

PRO BAHN

Regionalgruppe Coburg/Südthüringen
Gemeinnütziger Fahrgastverband



Rainer Bier
Steinweg 51
96450 Coburg
☎ 09561/ 23 47 37
mobil: 0176/ 29 627 888

Positionspapier zur Aufwertung des Oberzentrums Coburg durch die verbesserte Anbindung an das regionale, nationale und europäische Schiennetz

Das Oberzentrum Coburg liegt im regionalen, nationalen und europäischen Bahnnetz in einer Sackgasse. Die Verbindungen im Nahverkehr sind stark nach Süden Richtung Nürnberg und München ausgerichtet. Die Verbindung nach Norden nach Sonneberg hat nur lokale Bedeutung. Die Fahrt aus der „Sackgasse“ Coburg kann nur über Lichtenfels erfolgen. Um Anschluss an den Fernverkehr in Richtung Norden zu erhalten, ist eine Fahrt mit dem Nahverkehr nach Lichtenfels notwendig, die mit einer halbstündigen Umsteigezeit zum ICE Richtung Leipzig, Berlin, Hamburg verbunden ist. Fahrten Richtung Nordwesten (Kassel, Hannover, Dortmund, Bremen) sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr sind nur mit erheblichen Umwegen über Würzburg möglich.

Güterverkehr per Schiene findet aus dem Raum Coburg praktisch nicht statt.

Fazit: die Region Coburg liegt in einer bahntechnischen Sackgasse, die nach Norden zum Wirtschaftsraum Südthüringen geschlossen ist.

Siehe dazu die beigefügte Karte mit der Darstellung dieser Situation im deutschen Schiennetz..

Der Fahrgastverband Pro Bahn Ober- und Mittelfranken haben einen Vorschlag entwickelt, wie diese Isolation mit relativ geringem Aufwand zu lösen ist. Dies ist die Reaktivierung der Werrabahn zwischen Coburg und Eisfeld

In einer tabellarischen Zusammenstellung haben wir die Situation heute und nach Fertigstellung der ICE-Neubaustrecke Nürnberg Erfurt verglichen und bewertet.

Verglichen und bewertet wurde die Schieneninfrastruktur ebenfalls nach einer Reaktivierung der Werrabahn zwischen Coburg und Eisfeld.

Mit dieser Maßnahme werden drei wesentliche Verbesserungen für die Region erreicht.

1. Anbindung Südthüringens an den ICE Halt Coburgs und damit Aufwertung des Oberzentrum Coburgs zum Systemhalt
2. Wiederherstellung einer Diagonalverbindung von Nordwest nach Südost, zwischen Eisenach und Lichtenfels. Eine leistungsfähige Schienenverbindung existiert in der Relation Eisenach-Lichtenfels nicht und wird auch mit der ICE-Neubaustrecke nicht geschaffen. Die Werrabahn ist die kürzeste Schienenverbindung zwischen Südthüringen und Oberfranken. Sie ist zudem prädestiniert, Verkehr zwischen den Nordseehäfen, dem östlichen Ruhrgebiet und Tschechien / Prag aufzunehmen
3. Neue und bessere Verkehrsverbindungen und Angebote innerhalb der Region um die internen Verkehrsbedarfe alternativ zum Straßenverkehr insbesondere im Berufsverkehr abzudecken.

Damit verbessert sich das Mobilitätsangebot sowohl für die Wirtschaft als auch für die privaten Haushalte in der Region.

Coburg liegt dann verkehrsgeschichtlich „wie die Spinne im Netz“ zentral im Schienennetz.

Zielsetzung

Zielsetzung ist Erreichung des Planungsrechtes bis 2008 dem 150-jährigen Bestehen der Werrabahn. Dies ist nur erreichbar, wenn sich die politischen Entscheidungsträger in der Region sowohl auf thüringischer Seite als auch auf bayrischer Seite für das Erreichen dieses Ziels einsetzen.

Betriebskonzept: Regionalexpresskonzept

Zur Erschließung der Region Südthüringen/Oberfranken und zur Gewährleistung der Anbindung der Region an das nationale und europäische Schienennetz haben wir ein Betriebskonzept vorgelegt, das die Lücke zwischen dem Nahverkehr in der Region und dem schnellen Fernverkehr schließt. Das Konzept basiert auf schnellen, langlaufenden Regionalexpresszügen, die die schienenbezogene Mobilität in der Region zwischen Kassel und Leipzig, Würzburg und Marktredwitz herstellen und gewährleisten sollen. Die von uns vorgeschlagenen REX –Verbindungen füllen als

Verkehrsangebot die Lücke zwischen den heutigen Regionalexpress- und Intercityzügen und entsprechen den ehemaligen Interregioverbindungen. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass das Oberzentrum Coburg nach dem Wegfall des ICE-Haltes Lichtenfels, der Fernverkehrsbahnhof für die Region wird. D.h. das REX-Konzept wertet den Bahnhof Coburg als Knotenpunkt stark auf. Ziel ist es, aufgrund des Fahrgastaufkommens zu erreichen, dass Coburg zum Systemhalt für die ICE-Züge nach München und Berlin wird.

Die Voraussetzung zur Realisierung unseres REX-Konzeptes und damit zur Aufwertung des Wirtschaftsstandortes Coburg ist die Reaktivierung der Werrabahn, die als leistungsfähige Ost-West Verbindung gebaut wurde, und diese Funktion auch heute mit relativ geringem Aufwand erfüllen kann.

Um das Ziel eines Oberzentrums adäquaten Systemhaltes zu erreichen, muss allerdings auf der Stadtebene gewährleistet werden, dass die Stadtbusse als Zu- und Abbringer in das System integriert werden und auf die im Takt fahrenden Zugverbindungen ausgerichtet werden.

Abgrenzung von der BI „Das bessere Bahnkonzept“

Das Bürgerinitiative „Das besser Bahnkonzept“ hat Alternativen zur planfestgestellten ICE-Neubausstrecke Nürnberg – Erfurt vorgelegt.

In diesen Alternativ-Vorschlägen wird richtig erkannt, dass die Erschließung der Region Südthüringen Oberfranken nicht gegeben ist. Die Überlegungen der Bürgerinitiative gehen prinzipiell in die Richtung diesen schwerwiegenden mangel der ICE-Neubauplanung zu beheben.

Allerdings ist es aus bautechnischen und fahrdynamischen-physikalischen Gründen ausgeschlossen die Planungsvorschläge der BI zu realisieren.

Diese Feststellung wird sowohl von den Fachleuten aus dem Bundesverkehrsministeriums, der Bahn und der Verkehrsinitiative Fahrgastverband Pro Bahn geteilt.