

Eisenbahnbundesamt  
Außenstelle Nürnberg  
Herr Zehe  
Eilgutstraße 2  
**90443 Nürnberg**

**PRO BAHN**   
**Ihr Fahrgastverband**  
Regionalgruppe Coburg/Südthüringen  
Rainer Bier  
Steinweg 51  
96450 Coburg  
Tel.: (09561) 234737  
E-Mail: rainer.bier@web.de

28.04.2010

**Plangenehmigungsverfahren ... für Rückbaumaßnahmen im Bf Coburg Gbf**  
**621 ppo/002-2301\*027 (6311) 131,363**  
Bezug. Veröffentlichung des EBA vom 29.03.2010

### **Stellungnahme**

Der Güterbahnhof Coburg insgesamt oder Teile davon sind nicht entbehrlich. Dies ergibt eine Analyse des Schienengüterverkehrspotentials der IHK Coburg für den Kammerbezirk Coburg aus dem Jahr 2009.

In der o. g. Analyse wurde das Güterverkehrspotential im Kammerbezirk Coburg erfasst. Demnach haben die Unternehmen ein riesiges Güterverkehrsaufkommen, das eindeutige schienenaffine Schwerpunkte aufweist.

Belegt wird dieses Potential auch durch das Interesse von zwei Unternehmen im Coburger Güterbahnhof ein Terminal zu betreiben. Einmal im Jahr 2002 und einmal im Jahr 2009. Beide Unternehmen sind aufgrund des Frachtaufkommen von einem profitablen Betrieb ausgegangen.

Allein für die beiden Seehäfen Hamburg und Bremerhaven liegt das Aufkommen bei ca. 10.000 LKW-Äquivalenten<sup>1</sup> /Jahr. Davon werden bereits heute 60-70% über die Schiene transportiert. Das Aufkommen in/aus der Region Köln/ Düsseldorf/ Ruhrgebiet und nördliches Nordrheinwestfalen beträgt ca. 9.000 LKW-Äquivalente /Jahr. Für Belgien/ Niederlande/ Großbritannien, welche in einer Transportachse liegen, beträgt das Transportaufkommen ca. 5.000 LKW-Äquivalente.

Auch das Aufkommen in/aus Richtung Süden in die Metropolregion München und Österreich hat mit ca. 4.000 LKW-Äquivalenten ebenso wie in/aus Norditalien mit ca. 3.000 LKW-Äquivalenten/ Jahr eine güterverkehrstaugliche Größe.

Mit dem Schienengütertransport lassen sich potentielle Einsparung von geschätzt mindestens 4 bis 7 Mio. Euro pro Jahr für die Unternehmen im Kammerbezirk der IHK zu Coburg generieren (Berechnungsbasis sind die Kosten 2008/2009). Bis zum

---

<sup>1</sup> Ein LKW- Äquivalent entspricht einer LKW-Ladung eines 40-Tonnen-LKWs. Maßeinheit ist das LKW-Äquivalent, weil eine Angabe in Tonnen ein verfälschtes Bild wiedergibt, da die verschiedenen Ladegüter pro Volumeneinheit unterschiedlich schwer sind. Mit der Angabe in LKW- Äquivalenten kann der tatsächliche Bedarf an Transportkapazität d.h. an Güterwagen und Güterzügen ermittelt werden.

Jahr 2020 ist von einer Steigerung der LKW-Transportkosten von zusätzlich 30 bis 40 % auszugehen. Der Kostenvorteil zugunsten des Schienentransportes wird sich wegen der Überlastung des deutschen Autobahnnetzes bis 2020 weiter verschieben.

**Diese Kostenersparnis für die Unternehmen lässt sich nur realisieren, wenn in der Region Coburg direkt auf die Schiene verladen werden kann.**

Dazu ist ein Terminal erforderlich, das eine ausreichend große Kapazität hat und allen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Speditionen diskriminierungsfrei zur Verfügung steht.

Nach einer Prüfung aller möglichen Standorte in der Region, auch des bestehenden Terminals in Sonneberg, hat sich der Güterbahnhof Coburg als der verkehrstechnisch optimalste und auch wirtschaftlichste herausgestellt. Andere Standorte sind weniger geeignet. Am Güterbahnhof Coburg existiert eine funktionierende Gleisinfrastruktur einschließlich der Sicherungstechnik und Oberleitungen. Für den Betrieb eines Güterverkehrsterminals sind auch die Flächen zwischen den Gleisanlagen und der Itz erforderlich.

Eine künftige Nutzung des Güterbahnhofes Coburg als Güterverkehrsterminal steht dem Interesse der Stadt Coburg an der Einrichtung eines Bandes für Wissenschaft, Forschung und Design nicht entgegen, da dieses an einem anderen, besser geeigneten Standort umgesetzt werden kann.

Dies sind die Bahnflächen um den ehemaligen Lokschuppen, ggf. einschließlich des Brockhardgeländes. Diese Flächen liegen direkt an der B 4, von der aus eine direkte Anbindung erfolgen kann, ohne das innerstädtische Straßennetz zu belasten. Die Flächen sind in fußläufiger Entfernung zu den Instituten der Fachhochschule und mit der Nutzung der denkmalgeschützten Bahngelände einschließlich der Drehscheibe lässt sich ein architektonisch hochkarätiges Ambiente für Technik, Forschung und Design schaffen, als Gegengewicht zur Entwicklung des Coburger Südens im Sinne einer ausgewogenen Stadtentwicklung.

Die bislang von Seiten der Stadt angeführten Argumente gegen die Einrichtung eines Güterverkehrsterminals am Güterbahnhof sind nicht stichhaltig. Eine zusätzliche Erschließung der Flächen am Güterbahnhof von der B 4 aus, über die Unterführung Wassergasse und das Gelände „Max Karl“ ist denkbar und sinnvoll.

Wichtig ist, zum jetzigen Zeitpunkt die Möglichkeiten zur Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Coburg nicht ohne Not zu verbauen. Eine baurechtliche Überplanung des Geländes muss auch die Möglichkeit zur Einrichtung eines Güterverkehrsterminals beinhalten. Der alternative Standort „Lokschuppen/ Brockhardgelände“ sollte in die Planungen einbezogen werden.

Der Schienengütertransport ist die Zukunft im Transportwesen. Elektro-LKWs wird es auch auf lange Sicht nicht geben. Sich jetzt ohne Notwendigkeit und Zeitdruck den Standort Güterverkehrsterminal auf Dauer zu verbauen, ist nicht im Interesse der Mitgliedsunternehmen der IHK zu Coburg.

PRO BAHN Coburg/ Südthüringen  
Rainer Bier, Sprecher