht als recht. Es steht zu vermuten, dass sich diese Zahlen noch steigern ließen, wenn die Fahrpläne zugänglicher gemacht sowie untereinander besser abgestimmt werden würden. Auf diese Weise würde Harz-Urlaubern von außerhalb des Harzkreises der Abstecher nach Wernigerode oder Quedlinburg erleichtert – und auch der Harzkreis selbst würde durch eine bessere Anbindung an Ziele im Westharz an Attraktivität gewinnen.

Ein erster Schritt hin zu einem gemeinsamen Tarif- und Fahrplansystem könnte in der Einrichtung einer Internetplattform bestehen, auf der die vier Fahrpläne in einer gemeinsamen Datenbank zusammengeführt und ähnlich der HAFAS-Auskunft³ über ein Web-Interface abrufbar gemacht werden. Dies käme auch den Harz-Urlaubern entgegen, von denen immerhin 39,5% ihren Urlaub vollständig oder teilweise über das Internet planen – verglichen mit 23%, die sich an Zeitschriften und Broschüren orientieren oder 7,2%, die sich im Reisebüro beraten lassen.

Sind die Harz-Urlauber erst einmal vor Ort angekommen, wird übrigens die lokale Tourist-Information zur wichtigsten Informationsquelle, die von 61,8% der Touristen genutzt wird. Auch hier liegen – wie bereits dargestellt – nur in besonderen Ausnahmefällen alle vier Fahrpläne aus, so dass sich ein dreiphasiges Modell zur Verbesserung dieser Situation anbietet.

Im Rahmen der ersten Phase könnte eine gemeinsame Online-Fahrplanauskunft entstehen, sowie ein Harz-Fahrplan aufgelegt werden, der die (unabhängig voneinander entworfenen) Fahrpläne der einzelnen Harz-Regionen enthält und entsprechende Schnittstellen aufzeigt.

Die zweite Phase könnte eine Harmonisierung der Fahrpläne, d.h. eine bessere Abstimmung der grenzübergreifenden Verbindungen beinhalten, ebenso wie die Schaffung eines einheitlichen Tarifsystems, welches es ermöglichen würde, an jedem Ort des Harzes eine Fahrkarte zu jedem anderen Ausflugsziel zu erwerben, d.h. Fahrkarten zu erstehen, die es dem Urlauber gestatten, ohne weiteren Ticketkauf von einem Verkehrsträger zu einem anderen Verkehrsträger zu wechseln.

³ Das bekannte HAFAS-Auskunftssystem wird beispielsweise unter <http://www.bahn.de> eingesetzt.

Eine mögliche dritte Phase würde die Schaffung eines einheitlichen Verkehrsverbunds sowie die Erarbeitung eines gemeinsamen Fahrplans durch die verschiedenen Kreise und Verkehrsträger beinhalten. Der Schritt zur Schaffung eines solchen Verkehrsverbunds ist sicherlich ein ambitioniertes – aber durchaus auch ein lohnenswertes Ziel – wobei jedoch jetzt bereits abzusehen ist, dass die Realisation eines solchen Vorhabens sehr schwierig werden könnte. Es sei daher angemerkt, dass eine erfolgreiche Realisation der ersten beiden Phasen oder auch nur der ersten Phase bereits erhebliche Verbesserungen für die Harz-Urlauber mit sich bringen würde, so dass es auch bei Ausklammerung der dritten Phase lohnenswert erscheint, die dargestellten Optimierungen an den "innerharzer" Busanbindungen in Erwägung zu ziehen.

Im Zentrum aller Überlegungen sollte in jedem Fall die kreisgrenzenübergreifende Vermarktung der Buslinien in und um den Nationalpark stehen, die ja zu erheblichen Teilen (aber eben nicht ausschließlich) im Harzkreis liegen. Unabhängig davon, wie eine solche einheitliche Vermarktung erreicht werden könnte (die angesprochene dreiphasige Zusammenführung ist sicher nur als eine Möglichkeit unter vielen zu betrachten, eine Alternative wäre beispielsweise die Gründung eines gemeinsamen Interessenverbandes der Harzer Busunternehmer), sollte es dem Harz-Urlauber nicht länger zugemutet werden, sich vier Fahrpläne aufwändig beschaffen und sich durch diese kämpfen zu müssen, nur um dann am Ende verärgert festzustellen, dass die Verbindungen teilweise nicht einmal aufeinander abgestimmt sind.

Die unbefriedigende Situation der fehlenden einheitlichen Vermarktung besteht nun bereits eine ganze Weile und dürfte sich von alleine kaum verbessern, solange nicht in einem der Kreise die Notwendigkeit dafür erkannt wird, über den eigenen "Radius" hinaus zu planen (Stichwort: Kirchturmdenken). Der Harzkreis könnte hier durchaus eine Vorreiterrolle einnehmen, wenn es gelingt, die Initiative zu ergreifen und das Thema innerhalb des Kreises gut zu besetzen und es auch außerhalb des Kreises auf die Tagesordnung zu bringen. Hier stehen momentan noch die mangelnde Kooperationsbereitschaft der Kreise untereinander sowie die Animositäten zwischen Harzkreis und den niedersächsischen Harzgebieten im Wege, auf die im nächsten Abschnitt eingegangen wird.

Mangelnde Kooperation

Gerade die Kooperation mit dem Land Niedersachsen sowie einzelnen niedersächsischen Kreisen stellt eine Grundvoraussetzungen für die Planung sowie die erfolgreiche Umsetzung eines "Harzgerechten" Verkehrskonzepts dar. Leider ist gerade hier durch etliche Diskussionen in den letzten Jahren – beispielsweise um die Verwaltung des Nationalparks, die Namensgebung des neuen Harzkreises sowie zuletzt den Vorschlag des Kreistages zur Abschaffung des Haltepunkts Bad Harzburg – die Atmosphäre zwischen den Ländern nachhaltig eingetrübt worden. Dabei finden sich gerade im Westharz etliche beliebte Ausflugsziele wie beispielsweise:

- die Hochmoore
- etliche Talsperren
- die Kaiserpfalz Goslar
- das Zisterzienserkloster Walkenried
- das Bergwerksmuseum in Zellerfeld
- das Grabensystem (Dammgraben etc.)
- das (neue) Höhlenzentrum in Bad Grund
- das einzige Kneippheilbad (Bad Lauterberg)
- der alten Harz-Bergbau mit den sieben Bergstädten

Die Liste, die sich noch fortsetzen ließe, zeigt, dass es für beide Regionen von Vorteil wäre, die touristischen Attraktionen kooperativ besser zu vermarkten. Momentan stehen einer fruchtbaren Partnerschaft des Harzkreises mit Niedersachsen jedoch ganz generelle Animositäten im Weg, die auch daher rühren, dass der Harzkreis nach außen gelegentlich den Eindruck erweckt, den Begriff „Harz“ für sich allein zu reklamieren. Dieser Konflikt manifestierte sich beispielsweise in der Diskussion um die Verlagerung der Nationalparkverwaltung und die Kritik an den dort noch verbliebenen Niedersachsen. Auch auf der verkehrspolitischen Ebene sorgt der Konflikt für Probleme. Zu nennen ist hier insbesondere der aus dem Harzkreis stammende und mittlerweile durch niedersächsische Parlamentarier wieder zurückgewiesene Vorschlag, den Haltepunkt Bad Harzburg aus verschiedenen Verbindungen zu streichen, um so eine schnellere Anbindung des Harzkreises an Hildesheim zu ermöglichen.

Bad Harzburg ist im Westharz der Ort mit der dritthöchsten Übernachtungsquote und außerdem der meistgenutzte Umsteigepunkt zum Ort mit der höchsten Übernachtungsquote. Eine Streichung würde die Anbindung Hildesheim – Harzkreis um maximal 10 – 15 Minuten verbessern, hätte aber Auswirkungen auf eine Vielzahl von Verkehrsanbindungen im Westharz, insbesondere auf wichtige Anschlüsse nach Goslar und Hannover. Dazu kommt noch, dass derselbe Regionalexpress, der in Halle endet, in Halberstadt ganze 15 Minuten (in beide Richtungen) verliert, so dass von einer Optimierung im eigentlichen Sinne nicht gesprochen werden kann.

Solche Vorschläge haben den schalen Beigeschmack, dass vielleicht versucht werden soll, die Verkehrsanbindung wichtiger Harz-Destinationen außerhalb des Harzkreises zu schwächen. Dies ist auch in der niedersächsischen Politik nicht unbemerkt geblieben, weshalb festgestellt werden muss, dass solche Vorschläge nur dazu geeignet sind, eine Situation der gegenseitigen Blockade zu erzeugen und die Erstellung eines guten kooperativen Verkehrskonzeptes zu verhindern.

Darüber hinaus gehen sie am eigentlichen Problem vorbei, da, wie oben gezeigt, gerade in der Fernverkehrsanbindung des Harzkreises an wichtige „Urlauberquellen“ noch ganz erhebliche andere Defizite bestehen, denen die primäre Aufmerksamkeit gelten sollte. Bei der Verbesserung dieser Situation ebenso wie bei der Einrichtung einer durchgehenden Busverbindung Goslar – Thale dürfte die Zusammenarbeit gerade mit den niedersächsischen Kreisen von großer Wichtigkeit sein.

Ziel der Verkehrspolitik des Harzkreises sollte es daher sein, angesichts der jüngsten Konflikte auf eine Deeskalation zu setzen. In Anbetracht der Tatsache, dass sowohl der Ost- als auch der Westharz mehr oder weniger identischen und vor allem auch zunehmenden Herausforderungen aus der demographischen Entwicklung sowie ökologischen Problemen (beispielsweise durch zunehmende Stürme) begegnen, ist eine Verbesserung der Kooperation mit dem Ziel der Schaffung eines einheitlichen, touristischen (Verkehrs-) Angebots "Harz" unbedingt geboten. Insbesondere sollte von Seiten des Kreistages des Harzkreises zukünftig darauf verzichtet werden, einseitig ausgearbeitete Vorschläge an die Deutsche Bahn zu richten, die außer einer Verschlechterung von Anschlusszeiten in Niedersachsen kein erkennbares Optimierungspotenzial mit sich bringen. An die Stelle solcher einseitigen Initiativen sollten dagegen erste Kooperationsgespräche treten, deren Ziel es beispielsweise sein könnte, die Busfahrpläne zu harmonisieren oder aber gemeinsame Initiativen zur Erhöhung der Anzahl an (Bahn-) Direktverbindungen ins Leben zu rufen.

Fazit und erste Anregungen

Bahnverbindungen

Um dem Status des Harzkreises als naturverbundene touristische Destination gerecht zu werden, müsste die Region aus den wichtigen Ballungsräumen (insbesondere aus den Städten Berlin, Halle/Leipzig sowie aus dem Ruhrgebiet) über wesentlich mehr Bahnverbindungen erreichbar sein, die vor allem umsteigefrei sein sollten. Bis vor wenigen Jahren wurden Fernverbindungen wie diese noch durch die D-Züge Berlin-Halberstadt und Dresden-Leipzig-Wernigerode, den mehrfach täglich verkehrenden Eilzug Berlin-Aschersleben sowie den Interregio „Brocken“ (Berlin – Harz – Ruhrgebiet) abgedeckt, die inzwischen aber vollständig durch Takt-Verbindungen ersetzt wurden, die ein mehrfaches Umsteigen erforderlich machen.

Da die an sich auf der Hand liegende Durchbindung der stündlich verkehrenden Züge Berlin – Magdeburg mit den ebenso stündlich verkehrenden Zügen Magdeburg – Thale/Blankenburg wegen der unterschiedlichen Systeme (elektrisch bzw. Diesel) und der abweichenden Zuglängen nicht möglich erscheint, sollte auf ein bequemerer Umsteigen am gleichen Bahnsteig in Magdeburg hingewirkt werden. Gegenwärtig sind hier Treppensteigen und ein längerer Weg durch die Unterführung erforderlich. Andere Verknüpfungen sind jedoch ohne Probleme herstellbar:

Die mit Triebwagen VT 612 gefahrenen Züge Hannover – Halberstadt – Halle und zurück können mit denen mit gleicher Baureihe gefahrenen Zügen Leipzig – Chemnitz und zurück bzw. Leipzig – Zwickau/Plauen und zurück zu einer Linie Hannover – Halberstadt – Halle – Leipzig – Chemnitz / - Plauen verbunden werden. Hierzu muss lediglich die Lücke zwischen Halle und Leipzig geschlossen werden, die von den Triebwagen aber schon heute mehrmals am Tag als Leerfahrt zum Erreichen des Betriebshofs in Leipzig überbrückt wird. Hierbei kann der Halt Leipzig-Halle Flughafen mitgenommen werden. Auf einen Schlag wären sowohl der größte Flughafen in Mitteldeutschland als auch mit Leipzig (500.000 Einwohner) und Chemnitz (250.000 Einwohner) zwei wichtige Städte direkt mit dem Nordharz verbunden. Die HEX-Triebwagen Vienenburg – Halberstadt – Halle und zurück können zudem mit den ebenfalls vom HEX gefahrenen Triebwagen Leipzig – Geithain und zurück dergestalt verbunden werden, dass – wiederum über den Flughafen führend – eine Linienführung Vienenburg – Halle – Leipzig und zurück entsteht.

Eine weitere Optimierungsmöglichkeit ergibt sich bei der der Bahnstrecke Blankenburg – Elbingerode, die dank der Rübeländer Tropfsteinhöhlen ein enormes touristisches Potenzial hat. Zur Zeit wird diese Strecke nur für den Güterverkehr eingesetzt, eine Reaktivierung der Strecke für den Personenverkehr könnte aber aus touristischer Sicht äußerst sinnvoll sein, da gerade dieser Bereich des Harzkreises nicht von der enormen touristischen Wirkung der Harzer Schmalspurbahnen profitiert und mit dieser Strecke dann ein eigenes touristisches Highlight vorzuweisen hätte.

Abschließend sei angemerkt, dass es bereits hilfreich (und zudem fast kostenfrei umsetzbar) wäre, das jeweilige (Bahn-) Länderticket übergreifend anzuerkennen, d.h. Niedersachsenticket auch im Harzkreis sowie im Kreis Nordhausen und im Gegenzug das Sachsen-Anhalt/Thüringen-Ticket auch in den Kreisen Goslar und Osterode. Dies wäre für die Touristen aber auch für einige Pendler mit erheblichen Vereinfachungen verbunden und könnte als erster Schritt maßgeblich zu einer noch besseren Akzeptanz des Harzer Nahverkehrs sowie zum allmählichen Aufbruch in eine Ära der kreisgrenzenüberschreitenden Kooperation im Harzgebiet beitragen.

Busverbindungen

Zunächst einmal ist hier das im Harzkreis sowie allgemein im Harz vorzufindende dichte Netz von Buslinien zu loben. Insbesondere die Busverbindungen im Nordharz sind äußerst gut ausgebaut. Die einzige größere Schwachstelle im Harzer Busnetz betrifft leider auch wieder den Harzkreis, genauer gesagt die Verbindung zwischen dem Harzkreis und dem Kreis bzw. der Stadt Goslar, die mit der Kaiserpfalz ein bedeutendes touristisches Ziel darstellt. Die wenigen Verbindungen die existieren, sind ohne erkennbares Muster über den Tag verstreut und zudem für ältere Touristen nur schwer nutzbar, da der Bus mehrfach gewechselt werden muss.

Auch hierzu das Beispiel aus dem aktuellen Fahrplan: Die Verbindung von Goslar nach Thale erfordert die Nutzung von drei Buslinien und mindestens zwei Umsteigevorgänge: Goslar – Bad Harzburg und Bad Harzburg – Wernigerode sowie Wernigerode – Thale via Blankenburg. Ohne größere Schwierigkeiten ließe sich diese Situation durch die Einrichtung einer durchgehenden Busverbindung Goslar – Bad Harzburg – Ilsenburg – Wernigerode – Thale beheben. Eine solche kreisübergreifende Busverbindung setzt natürlich voraus, dass eine generelle Bereitschaft zur Kooperation (in diesem Fall mit Goslar und Bad Harzburg) besteht.

Auch das Bodetal ist mit Rübeland aus Richtung Braunlage nicht mit dem Bus (oder einem anderen öffentlichen Verkehrsmittel) erreichbar, wobei auch hier enormes touristisches Potenzial verschenkt wird. Hier wäre es ebenfalls möglich, durch reine Verknüpfung und Verlängerung von bereits bestehenden Angeboten eine kosteneffiziente Lösung herbeizuführen.

Ideen zum weiteren Vorgehen

Sowohl für eine ernsthafte Diskussion der in diesem Ideenpapier angesprochenen Probleme als auch für eine mögliche Umsetzung einiger der vorgestellten Lösungsvorschläge bedarf es politischer Fürsprecher mit regionalem Gewicht, wobei insbesondere Bürgermeister sowie Abgeordnete des Land- und Kreistages auch die Entscheidungs- und Richtlinienkompetenz besitzen, mit der sich zumindest lokal schnell etwas bewegen ließe. Eine "von unten" ausgehende Initiative, die sich mit entsprechender Lobbyarbeit für eine Verbesserung der Verkehrsplanung stark macht, eigene Konzepte entwickelt und präsentiert und aktiv nach solchen Fürsprechern auf der politischen Ebene sucht, war im Harz bereits zweifach von Erfolg gekrönt: Die Initiativen "Höchste Eisenbahn für den Südharz" und "Höchste Eisenbahn für den Nordharz" arbeiten seit etlichen Jahren mit Erfolg an einer Verbesserung der Verkehrslage.

Der ursprüngliche Fokus beider Gruppen, der auf dem Erhalt der jeweiligen Bahnstrecke lag, hat sich inzwischen stark ausgeweitet, so dass eine breite Palette von Themengebieten abgedeckt wird, angefangen bei der Abstimmung von Bus- und Bahnfahrplänen über die Herausgabe von auf den touristischen Bedarf zugeschnittenen Kurz-Fahrplänen bis hin zur Veröffentlichung von Wanderkarten und Urlaubsführern.

Gegen den Aufbau einer ähnlichen Initiative im Harzkreis unter Beteiligung von CDU / JU spricht zunächst einmal nichts: Der Optimierungsbedarf ist, wie dargestellt, vorhanden, so dass auf Jahre hinaus schrittweise immer neue Verbesserungen angeschoben werden könnten. Die finanziellen Mittel für die Umsetzung sind gering (Durchführung von Meetings, ggf. Kosten für einen Online-Auftritt oder den Druck Broschüren) und dürften während der Konzeptionsphase bei fast Null liegen. Eine positive (auch politische) Außenwirkung ist sicherlich gegeben, da die CDU / JU hier Wirtschaftskompetenz durch problemnahe Initiativen unter Beweis stellen und den für den Harzkreis so wichtigen Tourismussektor fördern könnte, während gleichzeitig umweltfreundliche und "Nationalpark-gerechte" Konzepte erarbeitet werden, für die sich kaum Gegner finden dürften.

Gerade angesichts der Bedeutung der Tourismuswirtschaft für den Harzkreis und der steigenden Notwendigkeit, Mobilität auch über ökologisch tragfähige Konzepte zu gewährleisten, bietet die Thematik "Verbesserung der Verkehrsanbindung zum und im Harzkreis" mit Sicherheit auch kommunalpolitische Chancen, die nicht ungenutzt gelassen werden sollten. Unabhängig davon, welche der angesprochenen Probleme man mit welcher Prioritätensetzung angeht, und wie ein solcher Vorstoß organisatorisch umgesetzt wird (z.B. als politische Initiative oder als offener e.V.) - ein Gewinner steht bereits fest: Die Bürgerinnen und Bürger sowie die Besucherinnen und Besucher des Harzkreises – und damit natürlich auch die lokale Wirtschaft und das Image des Harzkreises als eine naturverbundene und gut vernetzte touristische Destination.

Weitere Quellen

Reinboth, Michael & Breme, Burkhard: Die Vermarktung von Bahn und Bus im Südharz, Weissbuch herausgegeben durch die Bürgerinitiative "Höchste Eisenbahn für den Südharz", 2006 (erhältlich unter <http://www.suedharzstrecke.de>)

Reinboth, Michael & Breme, Burkhard: Bahn und Bus – Bausteine eines Entwicklungskonzepts für den Harz, Denkschrift herausgegeben durch die Bürgerinitiative „Höchste Eisenbahn für den Südharz“, 2007 (erhältlich unter <http://www.suedharzstrecke.de>)

Fischer-Hirschert, Ulrich & Reinboth, Christian: Potenzialanalyse des Harzkreises, Studie der HarzOptics GmbH im Auftrag der Harz AG, 2007 (momentan noch nicht freigegeben, weitere Informationen aber unter <http://www.harz-ag.de>)

Kontaktdaten

Christian Reinboth

Dipl.-Wirtsch.-Inf. (FH)

Certified Controller (HAF)

Promenade 1a
38855 Wernigerode

Fon: 03943 932 501
Fax: 03221 236 4868

christian.reinboth@cdunet.de
<http://www.christian-reinboth.de>