Machbarkeitsstudie Haltepunkt Harlingerode – Anforderungen (Entwurf)

Autor: Till-André Diegeler / Harlingerode PUR e.V., August 2025

Der Ort Harlingerode (ca. 2.700 EW) soll ab Mitte der 2030er-Jahre Anschluss an einen Regionalzug Bad Harzburg - Kreiensen erhalten. Harlingerode wird von den zuständigen Aufgabenträgern (Regionalverband Braunschweig / LNVG) in ihren langfristigen SPNV-Konzepten berücksichtigt.

Der bis 1987 bestehende Standort wird als nicht geeignet eingeschätzt. Nach ersten Schätzungen wäre die Neuerschließung mit verhältnismäßig hohen Kosten verbunden (Überbauung, Sanierung Fleischerweg / Stichweg Viehweide) und würde negativ in die dortige Wohnbebauung eingreifen.

Im Vorfeld wurden daher in einer studentischen Arbeit von 2024 mehrere Bahnsteigstandorte als prüfenswert ermittelt. Diese stellen die Grundlage für die zu untersuchenden Standorte und wurden um Zuwegungen, Umfeldbetrachtungen und Erkenntnissen aus Absprachen mit Fachleuten ergänzt. Die gefundenen Alternativstandorte sind teils über städtische Grundstücke erreichbar und passen durchgehend besser in die moderne Ortsentwicklung (Einzelhandelszentrum Klagesstraße, Wohngebiet Harlingerode-Ost) als der frühere Bahnhalt.

Die folgenden Angaben sind nur ein Entwurf für eine Machbarkeitsstudie und können in der tatsächlichen Umsetzung abweichen. Die hier genannten Varianten spiegeln keine allgemeingültige Präferenz wider. Diese muss im politischen Diskurs in der Kommune getroffen werden. Die Machbarkeitsstudie soll Erkenntnisse hierfür als Sicherheit liefern. Der Entwurf ist in Bezug auf umliegende Wohnbebauung möglichst schonend zu treffen.

Die Voraussetzung für eine Weiterverfolgung ist, dass die Stadt Bad Harzburg mit ihren politisch gewählten Gremien einen zukünftigen Haltepunkt in Harlingerode unter dem Vorbehalt der wirtschaftlichen Leistbarkeit befürwortet.

Vorplatz
Für den Vorplatz wird eine platzschonende (<750 m²) und somit wirtschaftlich günstige Auslegung mit einer überschaubaren Errichtung von Park-and-Ride-Flächen (P+R) als ausreichend gesehen. Diese P+R-Flächen soll bevorzugt für eine gute Erreichbarkeit für Menschen mit Bedürfnissen zur Barrierearmut und Kiss+Ride ausgelegt werden.

Andere Bahnhöfe werden manchmal auch in ländlicher Lage stark auf Park-and-Ride ausgelegt ("Pendlerbahnhöfe") mit einer entsprechend erhöhten Stellplatzzahl. Das wird für Harlingerode nicht empfohlen:

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

Für die Bahnstation wird stattdessen ein Aufkommen durch Fußgänger aus lokalem Quellverkehr und in geringerem Maß Radverkehr erwartet. Der Schwerpunkt sollte daher in einer guten und barrierefreien fußläufigen Erreichbarkeit und einer wirtschaftlich angemessenen und sicheren Abstellmöglichkeit für Fahrräder liegen. Die Gestaltung des Vorplatzes und der Zuwegungen zum Haltepunkt sollen eine ausreichende Beleuchtung berücksichtigen und das Sicherheitsgefühl fördern. Das gilt besonders für Nacht-/Dunkelzeiten (Winter) und Unwetter.

Busverknüpfung
Im Gegensatz zu anderen Standorten ist für eine Bahnstation Harlingerode allenfalls eine untergeordnete Rolle als Bahn-Bus-Knoten zu erwarten:

- Der Stadtbus 871 ist im Bahnhof Bad Harzburg fest mit den Zügen nach Braunschweig und Hannover verknüpft. Diese Verknüpfung kann nicht durch den Zughalt ersetzt werden. Eine zusätzlich mögliche sinnvolle Verknüpfung in Harlingerode ist ungewiss.
- Der Regiobus 810 fährt parallel zum Zug. Eine Verknüpfung erscheint insbesondere gegenüber den Umsteigeknoten in Bad Harzburg und Goslar sowie dem Bahnhof Oker nicht sinnvoll.

Eine Busverknüpfung soll dennoch in allen Varianten (bis auf das Rückfallszenario für Variante A) als Option konzeptionell baulich berücksichtigt werden. Dabei soll sie in den Kosten und einer gesamten Kosten-Nutzen-Schätzung getrennt zu den Unterfällen ohne eine solche Erweiterung ausgewiesen werden.

Bahnsteig, Oberleitung, Lärmschutz
Der Bahnsteig soll in der Machbarkeitsstudie 140 Meter lang, mindestens 2,80 m breit und 0,76 m zur Schienenoberkante hoch sein. Es soll eine Umsetzung nach Standard der DB InfraGO berücksichtigt werden. Die Ausstattung soll der DB-Kategorie 6 entsprechen.
An der Strecke werden um 2030 Oberleitungsmasten errichtet. Die Planungen sind (Stand: 2025) in einer frühen Phase und die Standorte unbekannt.
Für die Anlage soll eine Kompatibilität zu einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h unterstellt werden. Die Höchstgeschwindigkeit im Streckenbereich ist derzeit 80 km/h.
Es sollen für die Varianten eventuell notwendige Lärmschutzmaßnahmen grob erläutert werden.

Nachfrageuntersuchung
Zum jetzigen Zeitpunkt (2025) ist der genaue Fahrplan der RB Bad Harzburg – Kreiensen unbekannt und durch Unsicherheiten keine seriösen Aussagen zu Ankunfts- und Abfahrtszeiten möglich. Es kann auf Grundlage der von der LNVG geäußerten Rahmenbedingungen grob ein Stundentakt zwischen 6 und 22 Uhr, eine Fahrtzeit nach Bad Harzburg um ca. :15 und nach Goslar um ca. :45 angenommen werden.

Für den Betriebszeitraum für den Haltepunkt (ab Mitte der 2030er-Jahre) können auch für den Busverkehr keine genauen Aussagen getroffen werden. Eine Busverbindung Bad Harzburg – Harlingerode – Goslar (derzeit Regiobus 810) und der Stadtbus Bad Harzburg (Linie 871) sollen mit heutiger Linienführung sowie heutigem Zeitprofil und Fahrtenzahl als Bestand unterstellt bleiben. Das deckt sich mit dem Anspruch des Bahnhalts als Erweiterung und nicht als Ersatz im ÖPNV.

Eine Bewertung von Fahrplanänderungen bei Bussen ist nicht Gegenstand dieser Beschreibung und wird von anderer Stelle vorgenommen.

Varianten
Für eine Machbarkeitsstudie werden folgende Varianten als Rahmen gesetzt:

Variante A
Die Variante A befindet sich auf dem südlichen Planum des entwidmeten Bahnhofs. Eine neue Nutzung für Gleisanlagen ist auch langfristig nicht zu erwarten. Das Umfeld ist das Nahversorgungsgebiet im Stadtteil und daher ein Nachfrageschwerpunkt.

Die Anbindung des Bahnsteigs an den öffentlichen Verkehrsraum soll über eine Parkplatzfläche auf dem Grundstück 5-16/45 erfolgen (in Karte unten markiert). Die Parkplatzfläche ist derzeit in vollständigem Privatbesitz, zählt aber bereits zum "faktisch öffentlichen Verkehrsraum" und kann in der Praxis ohne Einschränkungen befahren werden. Die dauerhafte Sicherstellung des Zugangs (durch teilweise Umwidmung in öffentlichen Verkehrsraum) wird daher unter dem Vorbehalt des Willens der Politik und der derzeitigen Eigentümer als vertretbar angesehen. Es soll grob betrachtet werden, welche Bedingungen bei einer Umwidmung der Verkehrsfläche in öffentlichen Verkehrsraum zu beachten sind.

Der Vorplatz soll sich an diesem Parkplatz angliedern. Dafür sind die östlichen, derzeit nicht wirtschaftlich genutzten Teile der derzeit ebenfalls privaten Grundstücke 5-18/53 und 5-18/38 denkbar. Sie sind derzeit nicht besonders geschützte Ruderalflächen, so dass hier Rodungen als unbedenklich unterstellt werden. Ein solcher Grunderwerb ist mit Voraussetzungen durch die LNVG zu 75% zuwendungsfähig.

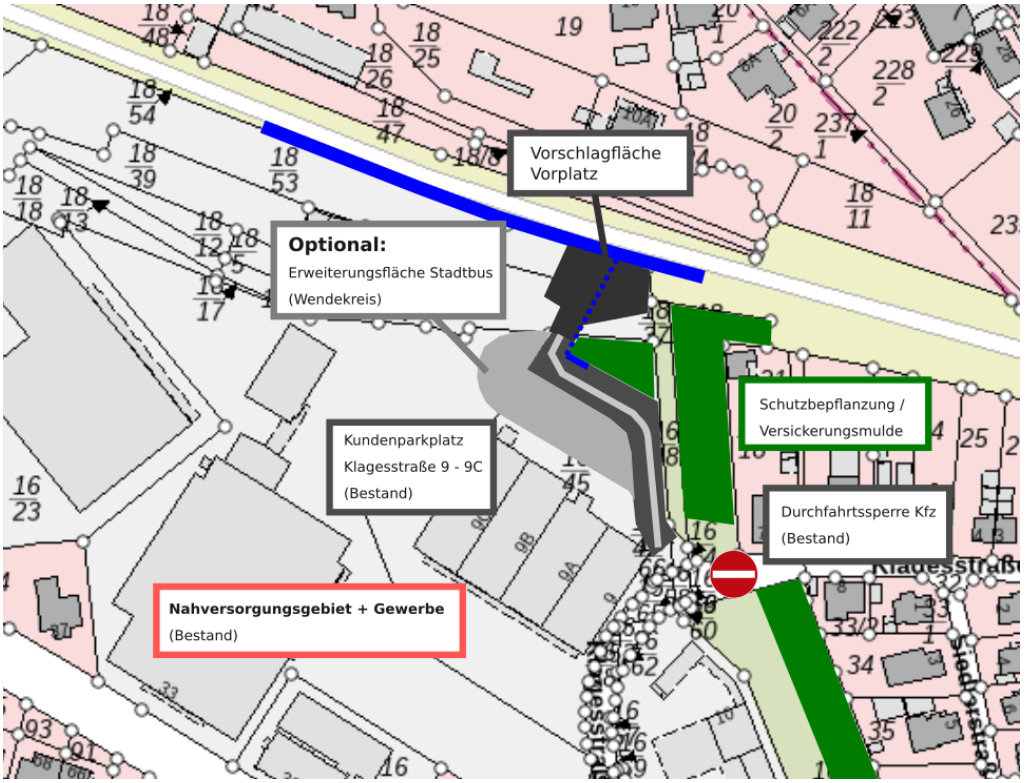
- Die Parkplatzfläche ist für Kunden vorgesehen. Es sollten für Gewerbe und Bahnhof zusammen ausreichend Plätze vorhanden sein. Zu Spitzenzeiten (u.A. Nachfragespitzen vor Feiertagen) werden die Flächen von Kunden benötigt. Durch Neubelegungen von Gewerbeleerständen sind weitere Nachfragesteigerungen zu erwarten. Eine Mischnutzung mit dem Vorplatz könnte denkbar sein.
    - Müssen bestehende Stellplätze (Markierung) entfallen, sollen diese auf dem Vorplatz als zusätzlicher Bedarf berücksichtigt werden.
- Die Grundstücke 5-16/55 und 5-18/35 sowie teilweise 5-16/61 dienen als Schutzbepflanzung zwischen Gewerbe- und Wohngebiet und sollten unberührt bleiben.
- Nördlich am Kundenparkplatz grenzt eine etwa 400 m² große und einige Meter tiefe Senke an. Sie dient vermutlich als Versickerungsmulde für die bestehende Parkplatzfläche bei Starkregenereignissen und soll daher ebenfalls als "Schutzbepflanzung" unterstellt werden.
- Es soll für den Bereich eine ausreichende Beleuchtung der Flächen (Nachtzeit, Dunkelheit im Winter) berücksichtigt werden.
- Eine direkte (bahnparallele) Wegeanbindung an die Meinigstraße ist ausgeschlossen.

Für die Variante über den Kundenparkplatz soll eine nur optionale Erweiterbarkeit zur Bedienung durch einen Solobus (aktueller Stadtbus) unter Beachtung des BO-Kraftkreises geprüft werden. Hierfür kann auch ein angrenzender Bereich im Grundstück 5-16/26 (derzeit E-Center Lunze) betrachtet werden. In der tatsächlichen Umsetzung können eine Busanbindung und damit verbundene Maßnahmen (Flächenerwerb, zusätzliche Stellplätze als Ersatz) jedoch ganz entfallen.

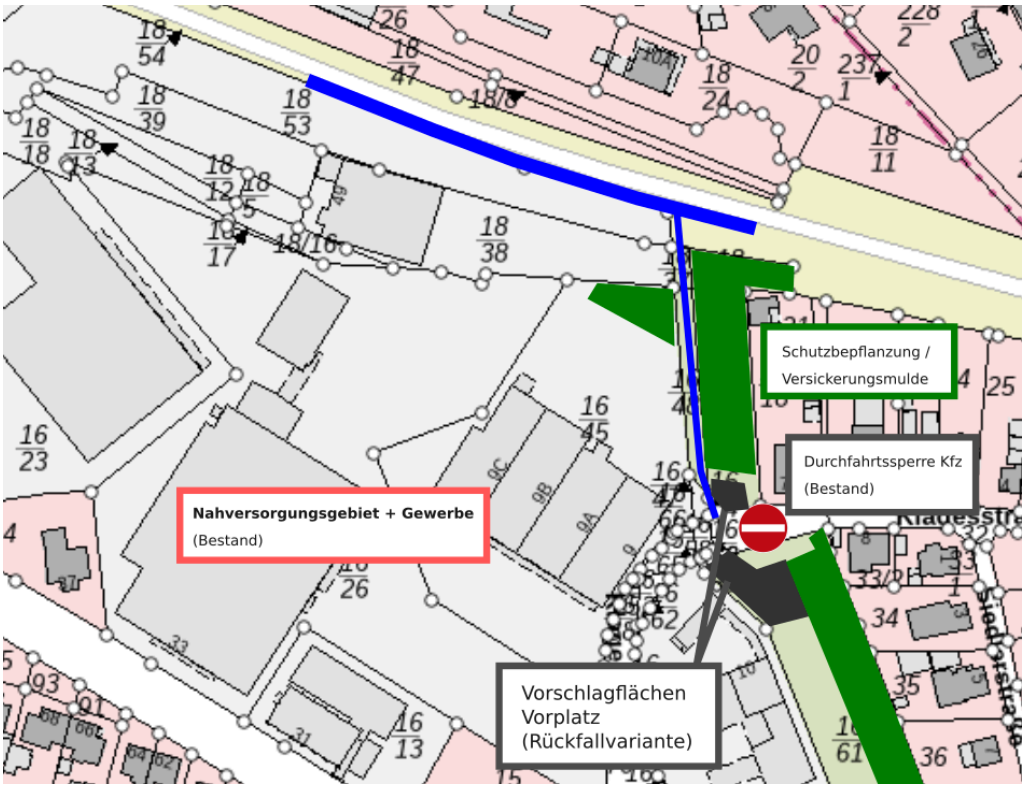
Variante A - Rückfall
Die Untersuchung soll auch ein Rückfallszenario umfassen, falls die genannte Parkplatzfläche als Zuwegung (5-16/45) und Teile der ebenfalls privaten Grundstücke 5-18/53 und 5-18/38 nicht als Zuwegung oder Bestandteil des Vorplatzes in Anspruch genommen werden können. Denkbar sind hierfür die Grundstücke 5-16/55 (ohne als Schutzbepflanzung markierte Bereiche) und 5-16/61; die Zufahrt für Kfz soll auch hier nicht von der Klagesstraße aus Richtung Meinigstraße erfolgen können. Für das Rückfallszenario der Variante A soll kein optionaler Bushalt berücksichtigt werden. Die bisherige Abriegelung der Klagesstraße für Kraftfahrzeuge in Richtung Meinigstraße (mit Ausnahme von Umleitungen) soll zusammen mit der Durchlässigkeit von Fuß- und Radverkehr in allen Fällen erhalten bleiben. Der Ausbauzustand der Klagesstraße im östlichen Straßenverlauf ist zudem für größere Busse (z.B. Solobus der Stadtbuslinie 871) laut Auskunft eines Ingenieurs für Stadtbuskonzepte ungeeignet bzw. voraussichtlich nicht genehmigungsfähig (Straßenbreite/Parkraumkonflikt mit Anrainern, Mischverkehr mit Fußgängern). Auch der Bau eines

Wendekreises wird durch den hohen Flächenverbrauch in der angrenzenden Bepflanzung als nicht sinnvoll angesehen.

Vorplatz über derzeit privaten Parkplatz:



Vorplatz auf städtischem Grundstück (Alternative):



Variante B
Die Variante B befindet sich an der Bahnunterführung Bruchstraße.

Die optionale Busanbindung soll mit dem Stadtbus in seiner heutigen Bauform (Solobus) möglich sein. Dazu zählt die Stadtbuslinie 871 in seiner heutigen Bauweise. Die eingezeichneten Standorte der Bussteige richten sich nicht an ein bestimmtes Linienkonzept. Sie sind stattdessen möglichst ergebnisoffen gewählt worden. Die erst im Jahr 2023 modernisierte Bushaltestelle Ackerstraße wird in beiden Varianten in der Bewertung berücksichtigt.

Die Anlagen für B1 und B2 sollen eine nur optionale, langfristige Verbreiterung der Bahnunterführung Bruchstraße berücksichtigen. Diese soll den bestehenden Bürgersteig und die bestehende Straße verengungsfrei führen und Platz für einen 2. Bürgersteig auf der Ostseite bieten können. 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 unrealistisch. Jedoch ist eine Verbreiterung nicht zwingend notwendig und keine mittelfristige Planung eines Neubaus durch die DB InfraGO bekannt. Von daher muss trotzdem von einem Beibehalt der Brücke in ihrer jetzigen Form ausgegangen werden.
Die Bruchstraße wird im Bereich der Unterführung im aktuellen Zustand als nicht barrierefrei eingeschätzt. Es sollen für beide Varianten grobe Überlegungen verschriftlicht werden, ob bzw. wie die Unterführung Bruchstraße barrierefrei ausgelegt werden kann.

Ein zusätzlicher Bahnübergang für Fuß-/Radverkehr ist ausgeschlossen, da weder eine Sicherung mit Schranken/Lichtzeichen (Finanzierung; 0,5+ Mio. Euro) umsetzbar noch mit Umlaufsperren (insb. Lärmbelastung durch akustische Warnsignale / "Pfeiftafeln" mangels Sichtfläche) wünschenswert ist.

Variante B1
Diese Variante soll seinen Vorplatz mit Abstellmöglichkeiten für Radfahrer an die Landstraße (Abzweig Freizeitzentrum) anbinden. Es sind zwei Standortvarianten hierfür gewählt worden, von denen kann zur groben Schätzung eine gewählt werden.
Für Fußgänger ist eine barrierefreie Anbindung an die Bruchstraße nach Osten und der Fußweg von der Neuen Meinigstraße zur Bruchstraße zu berücksichtigen. Am westlichen Bahnsteigende soll eine Zuwegung (Treppe) zum Fußweg Bruchreihe/Am Frohbeek berücksichtigt werden (Wegenutzen insb. bei längeren Zügen).

Der Bahnsteig wäre im westlichen Bereich weitgehend in Dammlage. Es sollte zunächst mit DB InfraGO abgestimmt werden, ob durch diese Dammlage Einschränkungen entstehen könnten.

- Seit 2025 betreibt die Lebenshilfe Goslar etwas südlich von diesem Bahnsteig eine Wohneinrichtung für Kinder und Jugendliche. Im nördlichen Grundstücksteil ist der Garten dieser Einrichtung (rot markiert). Der Vorplatz und die Zuwegungen sollen so gelegen bzw. konzeptioniert sein, dass die Wahrnehmung als "Rückzugsraum im Grünen" im nördlichen Bereich möglichst gewahrt bleibt.
- Es sollte der Anschluss an eine neue, beidseitige Bushaltestelle an der Bruchstraße südl. der Einmündung Landstraße (Abzweig Freizeitzentrum) berücksichtigt werden. In der tatsächlichen Umsetzung ist eine neue Bushaltestelle an beschriebener Stelle nicht notwendig bzw. kann auch einseitig erfolgen.Die bestehende Bushaltestelle "Ackerstraße" wird in dieser Variante als nicht geeignet für die Gegenrichtung eingeschätzt. Neben den bereits erwähnten Problemen bei der Unterführung schränkt auch der Höhenunterschied und die barrierefreie Entfernung (sobald Treppen nicht genutzt werden können) den Erschließungsnutzen ein.
- Der Parkplatzbereich westlich vom Freizeitzentrum kann nicht in Anspruch genommen werden, da er zu Spitzenzeiten voll ausgelastet ist.
- Die südlich zwischen Bahnsteig und Fußweg liegende Waldfläche sollte möglichst unbetroffen bleiben.
- Es soll ein Ausbau des Fußweges zwischen dem Parkplatz Freizeitzentrum und der Zuwegung zum Haltepunkt (Pflasterung + Beleuchtung) sowie eine Erneuerung der bestehenden Treppe zur Bruchstraße berücksichtigt werden.

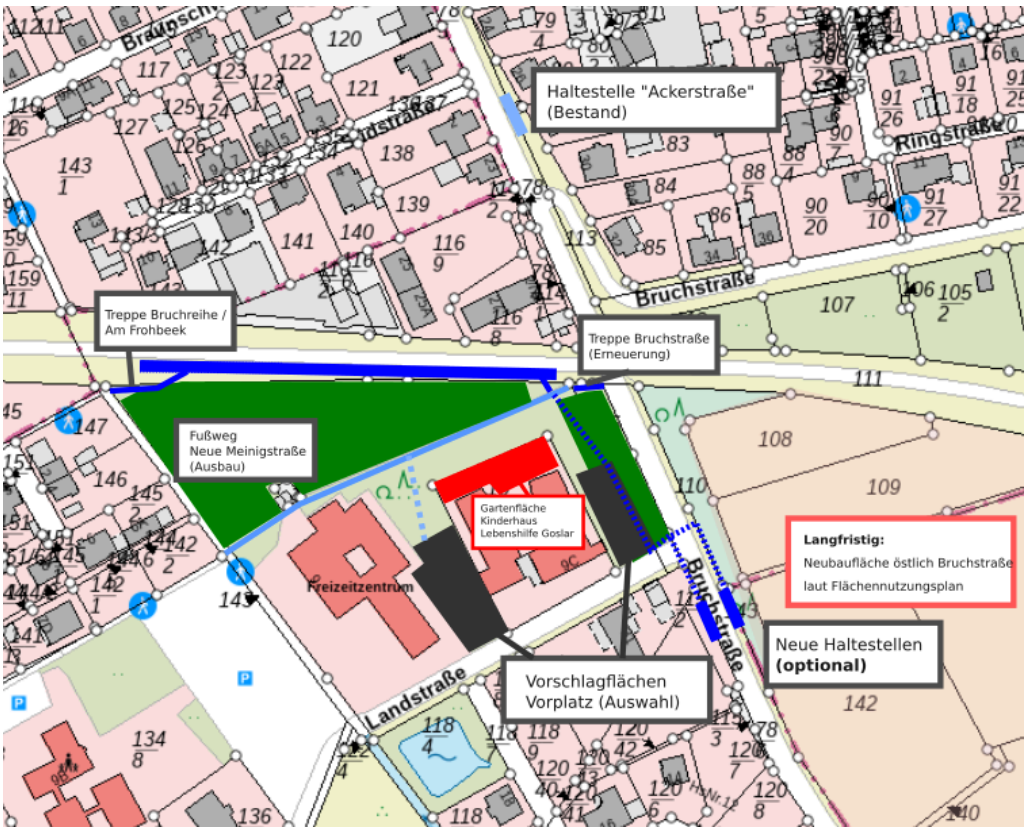
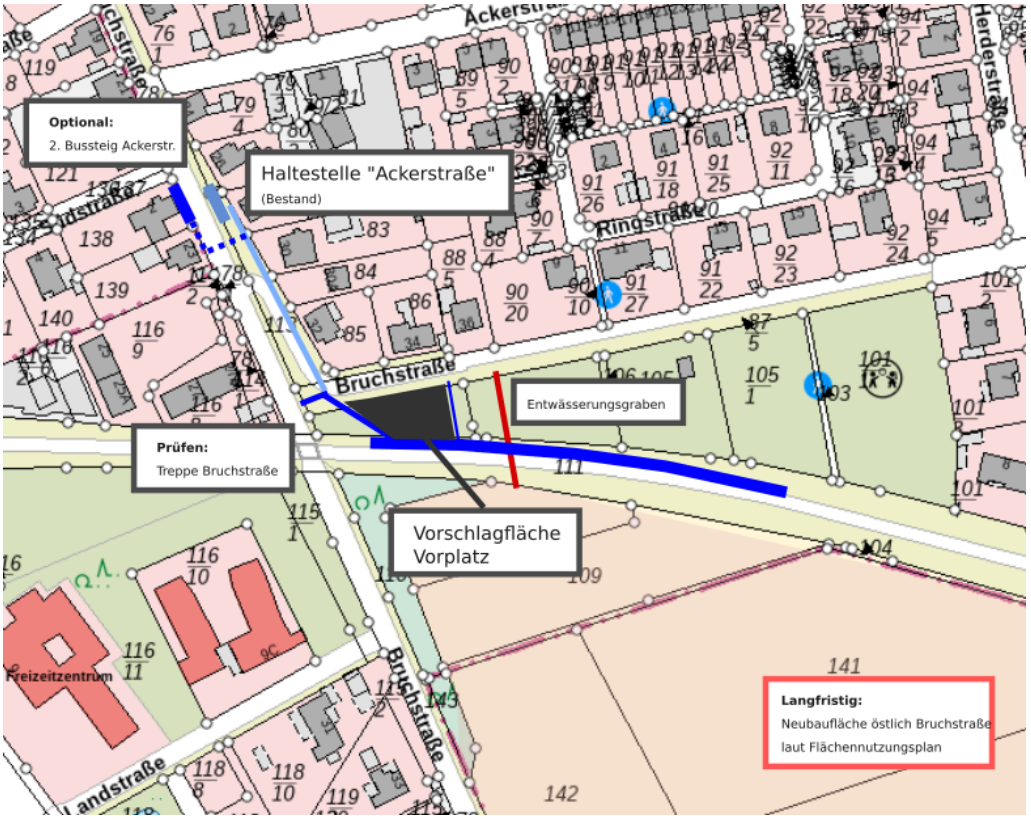
Variante B2
Diese Variante wird über den Abzweig der Bruchstraße zur Wilhelm-Busch-Straße angebunden. Daneben ist ein schwaches Aufkommen über die Wilhelm-Busch-Straße von Osten und einem abzweigenden Fußweg zur Ringstraße zu erwarten. Es soll daher auch eine Wegachse zum Fußweg zur Ringstraße berücksichtigt werden (Grundstück 90/10 in der Karte; fußläufige Strecke aus nördlichem Wohngebiet rund 100 Meter kürzer).

Als Vorplatzfläche wird eine unmittelbar angrenzende Wiese im westlichen Bahnsteigbereich vorgeschlagen. Diese befindet sich im Besitz der Kommune und ist im Bebauungsplan Harlingerode-Ost I als "Öffentliche Parkanlage" hinterlegt, unterliegt derzeit aber keiner besonderen Benutzung. Der Begrünungscharakter soll beim Entwurf nach Möglichkeit beibehalten bzw. gefördert werden.

Es sollte zunächst mit DB InfraGO abgestimmt werden, ob durch den Gleisradius am Bahnsteigstandort Einschränkungen entstehen könnten. Dabei soll auch die parallele Planung zur Errichtung von Oberleitungsmasten beachtet werden.

- Es sollte der Anschluss an die bestehende Bushaltestelle Ackerstraße zuzüglich eines weiteren Bussteigs auf gegenüberliegender Seite berücksichtigt werden. In der tatsächlichen Umsetzung ist ein neuer Bussteig an der Ackerstraße nicht notwendig.
- Es soll geprüft werden, ob eine Treppe zur Bruchstraße unmittelbar vor der Eisenbahnbrücke einrichtbar ist. Hier ist insbesondere der Übergang zum westlichen Bürgersteig zu betrachten.
- Der Bahnsteig würde durch einen Entwässerungsgraben aus der Flur südlich der Bahnlinie gequert.
- Eine Anbindung an den Fußweg auf dem Grundstück 103 (westlich vom Bolzplatz) wird nicht unterstellt, da der Nutzen auch bei eventuell längeren Zügen als vernachlässigbar eingeschätzt wird.

Variante B1 (Freizeitzentrum / Lebenshilfe):



Variante B2 (Bushaltestelle Ackerstraße):