

Haltepunkt Harlingerode – Prüfvorschläge für Bahnsteigstandorte und -zuwegungen

Stand: Februar 2026 (korr. Version vom 2.4.2026)

Autor: Till-André Diegeler

Korrektur 2.4.2026: Lage Entwässerungsgraben in Var. B berichtigt, Formulierung bzgl. Gleisanschluss-Begründung bei Var. A verbessert.

In der niedersächsischen Stadt Bad Harzburg (Landkreis Goslar) besteht der Wunsch, für den Stadtteil Harlingerode (ca. 2.700 EW) einen Halt für Personenzüge der Regionalbahn Bad Harzburg – Goslar – Kreiensen (derzeit RB 82) einzurichten. Der Stadtrat beschloss im Dezember 2025 eine Resolution für den Bahnhof.

Auf Grundlage einer 2024 durchgeführten studentischen Arbeit (siehe „Kontext“) sind in diesem Dokument Grobbetrachtungen zu Grundstücksverhältnissen, Stellplatz- und Zuwegungsstandorten und einer optionalen Verknüpfung an den Busverkehr mit Stand 2026 festgehalten. Diese sollen für eine hierauf aufbauende Untersuchung und die generelle bauliche Machbarkeit und Konzeption sachdienliche Hinweise bieten.

Der Inhalt dieses Dokuments ist ausdrücklich keine rechtssichere Empfehlung. Zudem können sich Rahmenbedingungen nachträglich ändern, die hier nicht berücksichtigt sind. Die Angaben beruhen auf dem Ende 2025 bekannten Stand.

Das Ziel ist die Verbesserung der Anbindung in Richtung Goslar, da zwischen den Städten Bad Harzburg und Goslar starke Verkehrsbeziehungen bestehen. Der Haltepunkt ist als Erweiterung der bestehenden Buslinien 810 (Bad Harzburg – Oker – Goslar) und 871 (Stadtbus Bad Harzburg) unterstellt.

Kontext

Bis 1987 bestand im Ort ein Bahnhof für Reisezüge. Er wurde zuletzt durch eine heute nicht mehr bestehende Nahverkehrslinie Braunschweig – Bad Harzburg – Kreiensen – Altenbeken bedient. Der Bahnhof wurde aufgegeben und die Liegenschaften weitgehend verkauft; Details hierzu werden im Teil „Ausgeschlossene Standorte“ genannt.

Im Jahr 2016 wurde eine Potentialschätzung für eine neue Station in Harlingerode im Vorfeld des Förderprogramms „Stationsoffensive“ durchgeführt. Im Ergebnis wurde die Nachfrage als positiv eingeschätzt. Der Fahrplan der RB 82 erlaubte aber wegen einer Kurzwende im Bahnhof Bad Harzburg keinen weiteren Halt zwischen den Bahnhöfen Bad Harzburg und Oker. Harlingerode wurde deshalb nicht in das Programm aufgenommen.

Vom Aufgabenträger wurde 2021 geäußert, dass mit dem Einsatz elektrischer Züge anstelle von Dieseltriebwagen ein weiterer Halt zwischen Bad Harzburg und Oker langfristig denkbar wäre. Mit dem vom Aufgabenträger beschlossenen „SPNV-Konzept“ (2022) und einer Grundsatzentscheidung des Landes Niedersachsen (2023) wurde dieser künftige Einsatz bestätigt.

In Niedersachsen sollen die heutigen Dieselzüge durch neue batterieelektrische Züge ersetzt werden. Im Landkreis Goslar wird derzeit der Bau einer Oberleitungsinsel von Bad Harzburg und Vienenburg nach Goslar geplant. Die Insel wird für die Umstellung fast aller Regionalbahn-Linien im Landkreis Goslar auf diese neuen Züge benötigt.

Die heutige RB 82 von Bad Harzburg nach Kreiensen soll laut offiziellen Angaben in Zukunft Teil einer neuen Regionallinie werden und unter der Schirmherrschaft der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) stehen. Die neue Linie (im Folgenden RB 84 genannt) soll im Stundentakt im Bahnhof Bad Harzburg beginnen und über die Bahnhöfe Goslar, Kreiensen (Umsteigebahnhof nach Göttingen), Holzminden und Altenbeken nach Paderborn in Nordrhein-Westfalen führen.

Zwischen Kreiensen und Paderborn besteht diese Verbindung bereits unter der Bezeichnung RB 84. In der Beschreibung wird unterstellt, dass auch der Abschnitt von Kreiensen nach Bad Harzburg künftig RB 84 genannt wird. Jedoch ist das genaue Linienkonzept derzeit nicht bekannt. Zudem sollen laut bekannten Angaben einzelne Direktverbindungen aus dem Landkreis Goslar nach Göttingen als RB 82 erhalten bleiben.

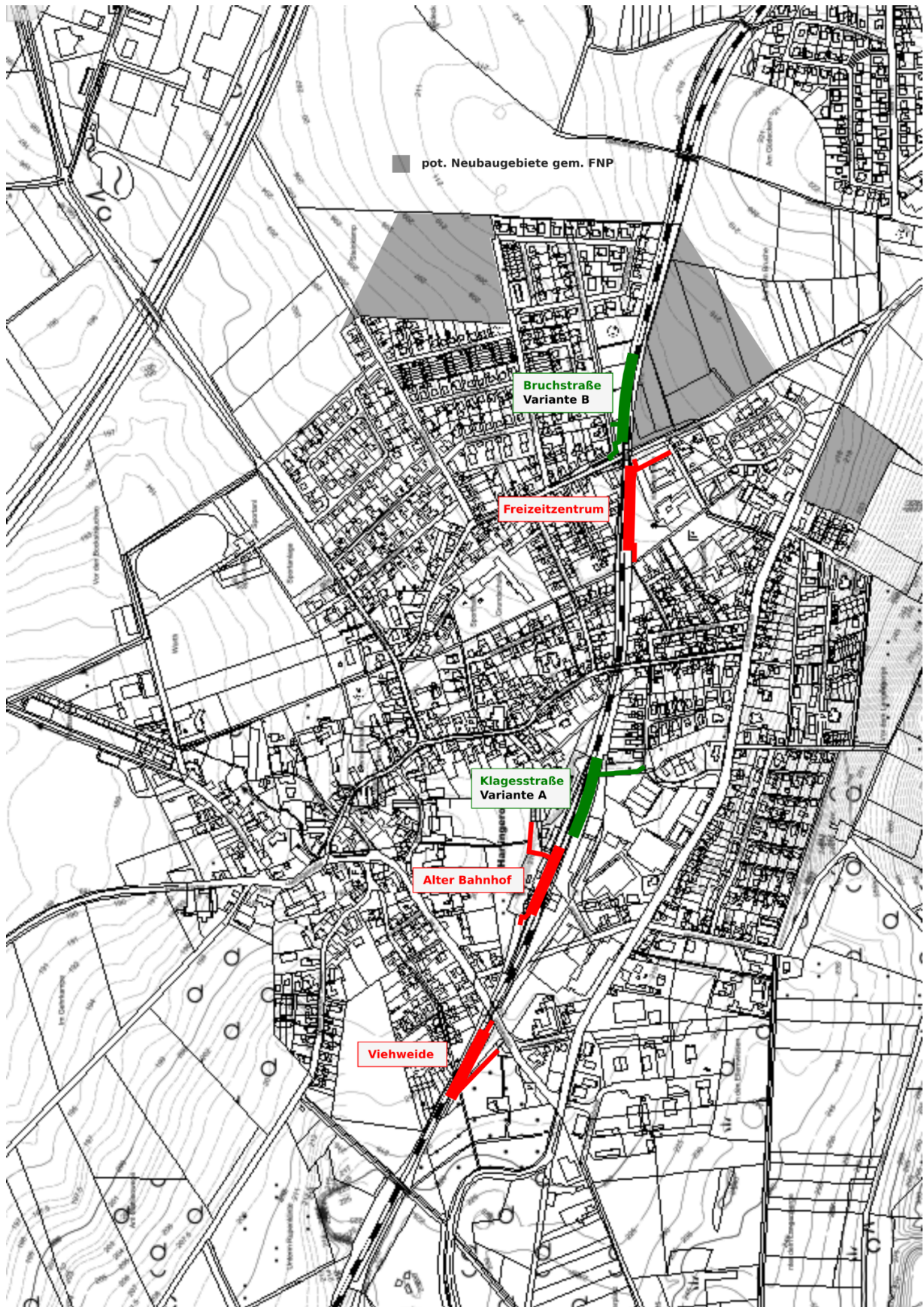
Neben der Oberleitungsinsel im Landkreis Goslar ist die Linie zusätzlich abhängig von einem Ausbauprojekt im Bereich Holzminden – Kreiensen (Oberleitungsinsel bei Holzminden, Geschwindigkeitserhöhungen für Stundentakt und Anschlüsse).

Harlingerode wird im 2024 veröffentlichten SPNV-Konzept der LNVG als Teil dieser Verbindung gelistet. Ein Halt des Regionalexpresses RE 10 ist in Harlingerode nach aktuellem Stand nicht vorgesehen. Es sollen aber in Goslar Anschlüsse bestehen (siehe „Nachfrageuntersuchung“).

Offen ist weiterhin die Standortfrage. Eine Wiedereröffnung am alten Standort hat sich als nachteilig herausgestellt (siehe „Ausgeschlossene Standorte“). Daher wurden in einer studentischen Arbeit von 2024 (Autor: Marcel Schweizer, Betreuung: Prof. Christoph Menzel) in Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger und dem Verein Harlingerode PUR e.V. vier alternative Standorte für einen einzelnen Bahnsteig untersucht und von diesen zwei als denkbare Kandidaten ermittelt. Darauf aufbauend werden in diesem Dokument mögliche Zuwegungen, Vorplatzstandorte und Grundstücke für die Standorte vom Autor sowie eine optionale Busverknüpfung betrachtet und als Skizze näher ausgearbeitet.

Die Karte auf der folgenden Seite zeigt eine Übersicht. Die Prüfvorschläge sind in grün eingezeichnet; die Gründe der ausgeschlossenen (roten) Standorte werden unter „Ausgeschlossene Standorte“ am Ende des Dokuments erläutert:

(Kartenmaterial: © GeoBasis-DE / BKG, 2024, Lizenz: Creative Commons BY 4.0, Bearbeitung durch Autor, Norden = linke Bildseite)



Bahnsteig, Oberleitung, Lärmschutz

Der Bahnsteig wurde mit 140 Metern Länge, rund 2,80 m Breite und einer Höhe von 0,76 m zur Schienenoberkante unterstellt. Diese Werte orientieren sich an dem derzeit laufenden Projekt Salzgitter-Thiede im Gebiet des Aufgabenträgers, die Bahnsteiglänge ist als üblicher Wert für Neuanlagen im heutigen Dieselnetz des Regionalverbands Braunschweig bekannt und zu den künftig eingesetzten Zügen kompatibel.

An der Strecke werden um 2033 Oberleitungsmasten errichtet. Die Planung läuft parallel und die groben Bahnsteigstandorte sollen bei der Standortplanung der Leitungen nach Möglichkeit berücksichtigt werden. Eine Verlegung von Oberleitungsmasten wird daher als nicht nötig unterstellt.

Die Grobbetrachtung umfasst keine notwendigen Lärmschutzmaßnahmen für Bahnsteig- und Vorplatzbereich (z.B. Notwendigkeit von Lärmschutzwänden). Diese müssen zusätzlich berücksichtigt werden und werden wegen der Lage beider Varianten innerhalb der Ortsbebauung als entscheidendes Kriterium eingeschätzt. Die Höchstgeschwindigkeit im Streckenbereich liegt derzeit bei 80 km/h.

Leit- und Sicherungstechnik

Die eingleisige Strecke Bad Harzburg – Oker soll nach aktueller Information langfristig in zwei Streckenblöcke aufgeteilt werden, um die RE 10 und RB 84 im Zielnetz zu bestimmten Zeiten dicht hintereinander fahren lassen zu können. Die Mitte zwischen dem Bahnsteig Oker und dem Einfahrsignal Bad Harzburg liegt bei ca. km. 36,1 und damit wenige hundert Meter westlich vom Westende der Variante A, die Mitte zwischen dem Bahnsteig Bad Harzburg und dem Einfahrsignal Oker liegt etwa bei km. 35,2 unmittelbar vor dem Westende der Variante B. Die Bahnsteige liegen in beiden Fällen in der jeweils angegebenen Richtung.

Falls die Blockverdichtung signalgeführt vorgesehen ist, ist für beide Varianten eine Betroffenheit durch Vor- und Hauptsignalstandorte auf bzw. vor den Bahnsteigen denkbar und wäre dann zu berücksichtigen. Jedoch können darüber hinaus zu der Planung einer Blockverdichtung keine Aussagen in diesem Dokument getroffen werden.

Vorplatz

Andere Bahnhöfe werden manchmal auch in ländlicher Lage stark auf Park-and-Ride ausgelegt („Pendlerbahnhöfe“) mit einer entsprechend erhöhten Stellplatzzahl. Das wurde in diesem Fall nicht unterstellt:

- Die benachbarten Bahnhöfe Goslar, Oker und Vienenburg bieten bereits Park-and-Ride-Flächen und deutlich bessere Direktverbindungen in Ballungsräume (insb. nach Braunschweig).
- Es gibt kein großes Einzugsgebiet über den Kernort Harlingerode hinaus.
- Die geplante Regionallinie hat keine Direktanbindung in ein für den Landkreis relevantes Oberzentrum.

Für die Bahnstation wurde in erster Linie ein Aufkommen durch Fußgänger aus lokalem Quellverkehr und in geringem Maß Radverkehr unterstellt. Umsteiger aus oder in den Busverkehr sind nur optional (sofern eine sinnvolle Anschlussbeziehung vorliegt, siehe hierzu „Busverknüpfung“).

Für einen Vorplatz wurde daher eine wirtschaftlich günstige Auslegung mit einer geringen Anzahl von Park-and-Ride-Flächen (P+R) als ausreichend unterstellt. Für diese P+R-Flächen wurde bevorzugt eine gute Erreichbarkeit für Menschen mit Bedürfnissen zur Barrierearmut unterstellt. Es sollte eine ausreichende Beleuchtung der Flächen (Nachtzeit, Dunkelheit im Winter), vereinzelte sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und nach Möglichkeit ein Frei-/Grünbereich auf den für einen Vorplatz relevanten Grundstücksabschnitten berücksichtigt werden. Eine genaue Vorplatzgestaltung wurde in der Skizze über Zuwegungen und denkbare Stellplatzflächen hinaus ausgelassen.

Hinweise für eine Nachfrageuntersuchung

Zum jetzigen Zeitpunkt (2026) ist der genaue Fahrplan der RB 84 Bad Harzburg – Paderborn unbekannt und durch Unsicherheiten sind keine exakten Aussagen zu Ankunfts- und Abfahrtszeiten möglich. Es kann auf Grundlage der von den Aufgabenträgern geäußerten Rahmenbedingungen (und vorbehaltlich neuerer Angaben) grob ein Stundentakt zwischen 6 und 22 Uhr, eine Fahrtzeit nach Bad Harzburg um ca. :10 und nach Goslar um ca. :50 angenommen werden.

Als stärkster Zielort wird der ITF-Knoten Goslar mit dortigen Umsteigemöglichkeiten in den Stadtbus Goslar (Arbeit, Freizeit, Bildung) und in die Regionalexpreß nach Hannover und Halberstadt geschätzt. Die laut Nahverkehrsplan sehr starken Verflechtungen zwischen den Städten Bad Harzburg und Goslar sind der wesentliche Anlass für die Forderung nach einem Bahnhofpunkt.

Im Stadtverkehr Goslar wurde zum 1. Februar 2026 ein neues Linienkonzept eingeführt. Die Genehmigung des Konzepts läuft laut aktuellem Nahverkehrsplan Ende 2028 aus und eine Fortführung bis in den möglichen Betriebszeitraum eines neuen Bahnhofs ist unsicher. Sollte das Konzept fortgeführt werden, sollte für die einzelnen Linien (801 - 809) die Anschlussfähigkeit zur RB 84 von/nach Harlingerode geprüft werden. Attraktive Anschlüsse an den Stadtbus Goslar mit Zielen zu Nachfrageschwerpunkten innerhalb der Stadt würden den Nutzen des Bahnhofs deutlich steigern.

Im Zielnetz des Regionalverkehrs soll die RB 84 laut LNVG im Bahnhof Goslar stündlich Anschluss haben nach Hannover (RE 10) und Halberstadt/Halle (RE 4/21). Nach aktuellem Kenntnisstand sind für Harlingerode in diesen Linien kurze Umsteigezeiten vorgesehen.

Die in Harlingerode haltende Regionalbahn wird nach Braunschweig voraussichtlich keinen Anschluss bieten (Umsteigezeit ca. 30 Minuten in Oker über Wolfenbüttel / ca. 50 Minuten in Goslar über Salzgitter-Bad). Für eine attraktive Anbindung nach Braunschweig ist nach aktueller Kenntnis weiter ein Anschluss über den Busverkehr nötig (siehe für Details „Busverknüpfung“).

Weitere überregionale Anschlüsse sind langfristig in Kreiensen (Göttingen, Hannover via Alfeld) und in Altenbeken (Köln/Ruhrgebiet, Kassel, Bielefeld) vorgesehen.

Busverknüpfung

Für den Betriebszeitraum für den Haltepunkt (ab Mitte der 2030er-Jahre) können für den Busverkehr keine endgültigen Aussagen getroffen werden. Eine begleitende Bewertung von größeren Fahrplan- und Linienänderungen bei Bussen ist über eine behelfsmäßige Angabe hinaus nicht Gegenstand dieser Beschreibung und wird von anderer Stelle vorgenommen.

Die Regiobuslinie 810 fährt im heutigen Fahrplan in etwa parallel zur Regionalbahn und ist darüber hinaus in den vergleichsweise nahegelegenen Bahnhöfen Goslar und Bad Harzburg bereits verknüpft, so dass sie für einen Busanschluss prinzipiell ausscheidet. Die zum Haltepunkt parallele Erschließungsfunktion entlang der Landstraße und die Binnenerschließung im Korridor Goslar – Oker – Harlingerode kann durch einen Haltepunkt nur teilweise ersetzt werden. In einer Kosten-Nutzen-Untersuchung sollte daher nach Möglichkeit ein Szenario unterstellt werden, in dem die Regiobuslinie 810 als Bestand parallel zum Haltepunkt erhalten bleibt.

Die Stadtbuslinie 871 ist am Bahnhof Bad Harzburg nach Hannover (RE 10) und Braunschweig (RB 42) verknüpft. Jedoch sind die Fahrzeiten nicht optimal abgestimmt, da die Buslinie in einem Umlauf den Gegenanschluss knapp nicht erreicht. Bisher können nur Anschlüsse in Lastrichtung (morgens nach Hannover/Braunschweig, nachmittags zurück) angeboten werden. Neben Harlingerode betrifft das auch die Stadtteile Schlewecke und Bündheim. Eine Verbesserung dieser Situation ist unabhängig von einem neuen Bahnhof erstrebenswert.

Das Wohngebiet ist durch die aktuelle Führung der Stadtbuslinie 871 im Wesentlichen optimal erschlossen. Punktuelle Verbesserungen sind im Bereich der Bruchstraße denkbar, würden aber zu Lasten der oben erwähnten Anschlusssituation gehen.

Daraus folgt, dass die Stadtbuslinie 871 sowohl im Fahrplan als auch in der Linienführung nur sehr eingeschränkt modifizierbar ist. Ob eine Busverknüpfung grundsätzlich sinnvoll ist, ist daher offen und im Wesentlichen von Fahrplanentwicklungen im SPNV abhängig. Auf Wunsch des Aufgabenträgers wurde davon unabhängig eine bauliche Busverknüpfung in beiden Varianten als Option konzeptionell berücksichtigt. Die Busverknüpfung soll in allen Fällen durch Solobusse bedienbar sein.

Eine endgültige Bewertung einer Umstellung der Stadtbuslinie 871 wird wie erwähnt von anderer Stelle vorgenommen. Für die Stadtbuslinie 871 wird behelfsmäßig außerhalb vom Schülerverkehr ein Vorschlag für Änderungen im Linienverlauf zur Bedienung von Bussteigen am Haltepunkt unterstellt. Die Änderungen würden umfassen:

- Die Bushaltestelle „Freizeitzentrum“ der Stadtbuslinie 871 würde außerhalb vom Schülerverkehr durch einen neuen Bussteig „Jugendhaus“ (Arbeitstitel im Dokument ohne Verbindlichkeit / nur zur Orientierung) an der Bruchstraße ersetzt werden (Zeitausgleich in Variante A, zweiter Busanschluss für Bahnhof in Variante B). Ein Bushalt an dieser Stelle wäre langfristig unabhängig von einem Bahnhof für die Erschließung des angrenzenden Umfelds (FNP-Neubaugebiets, Lebenshilfe Goslar) vorteilhaft.
- Die Haltestelle „Krautgarten“ würde in der Variante B außerhalb vom Schülerverkehr ausschließlich durch die Regiobuslinie 810 bedient werden. Als Ausweichmöglichkeit in den Stadtbus wird auf die Bushaltestelle Meinigstraße sowie die neue Bushaltestelle „Jugendhaus“ an der Bruchstraße verwiesen.

Weitere denkbare Maßnahmen wurden hier zunächst nicht unterstellt und können an anderer Stelle betrachtet werden.

Die behelfsmäßig unterstellbaren Linienanpassungen sind zusammen mit den Bushaltestellen und Änderungen (grün = Verbesserung / gelb = neutral / rot = Verschlechterung) unterhalb der Variantenbeschreibungen aufgeführt. Sie treffen ausdrücklich keine Aussage über ihre Umsetzbarkeit und dienen nur als Unterstützung für eventuelle Nachfrageuntersuchungen.

Urheberrecht

Die gezeigten Katasterkarten mit Flurstückdarstellungen stehen unter Urheberrecht des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie (BKG): [CC BY 4.0](#): © GeoBasis-DE / [BKG](#) (2024) CC BY 4.0. Die Bearbeitung erfolgte durch den Autor und steht in keinem Zusammenhang mit dem BKG. Die weiteren Karten ohne Flurstückdarstellungen sind aus dem Projekt [OpenStreetMap](#) importiert und stehen [unter der Open Database License](#). Die Bearbeitungen wurden hier ebenfalls durch den Autor getätigt und stehen in keinem Zusammenhang mit OpenStreetMap.

Varianten

Die Standorte „**Klagesstraße**“ (**Variante A**) und „**Bruchstraße**“ (**Variante B**) werden für eine Untersuchung vorgeschlagen. Eine Zuwegung der tiefer zu untersuchenden Bahnsteigstandorte ist in allen Fällen über städtische Grundstücke unterstellt, sodass im Fall einer Umsetzbarkeit ein Grunderwerb durch die Stadt für eine fußläufige Anbindung nicht notwendig ist. Bei Variante B liegt der Bahnsteig (voraussichtlich) vollständig auf dem Gelände der Deutschen Bahn, bei Variante A ist für die vorgesehene Bahnsteigbreite voraussichtlich Grunderwerb notwendig. Beide Standorte fügen sich gegenüber dem 1912 eröffneten Altstandort besser in die moderne Ortsentwicklung (Variante A: Einzelhandelszentrum Klagesstraße, Variante B: Wohngebiet Harlingerode-Ost), sind ohne Aufzüge oder lange Rampen barrierefrei erreichbar und eine Busverknüpfung ist sowohl baulich als auch in der Linienführung grundsätzlich denkbar. Ebenso sind bei beiden Varianten unmittelbar vor dem Bahnsteig liegende P+R-Stellplätze mit kurzer Anbindung an den Bahnsteig vorstellbar. Für Variante A ist für einen bahnsteignahen P+R-Stellplatz allerdings ein größerer Grunderwerb (schätzungsweise niedrige vierstellige m²) notwendig, während bei Variante B voraussichtlich auch hier auf städtische Grundstücke zurückgegriffen werden kann.

Der **ausgeschlossenen** Standorte „**Freizeitzentrum**“ und „**Viehweide**“ aus der Nutzwertanalyse und der Standort „**Alter Bahnhof**“ werden zum Ende kurz begründet.

Die folgenden Angaben sind nur ein Entwurf für eine aufbauende Studie und können in der tatsächlichen Umsetzung abweichen. Die hier genannten Varianten spiegeln keine allgemeingültige Präferenz wider. Begründete Abweichungen von der Skizze sind denkbar. Es sollen stattdessen Erkenntnisse für eine Entscheidung geliefert werden.

Variante A - Klagesstraße (Bahnsteig: Strecken-km. 35,72 - 35,87 [alternativ: 35,67 - 35,82], Süd)

Der Bahnsteig der Variante A befindet sich auf dem südlichen Planum des entwidmeten Bahnhofs. Das Umfeld ist das Nahversorgungsgebiet im Stadtteil. Die Variante liegt im Bereich des Bebauungsplans „Harl. 363: Gewerbegebiet ehemaliges Sägewerk“.

Die notwendigen Grundstücke für den Bahnsteig sind teils in Besitz der Bahn. Aufgrund der unterstellten Bahnsteigbreite ist aber voraussichtlich ein Erwerb von nördlichen Randflächen des privaten Gewerbegrundstücks 5-18/53 notwendig (mutmaßlich einige 100 m²). Dringende Gründe gegen die Möglichkeit eines Erwerbs vom Eigentümer wurden nach aktuellem Stand und mit Vorbehalt einer Angebotserstellung nicht festgestellt. Ein solcher Erwerb müsste als Kostenpunkt berücksichtigt werden. Das betroffene Grundstück für einen Bahnsteig war bis ca. 1982 im Besitz der Deutschen Bundesbahn und wurde als Teil eines Gleisanschlusses veräußert.

Der Bahnsteig wurde in Bezug auf die studentische Nutzwertanalyse im westlichen Bereich angesetzt (ca. km. 35,72 - 35,87). Diese westliche Lage wird als wünschenswert eingeschätzt, da hierdurch die Betroffenheit im Wohngebiet Klagesstraße durch ein angrenzendes Waldstück der Stadt reduziert wird. Nur im Fall größerer Widrigkeiten sollte alternativ eine weiter östliche Lage (ca. km. 35,67 - 35,82) geprüft werden, welche nicht vollständig durch Wald zum Wohngebiet hin gedeckt würde.

Die Zuwegung soll von der Klagesstraße erfolgen und wäre mit einer Steigung von etwa 2% in etwa eben. Hierfür wird eine Führung über die Flächen 5-16/37, 5-16/48 und 5-16/55 (unbewaldeter Teil) vorgeschlagen. Diese Grundstücke gehören laut Prüfung Anfang 2026 der Stadt Bad Harzburg und wurden etwa 1985 im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplans erworben mit der Zweckbestimmung als „Öffentliche Grünfläche“ (relevante Details hierzu unter „Hinweise“). Da zwischen der Klagesstraße und dem Bahnsteig im vorgeschlagenen Gebiet rund 80 Meter liegen, müssen für eine Zuwegung weitere Grundstücke betrachtet werden. Zum westlich angrenzenden Kundenparkplatz ist ein Höhenunterschied von bis zu etwa 0,75 m zu beachten.

Der Bereich südlich vom Bahnsteig liegt als einstiger Bahnhofsteil in etwa eben und würde sich von der Entfernung her gut für unmittelbar an den Bahnsteig grenzende Stellplätze eignen. Die hierfür nötigen Grundstücke (5-18/53, 5-18/38 und 5-16/45) sind jedoch in Privatbesitz. Es muss der Fall berücksichtigt werden, dass Teile dieser Grundstücke nicht erworben oder anderweitig zugänglich gemacht werden können oder dass aus finanziellen Gründen von einem Erwerb abgesehen wird. Daher sollen zwei Szenarien für einen Vorplatz ausgearbeitet werden:

- In **Szenario A1** werden alle notwendigen privaten Grundstücksteile für einen Vorplatz als erwerbbar unterstellt.
- In **Szenario A2** muss die Stadt auf eigene Flächen zurückgreifen und kann für Zuwegung und Stellplätze nicht zusätzlich private Flächen beanspruchen.

Szenario A1: Für P+R wird zur Untersuchung ein Neubau von Stellplätzen unmittelbar südlich vom Bahnsteig auf dem östlichen Teil des Grundstücks 5-18/53 vorgeschlagen. Für die Zufahrt soll ein bestehender Rumpf des Kundenparkplatzes auf 5-16/45 nach Norden über das Grundstück 5-18/38 verlängert werden (Entfall von mind. 3 Stellplätzen). Die Flächen nördlich des Kundenparkplatzes sind mit Ruderalvegetation bewachsen und unterliegen keiner offensichtlichen wirtschaftlichen Nutzung. Dringende Gründe gegen eine Bereitschaft zu einem Angebot der derzeitigen Eigentümer sind nicht bekannt. Die Zufahrt stünde auch Fußgängern zum heutigen E-Center zur Verfügung und würde den Bahnsteig damit stärker mit dem Gewerbegebiet verflechten. Für die Entwässerung ist in diesem Szenario die Erweiterung einer bereits vorhandenen und durch den Kundenparkplatz genutzten Versickerungsmulde auf dem Grundstück 5-16/45 neben dem Vorplatzbereich denkbar.

Szenario A2: Für P+R wird zur Untersuchung eine Erweiterung der bestehenden Stellfläche am Westende der Wohnbebauung in der Klagesstraße auf dem Grundstück 5-16/61 vorgeschlagen. Diese Erweiterung ist mit Erdarbeiten verbunden, da die Fläche im Süden einen Einschnitt von etwa 1,5 Metern aufweist. Diese Fläche ist mit einer Entfernung von rund 120 Metern zum Bahnsteig

gegenüber einem fast unmittelbaren in Szenario A1 Zugang weniger attraktiv; dafür sind die nötigen Flächen in Besitz der Stadt Bad Harzburg. Für P+R würden Reisende daher aus der Einmündung Meinigstraße einfahren. Der zusätzliche Verkehr wird wegen der sehr geringen Größe des Haltepunkts als vertretbar unterstellt, sollte jedoch vorab in der Genehmigungsfähigkeit abgesichert werden. Zur Entwässerung kann hier nicht auf die in A1 erwähnte Versickerungsmulde zugegriffen werden. Bei ca. km. 35,65 steht möglicherweise ein Vorfluter durch den Bahndamm zur Verfügung.

Für einen **Busanschluss** wird eine **Wendeschleife** (erreichbar aus der Einmündung zur Landstraße) als erforderlich gesehen:

- Eine durchgehende Busfahrt Meinigstraße – Klagesstraße – Landstraße scheidet insbesondere aus baulichen Gründen aus: Die Klagesstraße wird im Wohnbereich laut Einschätzung eines Ingenieurs für Stadtbuskonzepte für größere Busse (z.B. Solobus der Stadtbuslinie 871) als ungeeignet eingeschätzt (Straßenbreite, Mischverkehr mit Fußgängern mangels Gehweg, Parkraum). Zudem soll die grundsätzliche Abriegelung für Kfz-Verkehr bei gleichzeitiger Möglichkeit einer Öffnung als Umleitungsstrecke ins Gewerbegebiet (Sperrung der Einmündung Landstraße) erhalten bleiben. Daher scheidet auch eine Busschleuse aus, wie sie in anderen Orten zum Ausschluss von Kfz-Verkehr eingesetzt werden.
- Die bestehende Haltestelle „Meinigstraße“ an der Landstraße ist in beiden Untervarianten mit über 400 Metern (Südseite) zu weit entfernt und wurde erst 2023 grundlegend erneuert, so dass auch eine für andere Wohngebiete nachteilige Verschiebung nicht zielführend ist. Zudem muss vom Haltepunkt zur Landstraße ein Höhenunterschied von rund sieben Metern überwunden werden. Die Haltestelle „Meinigstraße“ ist aber für Schienenersatzverkehr denkbar, falls kein direkter Busanschluss am Haltepunkt umgesetzt wird.
- Eine Bushaltestelle an der Straße Meinigstraße (Einmündungsbereich zur Klagesstraße) läge fußläufig rund 290 Meter entfernt und damit ebenfalls ungünstig weit vom Bahnsteigweg. Zudem weist die Klagesstraße keinen Gehweg auf, auf welchem ein Leitsystem umsetzbar wäre. Ein Weg zum Bahnsteig entlang dem Bahndamm scheidet aus (siehe „Hinweise“).

Für das **Szenario A1** wird dem Planer offen gelassen, eine wirtschaftliche Wendemöglichkeit für Busse auf den Grundstücken 5-16/45 und östliche Teile von 5-16/26 (Kundenparkplatz) oder den Grundstücken 5-18/38 und 5-18/53 (Ostabschnitt) auszuarbeiten. Hierbei sind folgende Bedingungen zu beachten:

- Es ist nicht klar, ob und wie viele der entfallenden Stellplätze auf dem Kundenparkplatz ersetzt werden müssen. Das sollte vorab überprüft werden. Sofern die Notwendigkeit für einen Ersatz absehbar ist, sollten zusätzliche Ersatzstellplätze finanziell und im Entwurf berücksichtigt werden.
- Die Grundvariante ohne Busanschluss soll so ausgelegt werden, dass sie ohne größeren Mehraufwand möglichst kompatibel zum nachträglichen Bau einer zusätzlichen Businfrastruktur ist.
- Die zurzeit eingehegte und wirtschaftlich genutzte Fläche des Grundstücks 5-18/38 östlich des Betriebsgebäudes steht nicht zur Verfügung. Zudem soll eine Lkw-Zufahrt am Südtor dieser eingehegten Fläche erreichbar bleiben.

Für das **Szenario A2** wird ein Busanschluss dagegen als nicht sinnvoll umsetzbar angesehen, falls ausschließlich in öffentlicher Hand befindliche Grundstücke in Anspruch genommen werden sollen. Für eine Wendefläche steht zwar ein öffentliches Grundstück südlich der Klagesstraße zur Verfügung, das ausreichend breit sein könnte. Jedoch erfüllt dieses als Waldfläche ebenfalls eine Abgrenzungsfunktion zwischen Gewerbe- und Wohngebiet und müsste in einem Abschnitt gegebenenfalls fast auf ganzer Breite gerodet werden. Eine solche Rodung ist insbesondere mit der Existenz einer bereits bestehenden, großräumig versiegelten Fläche in direkter Nachbarschaft nicht als nachhaltige Bebauung vermittelbar.

Für einen sinnvollen (optionalen) Busanschluss wird daher ein Zugriff auf derzeit private Gewerbeflächen als zwingend erforderlich angesehen. Die Zuwegung zum Bahnsteig soll dann einzig

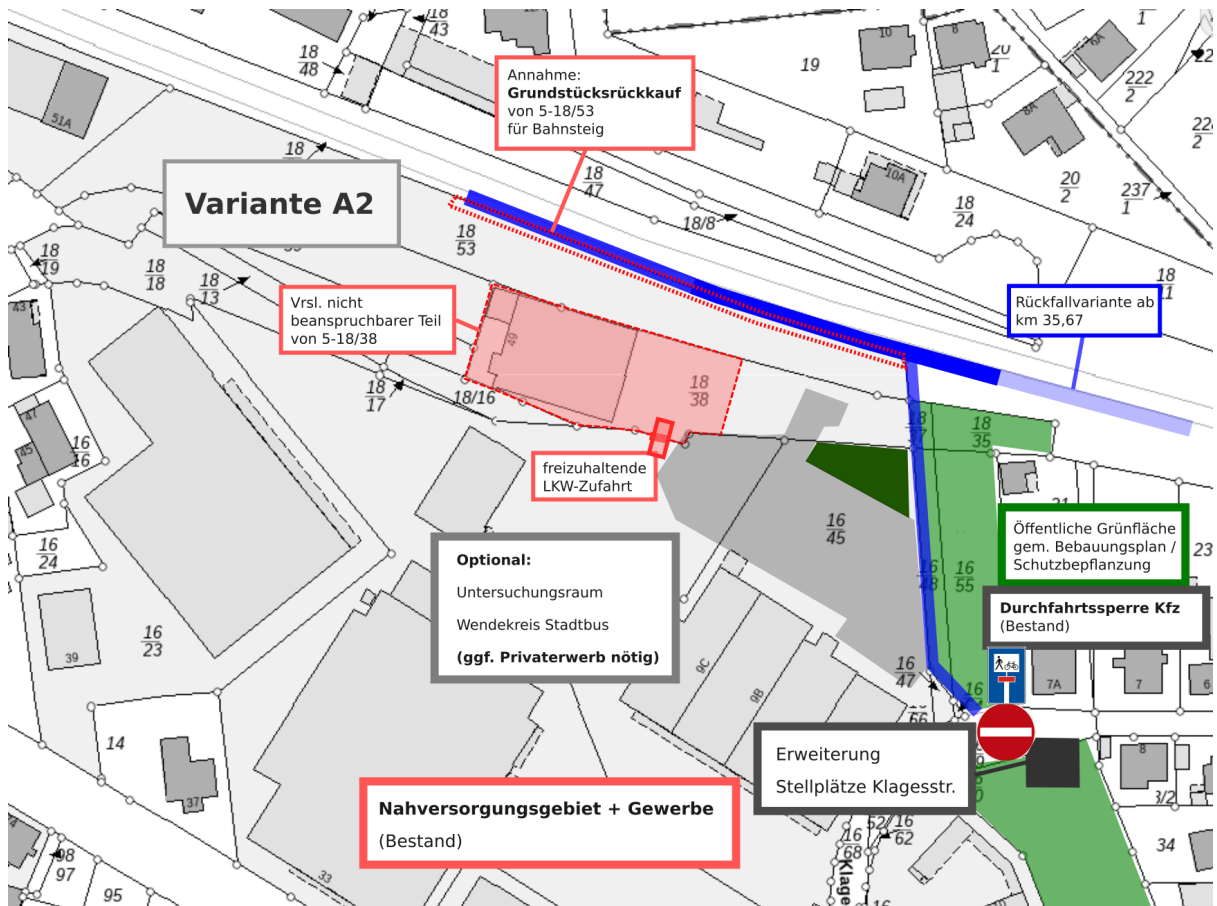
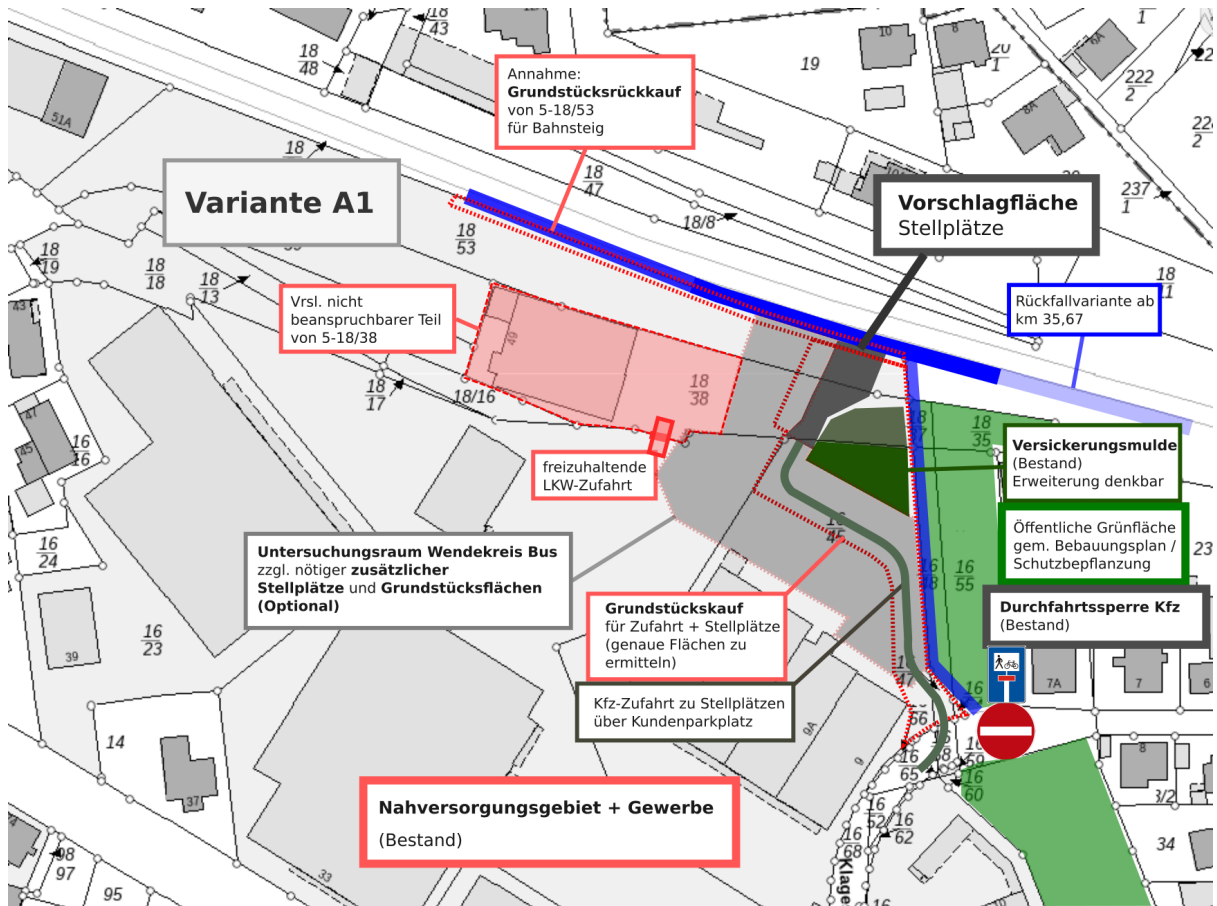
über die beschriebene Zuwegung auf öffentlichem Grund erfolgen und sich der Bussteig hieran orientieren. Zu berücksichtigen sind auch hier die oben genannten Bedingungen. Als Baufläche für eventuell nötige zusätzliche Stellplätze ist die brachliegende östliche Fläche des Privatgrundstücks 18/38 (Zufahrt über den bestehenden Rumpf) denkbar.

Hinweise:

- Die Grundstücke 5-16/55 und 5-18/35 erfüllen als Schutzbepflanzung eine wesentliche Abgrenzungsfunktion zwischen Wohn- und Gewerbebereich der Klagesstraße. In den Erörterungstexten zum Bebauungsplan wird mehrfach deren Rolle zur Lärmbegrenzung zwischen dem Wohngebiet Klagesstraße und dem Gewerbegebiet hervorgehoben, hier insbesondere zum äußeren Kundenverkehr. Es sollten daher eventuelle Gegenmaßnahmen zum Lärmschutz im Bereich der öffentlichen Grünfläche grob abgeschätzt und berücksichtigt werden.
- In der ursprünglichen Begründung zum Bebauungsplan aus dem Jahr 1985 wird im Abschnitt 4.4 (S. 14f) auf Fundamentreste von Vorgängergebäuden sowie mit Sägespänen verfüllte Hohlräume im Bereich der Grünfläche hingewiesen. Auf den Grünflächen 18/38, 18/53 und 18/54 (Bahngelände) liegen zudem Schwellenreste aus einer früheren Verkehrsnutzung (siehe unten). Ein entsprechender Mehraufwand muss daher berücksichtigt werden. Eine Vorbehaltsfläche für einen Kinderspielplatz, wie sie in der Begründung aus dem Jahr 1985 erwähnt wurde, wurde nicht als notwendig unterstellt, da ein solcher nicht im Bebauungsplan ausgewiesen ist und hierfür auch kein Bedarf bekannt ist.
- Bis 1982 verlief auf Höhe des vorgeschlagenen Bahnsteigs auf dem Grundstück 5-18/53 ein Nebengleis für lokalen Güterverkehr. Das Nebengleis war in Richtung Goslar und Bad Harzburg an das Hauptgleis angebunden und durch Gleissperren gesichert. Die Weichenverbindung nach Bad Harzburg lag auf Höhe des vorgeschlagenen Bahnsteigs und wurde beim Rückbau des Bahnhofs 1983 getrennt. Bis etwa 2000 verblieb die Weichenverbindung Richtung Goslar als Gleisanschluss für einen örtlichen Anschließer mit einer Ladestraße (Ausweichanschlussstelle). Die ursprüngliche Trasse von der Ladestraße in Richtung Goslar wurde in den 2010er-Jahren überbaut, sodass sie ohne Abriss eines Gewerbegebäudes in Massivbauweise nicht mehr wiederherstellbar ist. Die Trasse in Richtung Bad Harzburg ist zwar frei und u.U. in modifizierter Form (Schutzweiche) wiederherstellbar. Ein Gleisanschluss in dieser Form würde jedoch grundlegende bauliche Konflikte für einen Haltepunkt bringen, insbesondere für die Zuwegung und den Bahnsteig.

Vom jetzigen Eigentümer ist kein Interesse an einer langfristigen Reaktivierung der Laderampe aus eigenen wirtschaftlichen Gründen bekannt. Für einen Neubau in Richtung Goslar wird angenommen, dass bei wirtschaftlicher Notwendigkeit eines örtlichen Unternehmens auch mit neuem Haltepunkt in der Theorie freie Flächen westlich der Überbauung zur Verfügung stehen. Zuletzt plant ein zwei Kilometer westlich gelegenes Unternehmen mittelfristig unabhängig davon eine zu vermarktende Umschlaganlage für den Schienengüterverkehr am Anschluss zum Bahnhof Oker. Daher wird insgesamt keine Notwendigkeit gesehen, die Wiederherstellung einer Gleisverbindung nach Bad Harzburg zu berücksichtigen und die endgültige Überbauung der schätzungsweise bereits entwidmeten Anlagen als hinnehmbar unterstellt.

- Eine direkte (bahnparallele) Wegeanbindung an die östlich verlaufende Meinigstraße auf dem Bahndamm nördlich der Klagesstraße wurde im Vorfeld erwogen, da sie zunächst vorteilhaft für Fußgänger aus Richtung Norden und eine eventuelle Busverknüpfung ist und seit Ende 2023 zufällig ein gut liegendes Privatgrundstück an der Meinigstraße brach liegt. Eine solche Wegeverbindung wird für einen Entwurf im Ergebnis dennoch explizit ausgeschlossen:
 - Die notwendige Rampenkonstruktion und die Dammlage wirken sich stark negativ auf die angrenzende Wohnbebauung im Norden der Klagesstraße aus.
 - Hohe Kosten sind durch den Bau einer langen Rampe im Dammbereich absehbar.
 - Aufgrund der Eigenschaft als privates Wohngrundstück ist ein Erwerb unsicher.
 - Das Gewerbegebiet wäre ohne zweite Zuwegung nur mit einem Umweg von etwa 300 Metern pro Richtung (insgesamt ca. 500 Meter) angebunden.



Variante B - Bruchstraße (Bahnsteig: Strecken-km. 35,05 - 35,20, Nord)

Die Variante B befindet sich nordöstlich der Eisenbahnüberführung (EÜ) Bruchstraße. Es sollte im Vorfeld abgestimmt werden, ob durch den Gleisradius am Bahnsteigstandort sowie den Entwässerungsgraben (siehe Skizze) Einschränkungen entstehen könnten. Die für den Bahnsteig nötige Fläche ist voraussichtlich vollständig in Besitz der Deutschen Bahn. Diese Variante befindet sich im Bebauungsplan „Harl. 357: Harlingerode-Ost I“.

Als Vorplatz- und Zuwegungsfläche wurde eine unmittelbar angrenzende Wiese im westlichen Bahnsteigbereich und der bestehende Abzweig der Bruchstraße unterstellt. Diese Wiese ist derzeit als „Öffentliche Parkanlage“ gewidmet (siehe für Details zum Bebauungsplan „Hinweise“). Alle Zuwegungsflächen befinden sich aktuell im Besitz der Stadt Bad Harzburg. Der Begrünungscharakter dieser Wiese soll bei einem späteren Vorplatzentwurf so weit wie möglich beibehalten bleiben; das gilt speziell in Verbund mit eventuell notwendigen Lärmschutzmaßnahmen. Als Vorfluter ist ein Entwässerungsgraben direkt östlich vom Vorplatz vorhanden. Dieser würde auch den Bahnsteig unmittelbar unterqueren.

Diese Variante wird über den Abzweig der Bruchstraße nordöstlich der EÜ Bruchstraße angebunden. Daneben ist ein weiteres Aufkommen über die Wilhelm-Busch-Straße von Osten und einem hier abzweigenden Fußweg zur Ringstraße zu erwarten. Es sollte daher auch eine Wegachse zur Wilhelm-Busch-Straße nach Nordosten als Zuwegung berücksichtigt werden. Im Rahmen der Planung für den Vorplatz soll geprüft werden, ob eine Treppe zur Bruchstraße unmittelbar vor der EÜ einrichtbar ist. Hier ist insbesondere der Übergang zum westlichen Bürgersteig zu betrachten. Sie würde bei Umsetzbarkeit die treppenläufige Erreichbarkeit des Haltepunkts für die Wohngebiete südlich der Bahnstrecke um rund 100 Meter je Richtung gegenüber dem bestehenden Straßenverlauf reduzieren. Unmittelbar südlich der EÜ zweigt eine weitere Treppe zu einem Fußweg in Richtung Neue Meinigstraße ab. Ein geringfügiger Ausbau durch die Kommune (Befestigung, ggf. Ertüchtigung der etwa Ende der 1950er-Jahre errichteten Treppe) wäre als optionale Maßnahme denkbar (rund 100 Meter kürzerer Weg aus Ri. Kreuzung Landstraße/Meinigstraße ggü. Abzweig Freizeitzentrum). Er soll aber nicht Bestandteil der Kostenschätzung sein.

Die erst im Jahr 2023 neu errichtete Bushaltestelle Ackerstraße wird als Bestand berücksichtigt und eignet sich nach erster Einschätzung baulich für eine barrierefreie Busverknüpfung. Die Stadtbuslinie 871 hält hier bereits uneingeschränkt. Zum Bahnsteig bestünde über den Abzweig Bruchstraße eine ebenerdige Anbindung mit einem geringen Gefälle von etwa 2%.

Durch die verkehrlich günstige Lage nahe der Ortsausfahrt in Richtung Bad Harzburg ist für diese Variante ein zweiter Bussteig in Gegenrichtung denkbar. Die barriereärmste Stelle hierfür wäre in etwa gegenüber der bestehenden Bushaltestelle Ackerstraße. Jedoch müsste dafür die Stadtbuslinie 871 auf einen längeren Streckenlauf über die Straßen Meinigstraße und Braunschweiger Straße verlegt werden, wenn das aktuelle Ringkonzept erhalten bleiben soll. Das würde einen Zielkonflikt zur beschriebenen verfolgten Anschlussverbesserung im Bahnhof Bad Harzburg darstellen. Denkbar wäre der Standort, wenn der Ringverkehr zugunsten eines anderen Konzepts mit beidseitiger Führung der Stadtbuslinie 871 aufgegeben würde. Ein solches Konzept müsste auch gegenüber dem bestehenden Ringverkehr von anderer Stelle geprüft werden.

Als Kompromiss mit Beibehalt des Ringverkehrs wird alternativ ein Standort südlich der Eisenbahnüberführung vorgeschlagen. Das wäre mit geringen Abweichungen mit der heutigen Linienführung der Stadtbuslinie möglich. Der vorgeschlagene Standort liegt unmittelbar südlich der Einmündung Landstraße (Abzw. Freizeitzentrum) in die Bruchstraße. Sollte der Standort aufgrund der Steigungsverhältnisse nachteilig sein, soll der Bussteig alternativ an der Südseite der Landstraße (Abzw. Freizeitzentrum) vor der Einmündung unterstellt werden. Abstriche müssen hier bei der Barrierefreiheit in Kauf genommen werden, da der Bahnsteig ohne Stufen rund 250 Meter entfernt liegen würde. Die Bruchstraße weist im Bereich der Bahnunterführung zudem eine verminderte Breite auf. Sie ist derzeit für Fußgänger nicht barrierefrei, da der Gehweg zum Geländer nur eine Breite von ca. 1,10m aufweist und damit für Rollstuhlfahrer u.U. nicht einschränkungsfrei nutzbar ist (siehe [DIN 18040-1](#) und „Hinweise“). Es sollte in dem Zusammenhang geprüft werden, ob eine barrierefreie Verbreiterung des vorhandenen Weges ohne Aufweitung der EÜ möglich ist.

Hinweise:

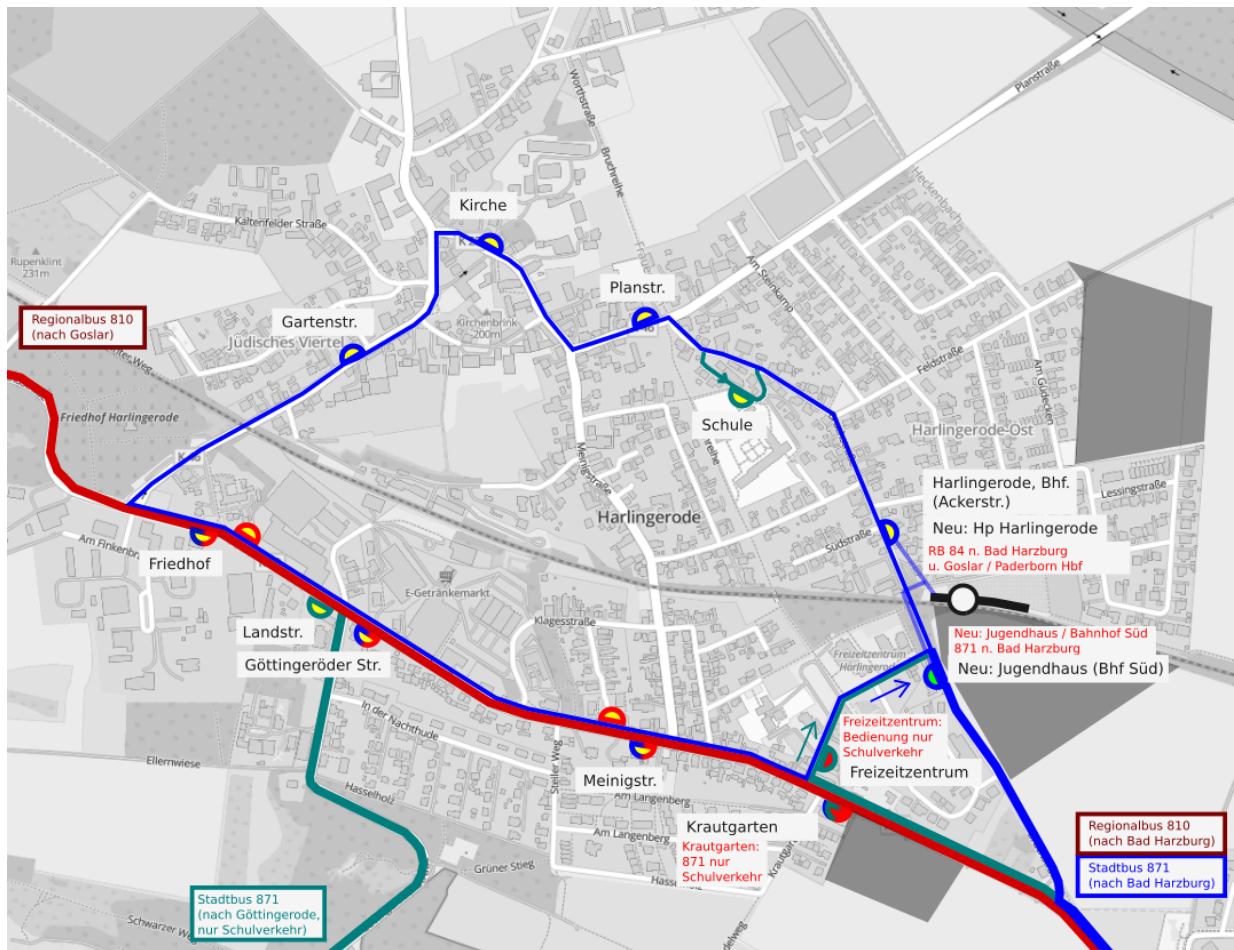
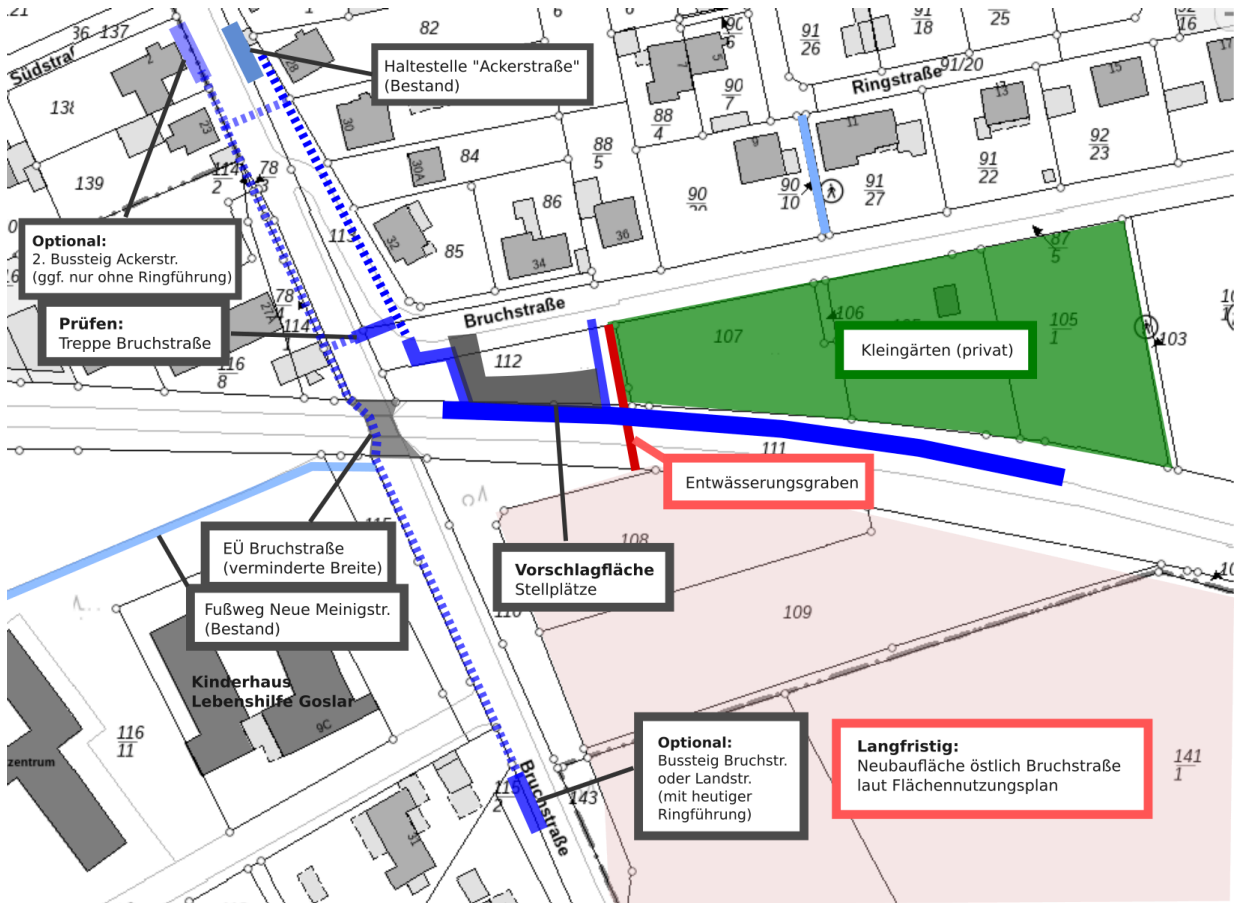
- Die für die Anlage von Stellplätzen bzw. als Vorplatz vorgesehene Wiese ist im derzeit gültigen Bebauungsplan als „Öffentliche Parkanlage“ hinterlegt. In Punkt 4.4 „Grünflächen“ zur Begründung des Bebauungsplanes im Jahr 1992 wurde eine Bebauung unter anderem dieses Grundstücks als „nicht vertretbar“ bewertet. Das wurde mit der Vermeidung einer „Splittersiedlung“ im Außenbereich sowie Lärmschutzmaßnahmen begründet. Die vorgeschlagene Bebauung auf städtischem Grundstück würde jedoch lediglich den unmittelbar an die Bruchstraße anschließenden Bereich betreffen (der Wortlaut umfasst eine etwa achtfach größere Fläche) und soll, sofern baulich umsetzbar, durch die Errichtung einer Treppe enger mit der Ortslage verzahnt werden. Die nach Osten angrenzenden, großflächigen privaten Grünflächen bleiben ausdrücklich unberührt. Eventuell notwendige Lärmschutzmaßnahmen sollten auch im Einklang mit der Vegetation berücksichtigt werden. Zuletzt war ein erneuter Reisezughalt in Harlingerode an einem anderen Standort zum Zeitpunkt dieses Bebauungsplans realistisch nicht absehbar und somit für die damalige Begründung nicht relevant. Erst der Grundsatzentscheid zu einem Bahnhof in Harlingerode und die darauf folgenden Betrachtungen gegenüber anderen Standorten seit 2024 führten dazu, dass dieser Bereich ernsthaft für eine vom heutigen Bebauungsplan abweichende Nutzung denkbar ist.

Daher wird eine teilweise Überbauung der Grünfläche (unter den genannten Bedingungen) als vertretbar unterstellt, um das grundsätzliche Ziel einer Bahnanbindung für den Stadtteil bewerten können. Diese Bewertung steht jedoch in der Realität ausdrücklich unter Vorbehalt hiervon unabhängiger Entscheide.

- Der östlich angrenzende und Fußweg auf dem Grundstück 103 (westlich vom Bolzplatz) ist auch langfristig nicht als Erschließungsweg zu Wohnflächen bedeutend und eine Anbindung wird daher nicht als nötig unterstellt. Er ist nicht befestigt und ohne Beleuchtung.
- Ein zusätzlicher Bahnübergang für Fuß-/Radverkehr (z.B. anschließend an Grundstück 103) wurde zur besseren Anbindung an die südliche Vorbehaltsfläche im Flächennutzungsplan erwogen und wurde nicht unterstellt, da weder eine Sicherung mit Schranken/Lichtzeichen (Finanzierung; 0,5+ Mio. Euro) als finanzierbar unterstellt wird, noch eine Ausrüstung mit Umlaufsperrern (insb. Lärmbelastung durch akustische Warnsignale / Pfeiftafeln im Wohngebiet mangels Sichtfläche im Kurvenbereich) als vertretbar eingeschätzt wird.
- Die verminderte Breite der EÜ ist historisch begründet, da die Bruchstraße beim Bau der Bahnstrecke vor über 100 Jahren ein Feldweg war und Straße/Gehweg erst nachträglich im alten Profil errichtet wurden. Damit wird sie den heutigen Bedürfnissen einer Verbindungsstraße im Wohngebiet nur eingeschränkt gerecht.

Die Anlagen sollen nach wirtschaftlich sinnvoller Möglichkeit zu einer nur optionalen, langfristig denkbaren Verbreiterung der Bahnunterführung Bruchstraße (verengungsfreie Führung der Straße und des bestehenden westlichen Bürgersteigs, Platz für 2. Bürgersteig auf der Ostseite) kompatibel sein. Sollte eine neuzubauende Treppe auf der Ostseite mit der Berücksichtigung dieser Breite nicht sinnvoll umsetzbar sein, soll stattdessen das bestehende Breitenprofil unterstellt werden. Ähnliches könnte nach Bedarf für den konkreten Bahnsteig- und Hauptsignalstandort gelten. Die Brücke wird vermutlich in den 2030er-Jahren die durchschnittliche Lebenszeit für Brücken im DB-Bereich erreichen. Ein Neubau während der Bestandsphase des Haltepunktes ist daher nicht ausgeschlossen. Jedoch ist keine mittelfristige Planung eines Neubaus durch die DB InfraGO bekannt und eine Verbreiterung nicht zwingend notwendig. Von daher muss trotzdem von einem Beibehalt der Brücke in ihrer jetzigen Form ausgegangen werden.

- Ein Bussteig unmittelbar vor dem Bahnsteigstandort (Bus-Bahn-Kombisteig) auf der öffentlichen Wiese wurde im Vorfeld erwogen und ist ausgeschlossen, da die Einmündung in die Bruchstraße wegen des zu geringen Radius für Solobusse nur eine Fahrt von/nach Norden zulassen würde und inkompatibel zur heutigen Linienführung wäre. Zudem würde sie einen größeren Flächeneingriff unmittelbar vor bestehender Wohnbebauung bedeuten.



Ausgeschlossene Standorte

Die aufbauenden Überlegungen umfassten neben den vier Standorten aus der 2024 durchgeführten Nutzwertanalyse zusätzlich den am 31. Mai 1987 geschlossenen Altstandort am Westende des Fleischerwegs. Die folgenden genannten Standorte sollen ausdrücklich **nicht** untersucht werden und sollen hier lediglich zur Begründung der Untersuchungsauswahl und zur Dokumentation dienen:

Standort „Alter Bahnhof“ (bis 31. Mai 1987): Ca. km 35,85 - 36,00, Nord

Der alte Bahnhof war ab dem 1. Mai 1912 in Betrieb. Er befand sich am Westende der Straße Fleischerweg, zudem bestand ein Verbindungsweg zur Straße Viehweide. Der Vorplatz lag auf Höhe des heutigen Hauses Fleischerweg 12. Im Jahr 1983 wurden sämtliche Betriebsanlagen bis auf den Mittelbahnsteig und eine um 2000 aufgegebene, angrenzende private Anschlussweiche entweder veräußert oder abgerissen. Der verbliebene Haltepunkt wurde zum 31. Mai 1987 stillgelegt. Die benötigten Grundstücke sind bis auf den ehemaligen Bahnsteigbereich und einem weiterhin auf DB-Grundstück befindlichen Mobilfunkmast **bahnrechtlich entwidmet** und als Wohneigentum überbaut. Es besteht kein vorteilhafter Bestandsschutz, der Standort wäre unabhängig vom historischen Bezug als Neubau zu werten.

Die unmittelbare Mischnutzung mit Wohneinheiten würde durch die Doppelbelegung des einstigen Vorplatzbereiches einen **Nutzungskonflikt** darstellen (bestätigt im Vorgespräch mit Eigentümern). Die vor 1983 vorhandene Zuwegung vom Altstandort zur Viehweide ist mit einem Gefälle von rund 6,5% (Höhenunterschied: 6,2 Meter, Länge: ca. 90 Meter) nicht barrierefrei nach aktueller Norm. Eine **Busverknüpfung** wird daher auch abgesehen von Grundstücksfragen für diesen Standort baulich als **nicht wirtschaftlich umsetzbar** eingeschätzt (**fehlender Wendekreis** gem. BOKraft mit 25 m Durchmesser in Dammlage).

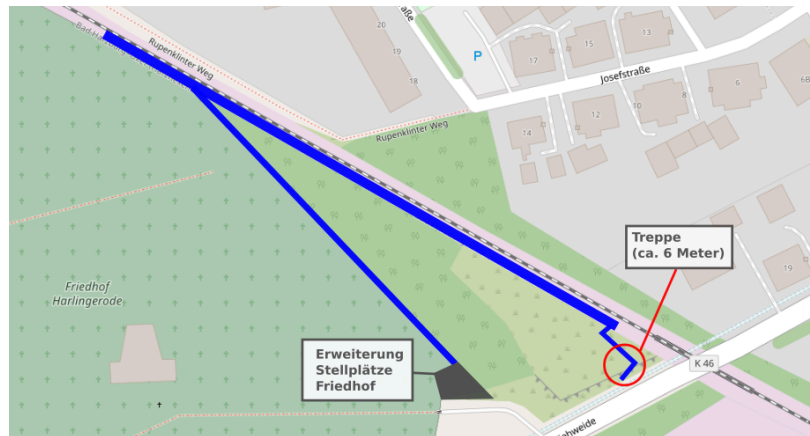
Bis 1982/83 war am Altstandort eine Zugkreuzung technisch über zwei Hauptgleise möglich. Nach Rücksprache mit dem Regionalverband Braunschweig wird eine solche auch langfristig nicht benötigt, als Alternative wurde auf den Bahnhof Oker (Wiederherstellung der Weichenverbindung 22/23) verwiesen. Ein einzelner Bahnsteig ist daher auch langfristig ausreichend. Zudem sind diese Flächen mittlerweile in Teilen überbaut (Garage, Privatgärten) und ein wie früher eingesetzter Reisendenübergang ist gegebenenfalls am alten Standort auch nicht mehr zulässig.

Die Lage des 1912 eröffneten Altstandorts ist in Teilen **abseitig zur modernen Ortsentwicklung**. Der Bevölkerungsschwerpunkt entwickelte sich seit dem frühen 20. Jahrhundert weit in Richtung Südosten. Die nach 1950 entstandenen Wohngebiete südlich der Landstraße und östlich der Bruchstraße sind mit weiten Fußwegen (>700 m) angebunden, gleichzeitig besteht kein Synergieeffekt zum erst 1985 erschlossenen Nahversorgungszentrum (Weg mit Einkauf verbinden). Daher wurde der alte Standort zurückgestellt.



Standort „Viehweide“: Ca. km. 36,25 - 36,40, Süd

An diesem Standort befand sich bis 1960 der Damm eines Gleisanschlusses (Eisenerzgrube Hansa). Damit liegt die Fläche südlich der Bahnstrecke zwar eben, jedoch müsste der Bahnsteig aufgrund des **Höhenunterschieds zur Straße Viehweide (6 Meter)** und der Topografie neben einer entsprechend hohen Treppe zudem mit einer langen Rampe am Gelände des Friedhofs Harlingerode bis fast zum westlichen Bahnsteigende angebunden werden. Zudem liegt der Standort **weit abseits zum Bevölkerungsschwerpunkt** am westlichen Ortsrand und würde damit einen erwartbar schwachen Angebotsnutzen bieten.



Standort „Freizeitzentrum“: Ca. km. 35,23 - 35,38, Süd

Der Standort liegt südwestlich der Bahnunterführung Bruchstraße und nördlich des kommunalen Freizeitzentrums sowie einem Kinder- und Jugendwohnheim der Lebenshilfe Goslar. Die Grundstückssituation ist günstig und die Lage zu den heutigen Wohngebieten zentral, weshalb der Standort zunächst als dritte Variante in Betracht gezogen wurde. Jedoch besteht eine **ausgeprägte Dammlage** im Westbereich (bis zu **5 Meter Höhenunterschied** zwischen Bahnsteigkante und Dammsohle), die einen Bahnsteig nach Rücksprache deutlich verteuern würde. Eine barrierefreie Anbindung wäre aus Osten nur **mit einer ~40 Meter langer Rampe** (ca. 2 Meter Höhenunterschied zur Bahnsteigkante) umsetzbar. Eine Westanbindung zum Fußweg Bruchreihe ist finanziell und baulich unsicher (Treppe mit ca. 5 Meter Höhe), Alternativen würden eine starke Walderschneidung bedeuten. Die zentrale Lage schwächt sich hierdurch ab. Zudem ist das **Umfeld baulich ungünstig**, da eine **geschlossene Bewaldung** vorliegt und auch das **angrenzende Kinder- und Jugendwohnheim** beeinflusst wäre. Da mit der Variante B ein vergleichbar attraktiver Standort ohne Dammlage vorliegt und für eine vorbereitende Berücksichtigung bei der Streckenelektrifizierung voraussichtlich nur eine der zueinander gegenüberliegenden Varianten freigehalten werden kann, wird die Variante Freizeitzentrum in Folge explizit ausgeschlossen.

