

Neue Presse Coburg

Coburg

03.04.2009

## **Pressemitteilung**

### **Die Initiative von Pro Bahn wird durch das Gutachten zur Reaktivierung der Werrabahn vollumfänglich bestätigt**

Das Ergebnis des Gutachtens hat die Variantenuntersuchung, die Pro Bahn bereits 2005 durchgeführt hat in vollem Umfang bestätigt. Pro Bahn hat bereits damals festgestellt, dass die Reaktivierung der Werrabahn die wirtschaftlich und verkehrstechnische sinnvollste Variante ist. Pro Bahn sieht sich um so stärker bestätigt, als die Potentialabschätzung des Gutachtens erhebliche Defizite hat.

So hat sich der Gutachter darauf festgelegt, das Potential für eine Stadtbahn zu untersuchen. Eine Stadtbahn entspricht einer Straßenbahn.

Zur Sicherung eines ICE-Haltes im Oberzentrum Coburg ist eine Straßenbahnverbindung jedoch absolut untauglich. Auch für die attraktive Anbindung der Region Südwestthüringen an das Oberzentrum Coburg ist eine Straßenbahn, die sehr viele Haltepunkte hat nicht brauchbar. Notwendig ist eine attraktiv schnelle Regionalexpress-Verbindung zwischen den ICE/IC Haltepunkten Eisenach und Coburg und zeitlich dazwischen eine langsamere Regionalbahn, die die Erschließung in der Fläche gewährleistet. In Eisenach hat der Regionalexpress dann direkten Anschluss bspw. an den IC zum Flughafen Frankfurt und in Coburg an den ICE nach Berlin und München. Mit dieser attraktiven Verbindung ist ein erheblicher Fahrgastgewinn für den ICE-Halt Coburg zu erreichen. Erschlossen werden u.a. die Städte entlang der Werrabahn wie Eisenach, Bad Salzungen, Wernshausen, Meiningen, Grimmental, Hildburghausen und Eisfeld. Dieser Regionalexpress ist hier von den Fahrzeiten her dem Pkw weit überlegen. Der ICE-Halt Coburg ist für die Region Südwestthüringen alternativlos, da sich mit dem Zugang zum ICE in Coburg die Reisezeit nach Nürnberg und München um wenigstens eine Stunde verkürzt. Hier besteht ein riesiges Potential für den Fernverkehrshalt Coburg, den es mit dem Gutachten zu verifizieren galt. Dies ist nicht erfolgt. Solche Potentialabschätzungen sind jedoch verkehrsplanerischer Standard. So hat die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen erst aktuell eine Potentialabschätzung für den angedachten Halt Ilmenau an der ICE-Neubaustrecke problemlos durchgeführt. Mit einem negativen Ergebnis übrigens, was einen länderfinanzierten Regionalexpress auf der ICE-Trasse endgültig ad acta legt.

Auch im Nahverkehr, also im Verkehr, der nicht die Weiterfahrt mit dem ICE zum Ziel hat, besteht ein riesiges Potential, das nicht ermittelt wurde. Nach den Potentialabschätzungen von Pro Bahn sind auf der Strecke täglich bis zu 4000 Fahrgäste zu

erwarten, wenn gesamt Südthüringen einbezogen wird und nicht nur die wenigen grenznahen Kommunen. Rückläufige Bevölkerungszahlen bis 2017 (Zeitpunkt der Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke) werden durch steigende Kraftstoffpreise und eine künftige Pkw-Maut mehr als ausgeglichen.

Ein gleiches Defizit des Gutachtens ist die Potentialabschätzung des Güterverkehrs. Auch diese wurde nicht durchgeführt. Stattdessen haben die Gutachter die Deutsche Bahn zum Hafenhinterlandverkehr befragt und sind dann zum Entschluss gekommen, dass sie diese aufwändige Untersuchung nicht machen. Statt dessen soll die Güterverkehrs-Potentialabschätzung von der IHK zu Coburg gemacht werden. So die Aussage der Gutachter am 9.12.2008 in der Sondersitzung des ÖPNV-Ausschusses. Hafenhinterlandverkehre sind Verkehre, die die in den Seehäfen Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven, Hamburg, Rotterdam, Antwerpen angelandeten Container auf dem europäischen Kontinent verteilen. Diese Funktion sollte die Werrabahn nie übernehmen, sondern das regionale Schienengüterverkehrsaufkommen aufnehmen, um der regionalen Wirtschaft eine kostengünstige Alternative zum großräumigen Lkw-Transport anzubieten. Für den Hafenhinterlandverkehr gibt es bereits zwei leistungsfähige Güterverkehrsstrecken. Dies ist die künftige Neubaustrecke München - Berlin - Hamburg und die „Altstrecke“ Lichtenfels, Kronach, Saalfeld, Leipzig/Halle, Berlin - Rostock.

Eine Untersuchung der FH Erfurt vom Mai 2008 bestätigt der eingleisigen Werrabahn das Vorhandensein eines bedeutenden Schienengüterverkehrs im Bestand ebenso wie vorhandene Potentiale. Eine Strecke, die nicht güterverkehrstauglich ist, wird weder vom Bund noch von den Ländern finanziert.

Ein zweigleisiger Ausbau der Werrabahn ist nicht erforderlich und völlig überzogen. Insbesondere nicht für einen rund 16 Kilometer langen Wiederaufbau, bei dem die Strecke davor und dahinter nur eingleisig ist.

Das gilt auch für die Festlegung der Gutachter, dass nur eine Nebenbahn in Frage kommt. Die Werrabahn ist eine Hauptbahn und wurde als solche gebaut. Jetzt den Lückenschluss als 16 km lange Nebenbahn zwischen zwei Hauptbahnen zu bauen, ist unsinnig. Damit muss auch die Frage zur Finanzierung neu gestellt werden. Wird die Werrabahn als Hauptstrecke gebaut, für schnelle Regionalexpresszüge und für den regionalen Güterverkehr, kommt der Bund mit einer 100-prozentigen Finanzierung ins Spiel. Ein weiteres Defizit im Gutachtens ist, dass die Baukosten der Deutschen Bahn für Nebenbahnen zu Grunde gelegt wurden. In Deutschland werden nachweislich Eisenbahnstrecken von privaten Eisenbahnbetreibern für die Hälfte des Geldes gebaut, das die Deutsche Bahn verlangt. Pro Bahn bleibt dabei: die Reaktivierung der Werrabahn ist für 60 Mio. € zu realisieren. Politisches und planerisches Geschick vorausgesetzt, finanziert der Bund die Strecke ohne Beteiligung der Kommunen.

Auch haben die Gutachter nicht den rechtlichen Status der ehemaligen Werrabahn abgefragt. Nach Aussage des Eisenbahnbundesamtes und der Deutschen Bahn ist die Werrabahn im Lautertal noch als Eisenbahn gewidmet und als solche in vier bis fünf Jahren, einschließlich der Planfeststellung wieder aufzubauen. Und die Deutsche Bahn hat in Gesprächen bestätigt, ohne Werrabahn und die Fahrgäste aus Südwestthüringen bekommt das Oberzentrum Coburg keinen ICE-Halt.