

Auszug aus „SCHIENE aktuell 2/2013“

Ringens um den Lückenschluss zwischen Coburg und Südthüringen

Nach der Stadt Coburg beschloss auch der Coburger Kreistag am 22.01.13 in einer Sondersitzung, die Aufnahme „eines“ Lückenschlusses zwischen Coburg und Südthüringen in den Bundesverkehrswegeplan zu beantragen. Dieser Plan wird demnächst fortgeschrieben, und nur darin enthaltene Projekte haben auch die Chance, vom Bund finanziert zu werden. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer äußerte sich bereits positiv dazu.

Auslöser war, dass nach aktueller Lage der Dinge die 125.000 Einwohner der beiden Kommunen kaum von der für 2017 geplanten Eröffnung der Schnellfahrstrecke Erfurt - Ebensfeld (- Nürnberg) profitieren werden. Die Deutsche Bahn AG meint, dass dieses Potenzial nicht für einen ganztägigen ICE-Systemhalt in Coburg ausreicht. Zumal dieser etwa 7 Minuten Reisezeitverlängerung zur Folge hätte, da die ICE die Schnellfahrstrecke über enge Verbindungskurven verlassen müssten. Der Coburger Oberbürgermeister hatte nämlich in den 1990er Jahren verhindert, dass die Züge auf der vorhandenen geradlinigen Trasse durch die Stadt fahren...

Die PRO BAHN Regionalgruppe Coburg - Südthüringen überzeugte seit 2004 in unzähligen Gesprächen Kommunalpolitiker, Bundestagsabgeordnete, Vertreter der Verkehrsministerien und Industrie- und Handelskammern (IHK) von der Notwendigkeit einer neuen Schienenverbindung zwischen Coburg und Südthüringen. Dadurch können etwa 300.000 zusätzliche Reisende als Potenzial für den ICE-Halt in Coburg gewonnen werden. Im Freistaat Thüringen nahmen die Regierungsparteien CDU und SPD diesen Lückenschluss 2009 in ihre Koalitionsvereinbarung auf. Die IHK's gaben mit Unterstützung der Bundesländer 2012 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag. Zwischen Kassel und Nürnberg wurden die Auswirkungen auf den Personen- und Güterverkehr sowie die zu erwartende Wirtschaftlichkeit des Lückenschlusses untersucht. Wenn der Lückenschluss weitgehend auf der vorhandenen Werrabahn-Trasse erfolgt, erzielt er das hervorragende Nutzen-Kosten-Verhältnis von 6,6!

Das ist auch vielen Vorteilen für den regionalen und überregionalen Schienengüterverkehr zu verdanken, der deutlich kostengünstiger abgewickelt werden könnte. (Dies ist umso wichtiger, als die Neubaustrecke aufgrund des Begegnungsverbotes von Güter- und Personenzügen in den Tunnels nur sehr eingeschränkt nutzbar sein wird.) Güterströme in/aus der Region Südthüringen in die Metropolregionen Nürnberg und München sowie die Wachstumsregionen Norditalien, Österreich und Südosteuropa würden vom Lückenschluss profitieren. Der Coburger Wirtschaft brächte er attraktivere Anbindungen an die Nordseehäfen und die Wirtschaftsregionen Ruhrgebiet, Belgien/ Niederlande und Großbritannien.

Folglich meldeten auch beide Länder „einen“ Lückenschluss zur Fortschreibung des

Bundesverkehrswegeplanes 2015 an. Auf eine konkrete Trasse konnte man sich aber nicht einigen: Nach wie vor sind Verbindungen von Coburg (auf der alten Werrabahntrasse) nach Eisfeld oder über Bad Rodach (und eine etwa 12 km lange Neubaustrecke) nach Hildburghausen im Gespräch.

Immer wieder tauchen neue und überarbeitete Gutachten auf, die bereits bekannte Argumente aufwärmen. Man bekommt den Eindruck, dass die Politiker sich dadurch vor einer Entscheidung drücken wollen. Und einfach nicht erkennen wollen, dass die Nutzung der Neubaustrecke Ebenfeld - Erfurt die einfachste, billigste und am schnellsten zu realisierende Lösung wäre: Eine Verbindungskurve von Coburg zu den neuen Gleisen nach Norden wird ohnehin gebaut, so dass man nur noch für den Abzweig von der Neubaustrecke nach Eisfeld sorgen müsste. PRO BAHN setzt sich seit Jahren bei den Verantwortlichen dafür ein und erntet meistens Zustimmung. Scheinbar wird dieses Erkenntnis dann aber hinter verschlossenen Türen undurchschaubaren Parteitaktiken geopfert.

Es tut weh zu sehen, wie sich die Schienen- und Straßennetze seit der „Wende“ in Coburg und Südthüringen auseinander entwickelt haben. Und der Trend hält an: Während die Forderungen für den Lückenschluss der Bahn windelweich sind, wird der Straßenbau fortgesetzt. Ramsauer betonte denn auch in seiner Stellungnahme, dass auch der Ausbau der B 4 im Weichengreuth in Coburg sowie der B 303 bei Oberelldorf in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden sollen.