

Reaktivierung der Werrabahn

# Lokalpolitik gegen die eigene Region

Als im Jahr 1841 die Grundsatzentscheidung fiel, dass zwischen den Städten Eisenach und Coburg eine Eisenbahnverbindung errichtet werden soll, war die Werrabahn von Eisenach nach Coburg von Anfang an ein Politikum. Denn die Werrabahn, wie die Strecke schon immer genannt wurde, berührte gleichzeitig die Belange von vier Staaten. Nicht nur das Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach und die Herzogtümer Sachsen-Coburg und Gotha sowie Sachsen-Meiningen mussten sich einig werden, sondern auch die Mitwirkung des Königreiches Bayern war erforderlich. Mehrere, teils sehr komplexe Staatsverträge wurden geschlossen. So dauerte es ungewöhnlich lange, bis der Spatenstich erfolgte: 1856 konnten die Arbeiten beginnen. Über 8.000 Arbeiter schafften es, dass die Werrabahn am 2. November 1858 eröffnet werden konnte. Fast 87 Jahre lang blieb die Bahnlinie eine wichtige Verbindung.

## Plötzlich im Grenzgebiet

Am 8. April 1945 wurde das Überführungsbauwerk der Sonneberger Strecke über die Werrabahn gesprengt. Wegen des aufkommenden Kalten Krieges und der Grenzsperrungen wurde der Streckenabschnitt zwischen Eisfeld und Coburg immer weiter zurückgebaut. Auch 23 Jahre nach dem Fall der Grenze ist die durchgehende Verbindung nicht wieder hergestellt.

Dabei wäre die durchgängige Werrabahn heute ein wichtiger Lückenschluss im deutschen Schienennetz. Denn sie würde Südthüringen nicht nur von Bayern aus, sondern über den künftigen ICE-Halt Coburg auch von Norden erschließen.

Deshalb setzt sich die Regionalgruppe PRO BAHN Coburg/Südthüringen seit 2004 für die Reaktivierung des abgebauten Teilstückes der Werrabahn zwischen Eisfeld in Thüringen und Coburg in Bayern ein.

## Gute Gründe: Personenverkehr

Wichtig ist auch die regionale Bedeutung. Mit ihr erhält die Region Südthüringen die traditionell wichtige Schienenanbindung nach Oberfranken. Südthüringen und Oberfranken sind eine Wirtschaftsregion und auf eine funktionierende Schienenverbindung angewiesen, allein schon für die rund 15.000 Berufstätigen, die täglich aus Südthüringen nach Oberfranken pendeln. Hinzu kommen Fahrgäste aufgrund der Einkaufs-, Ausbildungs-, Freizeit- und Patientenverkehrsbedarfe. Wegen der Anbindung der Fremdenverkehrsregion Thüringer Wald an die Metropolregion Nürnberg besteht auch in der umgekehrten Richtung ein hohes Potenzial.

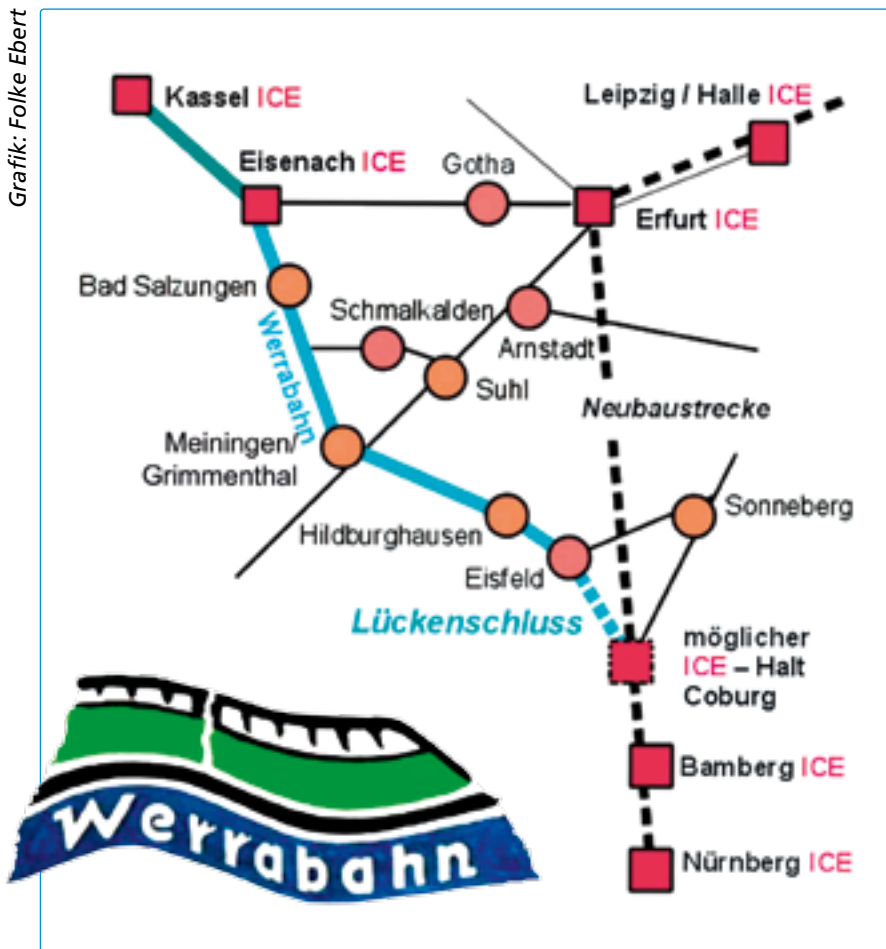
Wer in dieser Relation den öffentlichen Verkehr nutzen will, muss zurzeit Umwege über Schweinfurt oder Sonneberg nehmen. Als Alternative stehen nur wenige Busverbindungen von Eisfeld nach Coburg zur Verfügung, die für 30 Kilometer fast eine Stunde benötigen.

## Gute Gründe: Güterverkehr

Darüber hinaus hat die Werrabahn eine wichtige Bedeutung für den regionalen Schienengüterverkehr aus dem Raum Nordwestoberfranken vor allem an die Häfen an der Nordsee. Die Region ist mit Industrie und Gewerbe stark auf den Export und Import orientiert. Eine schnelle und attraktive Anbindung der Region über die Schienen Richtung Norden an die Seehäfen stärkt damit langfristig die Wirtschaft in der Region. Weder über die Neubaustrecke nach Erfurt noch über die Frankenwaldbahn ist aufgrund großer Steigungen ein effizienter Güterverkehr möglich. Wegen des nahezu ausgeglichenen Verhältnisses der Güterströme im Export als auch im Import könnten Güterzüge auf der Relation Nordwestoberfranken und Seehäfen in beide Richtungen beladen verkehren und wären hoch profitabel.

## Gute Gründe: Fernverkehrszugang zur Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Erfurt

Da die Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Erfurt den bisherigen Fernverkehrshalt für die Region West-Oberfranken in Lich-



Grafik: Folke Ebert

Foto: © Folke Ebert



**165 Lichtenfels-Meiningen-Eisenach**

| Eisenach 120 |       | Lichtenfels 120 |       | Meiningen 120 |       | Werra 120 |       | Eisenach 120 |       |
|--------------|-------|-----------------|-------|---------------|-------|-----------|-------|--------------|-------|
| Zug Nr.      | Abf.  | Zug Nr.         | Abf.  | Zug Nr.       | Abf.  | Zug Nr.   | Abf.  | Zug Nr.      | Abf.  |
| 101          | 08:00 | 102             | 08:15 | 103           | 08:30 | 104       | 08:45 | 105          | 09:00 |
| 106          | 09:00 | 107             | 09:15 | 108           | 09:30 | 109       | 09:45 | 110          | 10:00 |
| 111          | 10:00 | 112             | 10:15 | 113           | 10:30 | 114       | 10:45 | 115          | 11:00 |
| 120          | 12:00 | 121             | 12:15 | 122           | 12:30 | 123       | 12:45 | 124          | 13:00 |
| 129          | 14:00 | 130             | 14:15 | 131           | 14:30 | 132       | 14:45 | 133          | 15:00 |
| 138          | 16:00 | 139             | 16:15 | 140           | 16:30 | 141       | 16:45 | 142          | 17:00 |
| 147          | 18:00 | 148             | 18:15 | 149           | 18:30 | 150       | 18:45 | 151          | 19:00 |
| 150          | 19:00 | 151             | 19:15 | 152           | 19:30 | 153       | 19:45 | 154          | 20:00 |
| 159          | 21:00 | 160             | 21:15 | 161           | 21:30 | 162       | 21:45 | 163          | 22:00 |
| 164          | 22:00 | 165             | 22:15 | 166           | 22:30 | 167       | 22:45 | 168          | 23:00 |

Fahrplan Sommer 1939 (Auszug): Schnell- und Eilzüge zeugen von der überregionalen Bedeutung der Werrabahn.

Vor dem 2. Weltkrieg waren weite Teile der Werrabahn zweigleisig befahrbar.

tenfels umfährt, entfällt der Zugang zum Fernverkehr. In Lichtenfels halten bisher 21 ICE-Züge Richtung Berlin und München. Der Bahnhof in Coburg, der die Funktion von Lichtenfels übernehmen könnte, wird von der Neubaustrecke nicht durchfahren. Die Strecke verläuft wenige Kilometer östlich der Stadtgrenze Coburgs. Dafür hatte sich die Stadt Coburg im Raumordnungsverfahren zum Bau der Schnellbahntrasse eingesetzt. Der Bahnhof Coburg ist nur über eine Einschleifung zu erreichen. Laut Planfeststellungsbeschluss sollen Fernverkehrszüge lediglich in Tagesrandlagen, d.h. morgens und abends nach Coburg hinein fahren. Auch die versprochenen Tagesrandlagen sind gefährdet, da Coburg alleine zu wenige Fahrgäste aufbringen kann, um einen ICE-Halt zu rechtfertigen.

Die DB AG erstellt derzeit das Betriebskonzept für die Neubaustrecke, die 2017 in Betrieb gehen soll. Demnach soll in Nürnberg ein Knoten zur vollen Stunde und in Erfurt ein Knoten zur halben Stunde mit den Fernverkehrszügen erreicht werden. Da die Städte Erlangen und Bamberg dafür gesorgt haben, dass die Fernverkehrszüge künftige jede Stunde statt bisher alle zwei Stunden an ihren Bahnhöfen halten, und auch massiv in das Bahnhofsumfeld investieren, reicht die Fahrzeit jetzt laut DB AG nicht mehr aus, um die geplanten Taktknoten in Nürnberg und in Erfurt in einer Zeit unter 90 Minuten zu erreichen, wenn – wie von den Industrie- und Handelskammern (IHK) Coburg und Südthüringen und dem Fahrgastverband PRO BAHN gefordert – die ICE alle zwei Stunden in Coburg halten

würden. Die Entscheidung für ICE-Halte in Erlangen und Bamberg und gegen einen ICE-Halt in Coburg ist schon lang getroffen. Es fehlt die Werrabahn als Fahrgastzubringer nach Coburg.

Überlegungen, zwischen Lichtenfels und Erfurt einen schnellen Regionalexpress (RE) einzusetzen, der zumindest als Zubringer zu den Fernverkehrsbahnhöfen Bamberg und Nürnberg dienen könnte, haben sich schnell erledigt. Denn jetzt müssten die Länder diese Züge finanzieren, was sich aus dem Grunde verbietet, da die ICE-Strecke zwischen Coburg und Erfurt keine Erschließungsfunktion hat.

Dies geht allein auf Kosten der Region Südthüringen und Nordwestoberfranken, die nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke nicht mehr an den Fernverkehr an-

gebunden sein wird. Eine erhebliche Verschlechterung für die gesamte Region, trotz der Investitionen von über fünf Milliarden Euro an öffentlichen Geldern.

### Planungen für die Reaktivierung der Werrabahn

Die Industrie- und Handelskammern Coburg und Südthüringen haben sich aufgrund dieser Argumente in vielen Gesprächen, öffentlichen Diskussionen und der Medienarbeit des Fahrgastverbandes PRO BAHN überzeugen lassen, die Reaktivierung der Werrabahn aktiv zu unterstützen. Dies, obwohl die Aktiven von den politischen Entscheidungsträgern öffentlich massiv diskreditiert wurden.

Von beiden Kammern wurde ein Gutachten für eine Kosten/Nutzen-Analyse entsprechend dem Bewertungsverfahren im Bundesverkehrswegeplan einer reaktivierten Werrabahn in Auftrag gegeben. Dies führte zu einem erstaunlich hohen positiven Wert von über Neun. Üblich sind Kosten/Nutzen-Faktoren von 1 bis 4. Dieser Wert begründet sich vor allem auf dem Einsatz eines lang laufenden RE zwischen Kassel und Nürnberg, der auf dem südlichen Abschnitt der Werrabahn einen erheblichen Fahrgastzuwachs bringt.

Aufgrund dieses Ergebnisses waren die beiden Freistaaten Thüringen und Bayern bereit, das Vorhaben „Reaktivierung der Werrabahn“ für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans für das Jahr

2015 anzumelden. Meldefrist war der 30. März 2013. Da es in der Region Forderungen gibt, eine alternative Strecke als Lückenschluss neu zu bauen, statt die alte zu reaktivieren, wurde für den Bundesverkehrswegeplan keine konkrete Strecke angemeldet, sondern unspezifisch ein Lückenschluss. Die ins Gespräch gebrachte Alternative soll vor allem dem Thermalbad Bad Rodach Gäste zuführen, ohne den Gesamtnutzen der Region zu berücksichtigen. So soll kein Güterverkehr rollen. Der würde die Ruhe des Bades stören. Dass diese Alternative mit ca. 300 bis 400 Millionen Euro Kosten dreimal so teuer werden wird wie die Reaktivierung des alten Verlaufes der Werrabahn, wird ebenfalls nicht berücksichtigt. Diese ebenso unfruchtbare wie sinnlose Diskussion, die in der Region geführt wird, trägt nur zu einer weiteren Verzögerung und Gefährdung des Projektes Lückenschluss bei.

### Organisierte Widerstände

Der alte Verlauf der Werrabahn, wie sie bis zur Unterbrechung aufgrund der deutschen Teilung bestand, geht auf der bayerischen Seite durch die 4.000 Einwohner zählende Gemeinde Lautertal. Hier hat sich von Beginn an Widerstand formiert, der vor allem von den Hausbesitzern getragen wird, die im Vertrauen auf eine ausgeschlossene deutsche Wiedervereinigung Grundstücke der Trasse von der Bundesbahndirektion Nürnberg gekauft und

bebaut haben. Allein dieser Vorgang verdient Beachtung, da für den Fall der Wiedervereinigung wichtige Verbindungen freizuhalten waren, was die Werrabahn ohne Zweifel darstellt. Im totalitären System der Ex-DDR dagegen wurde die Trasse bis zur Auflösung des Staates von jeder Bebauung offengehalten.

Dieser Widerstand wird mitgetragen vom Bürgermeister und dem Gemeinderat der Gemeinde Lautertal. Dieser hat, seit der Fahrgastverband PRO BAHN die Reaktivierung 2004 gefordert hat, mit allen Mitteln versucht, die Reaktivierung zu unterbinden. Dies gilt vor allem auch für die möglichen Umfahrungen der bebauten Abschnitte der alten Trasse. Für diese alternativen Streckenführungen wird von der Gemeinde Lautertal versucht, sie planungsrechtlich schrittweise auszuschließen. Durch die Ausweisung von Schutzgebieten in Kooperation mit dem BUND Naturschutz Coburg, der sich ebenfalls als strikter Gegner zeigt, die Ausweisung von Bebauungsgebieten und die Genehmigung von Einzelbauten, die gezielt in Lücken für eine mögliche Umfahrung gesetzt wurden, wird der Lückenschluss torpediert.

Bauvorhaben, die direkt auf der Trasse geplant waren, ließen sich durch das Einschalten des Eisenbahnbundesamtes, welches vom Fahrgastverband PRO BAHN informiert wurde, zunächst verhindern, weil noch kein förmliches Verfahren zur Freistellung der ehemaligen Strecke zum Bahnverkehr stattgefunden hatte.

Im Februar 2012 hatten die Bemühungen des Lautertaler Bürgermeisters einen überraschenden Erfolg: Der Bundesverkehrsminister hat aufgrund persönlicher Vorsprachen in Berlin die Trasse durch die Zentrale des Eisenbahnbundesamtes als entwidmet erklären lassen. Die Begründung war, dass die Grundstücke von der damaligen Bundesbahndirektion am Anfang der 1980er an Privatleute verkauft wurden. Das formale Verfahren, das auch damals schon hätte durchgeführt werden müssen, vor allem die Beteiligung der Öffentlichkeit, hatte allerdings nie stattgefunden. Das Eisenbahnbundesamt ist jedoch angewiesen worden, ein über 30 Jahre altes Schreiben des Bundesverkehrsministeriums an den Landkreis

Foto: © Rainer Engel



An den Bahnhöfen fehlen solche Hinweise.



Fotos: © Folke Ebert (2)

Heute wird die Werrabahn überwiegend mit „Regioshuttles“ befahren. Eine durchgängige Verbindung zwischen Eisenach und Coburg würde auch weiter reichende Fahrzeugkonzepte erlauben.

Coburg als „Entwidmung“ zu werten, da es dort heißt, dass kein weiteres Interesse an der unterbrochenen Werrabahntrasse besteht.

Damit, so wird von Berlin aus argumentiert, sei das Planungsrecht in die Zuständigkeit der Gemeinde beziehungsweise als kreisangehörige Gemeinde in die Zuständigkeit des Landkreises Coburg übergegangen. Der Bürgermeister nutzt dies seitdem konsequent aus, um die bestehenden und noch freien Abschnitte der „Alttrasse“ systematisch an strategisch wichtigen Stellen zu bebauen.

Dieses Vorgehen der kreisangehörigen Gemeinde Lautertal könnte so nicht funktionieren, wenn der zuständige Landkreis Coburg dies nicht mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln unterstützen würde. Auch der Erfolg im Bundesverkehrsministerium für eine unbedeutende Gemeinde und den Bürgermeister lässt die Unterstützung auf höherer und höchster Ebene vermuten.

Im bayerischen Verkehrsministerium gibt es ebenfalls erhebliche Widerstände gegen die Trasse. So wurden in der Beant-

wortung einer Anfrage im bayerischen Landtag das Gutachten der IHK infrage gestellt, die Belange des Naturschutzes aufgebläht, welche sich bei einer korrekten Betrachtung als wenig relevant herausstellen, und die angewiesene Entwidmung der Trasse als bedeutungslos dargestellt. Außerhalb dieser kleinen Anfrage wird der Werrabahntrasse zu wenig Potenzial unterstellt und dem Güterverkehr eine zu geringe Bedeutung zugemessen. Dies alles aufgrund von „gefühlten“ Bewertungen der unteren, jungen Sachbearbeiterebene, wie es uns in Gesprächen mitgeteilt wurde.

Auch der Oberbürgermeister des Oberzentrums Coburg, welches einen bedeutenden Einfluss auf den Landkreis hat, tritt in diesem Fall nicht das Interesse der Wirtschaft und der Bevölkerung der Region und der Stadt Coburg. So hat der Oberbürgermeister Coburgs, frisch gewählt 1990, im Raumordnungsverfahren dafür gesorgt, dass die ICE-Trasse nicht durch den Hauptbahnhof Coburg geführt wur-



Weiter nach Coburg? Die Teilung Deutschlands ist hier noch nicht überwunden.

de, sondern an der Stadt vorbei läuft. Während andere Städte entlang der Trasse, wie Erlangen und Bamberg, politisch alles tun, um einen ICE-Halt für ihre Stadt zu bekommen, wird in Coburg seit Jahrzehnten eine verdeckte Verhinderungstaktik gefahren. Öffentlich, auch auf-



Foto: © fotolia



Zukünftig fährt der ICE zwischen Erfurt und Nürnberg. Viele Regionen in Deutschland wären froh um die Möglichkeit eines Zugangs zum Hochgeschwindigkeitsnetz, in der Region Coburg ist die Politik scheinbar von anderen Interessen geleitet.

grund des Drucks der IHK haben der Stadtrat und der Kreistag den Lückenschluss der Werrabahn per Beschluss formal gefordert. Dies war die Bedingung des bayerischen Wirtschaftsministeriums, um das Vorhaben überhaupt für den Bundesverkehrswegeplan anzumelden.

Hinter den Kulissen wird jedoch ein Lückenschluss weiter hintertrieben und zwar durch die stillschweigende Unter-

stützung des Vorgehens der Gemeinde Lautertal sowie durch die unterbliebene politische Intervention von Stadt und Landkreis Coburg bei der bayerischen Staatsregierung. Nachdem offenbar wurde, dass die IHK Coburg eine Untersuchung zum Güterverkehrspotenzial in Auftrag geben wird, wurde durch die Stadt die weitgehende Entwidmung des Güterbahnhofs Coburg betrieben, wäh-

rend Städte in der Region, wie Bamberg, Hof und Nürnberg, massiv den Ausbau ihrer Terminals für den kombinierten Verkehr forcieren. Die Entwidmung des Güterbahnhofs Coburg, hier übrigens nach dem formal korrekten Verfahren, wurde in ein städtebauliches Entwicklungskonzept verpackt. Auf dem Gelände soll eine Achse für Wissenschaft, Forschung und Design entstehen. Entstanden sind bislang nur Parkplätze, die Hochschule Coburg hat ihre Erweiterung ausschließlich auf dem eigenen Gelände vorgesehen.

Eine kleine Minderheit in der Region verhindert durchaus erfolgreich die Reaktivierung einer Bahnlinie, die nicht aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit stillgelegt wurde, sondern aufgrund der Teilung Deutschlands. Damit sorgt sie dafür, dass die Region vom Fernverkehr abgehängt wird und die wirtschaftliche Entwicklung in der Region Schaden nimmt. Die Anmeldung einer Verbindung von Südthüringen nach Coburg zum Bundesverkehrswegeplan wird aber die Chance einer sachlichen Prüfung eröffnen. Lokale Minderheiten dürfen die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur, die einer viel größeren Region dient, nicht blockieren.

Bernd Schlosser,  
Burkhard Eßig, Rainer Bier  
(alle PRO BAHN Coburg/  
Südthüringen),  
Matthias Oomen, Rainer Engel



## Der Kommentar

## Verpasste Chancen?

Man kann für die Wiederherstellung von Bahnlinien viele gute Gründe anführen. Dagegen steht immer die Forderung nach Wirtschaftlichkeit unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen.

In diesen Rahmenbedingungen kommt aber bisher nicht vor, was sich bereits spürbar vollzieht und in den nächsten Jahren immer stärker wird: die Wiederentdeckung der Städte als Wohnort und die Entleerung der ländlichen Räume. Bereits die Existenz eines guten öffentlichen Verkehrs als Alternative zum eigenen Auto ist heute ein wichtiger Standortvorteil. Für ein eigenwirtschaftlich denkendes Unternehmen wie die Deutsche Bahn AG ist es nur zu natürlich, Wachstumsregionen wie Bamberg und

Erlangen zu bedienen und Coburg links liegen zu lassen. Für die weniger stark entwickelten Regionen wird es immer wichtiger, Anschluss zu halten. So mag die jetzige Häuslebauer-Generation in Lautertal den Lärm der Eisenbahn fürchten – schon ihre Kinder werden die Häuser nicht verkaufen können, weil der Ort keinen Bahnhof hat. Wer es nicht glaubt, mag den Grundstücksmarkt in anderen Regionen studieren. Stadt und Kreis Coburg wollen dem rasch wachsenden Nürnberger Verkehrsverbund heute nicht beitreten, um lokale Vorteile zu behalten. Schon morgen werden die Menschen über die Kreisgrenze in den Verkehrsverbund abwandern. Nein, das ist nicht meine persönliche Voraussage, das sind harte Fakten, die mittlerweile wissenschaftlich belegt

sind. Aber anders als in Nordrhein-Westfalen, das sich ein eigenes Forschungsinstitut leistet, werden solche Fakten in Bayern und Thüringen nicht systematisch gesammelt.

Daher dringen sie auch nicht in die Köpfe der Bürger und Politiker, deren Augen nicht für Weitsicht taugen. Wenn dagegen einige Aktive eines Fahrgastverbandes PRO BAHN antreten, ist dieses Engagement oft die einzige Chance für die Region. Wir werden bald erleben, dass verpasste Chancen nicht ein zweites Mal bestehen.

Rainer Engel