

Details zum Lückenschluss Eisfeld - Coburg



Trasse der alten Werrabahn östlich von Eisfeld

Zwischen der südthüringischen Stadt Eisfeld und der bayerischen Gemeinde Lautertal bis zum Ortsteil Oberlauter ist die Trasse der Werrabahn weitestgehend nutzbar. Die Trasse ist so im Gelände erhalten. Die Gleise sind allerdings abgebaut und die Brücken auf bayrischer Seite wurden zerstört.

Im Bereich der Gemeinde Lautertal wurden einige wenige Grundstücke auf der Trasse verkauft und mit Einfamilienhäusern überbaut. Diese Bereiche lassen sich relativ einfach durch einen leichten Verschwenk der Trasse umfahren. Es handelt sich um eine Gesamtstrecke für eine Neutrassierung von ca. 600 Metern, bei einer Gesamtlänge der Trasse von 25 Kilometern. Auch in der Ortslage von Dörfles-Esbach ist die Trasse bebaut. Zur Umfahrung ist eine Neutrassierung von ca. drei km Länge erforderlich, um -von Oberlauter kommend- an die bereits gebaute Einschleifungskurve der ICE-Trasse nach Coburg-Hauptbahnhof östlich von Dörfles-Esbach anzuschließen (Siehe Foto unten). Ab 2017 könnte dann in Coburg in die ICE-Züge in Richtung Nürnberg/München oder Berlin / Erfurt umgestiegen werden.



Trasse der Verbindungskurve von der ICE-Strecke bei Coburg zur Werrabahn im Bau (2006)

Länge des Lückenschlusses: ca. 25 km, davon drei Kilometer Neubau; Kosten für den Wieder- bzw. Neubau: ca. 60 Mio. €.

Weitere Kosten entstehen durch das Ertüchtigen der Werrabahn für Fahrgeschwindigkeiten von durchgehend 120 km/h, eventuell Ausbau für Neigetechnik.

Zum Vergleich: die ICE-Strecke Erfurt – Ebsfeld wird ca. 6 Milliarden € kosten, die Thüringer – Wald – Autobahn hat 2,4 Milliarden € gekostet.

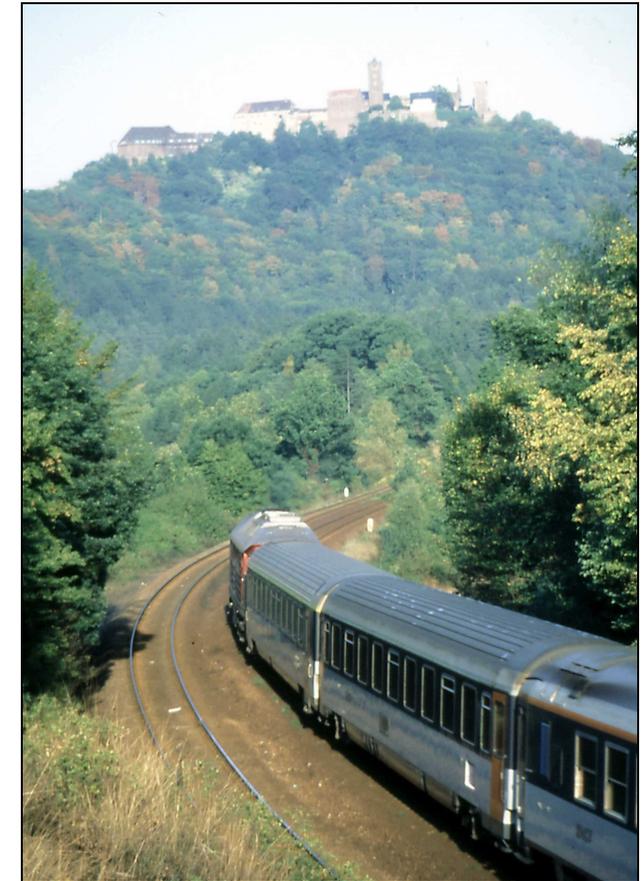
Vorteile des Lückenschlusses:

- Schneller Anschluss für Südthüringen an die ICE Strecke Berlin – München in Coburg und für Oberfranken an die ICE-Strecke Berlin – Frankfurt in Eisenach.
- Genügend Fahrgäste für einen ständigen ICE-Halt Coburg durch Vergrößern des Fahrgastpotentials um ca. 300.000 Nutzer durch Erschließen Südthüringen bis über Meiningen und Suhl hinaus.
- Der Landkreis Sonneberg erhält Anschluss an das ICE-Netz über den ICE-Halt Coburg. Ansonsten bleibt der Landkreis abgehängt.
- Schaffen einer Alternative zum PKW für Pendler und Touristen zwischen Südthüringen und den fränkischen Wirtschaftsräumen vor dem Hintergrund steigender Energiekosten und zunehmender Umweltbelastung und der Einführung der PKW-Maut.
- Deutlich mehr Fahrgäste auf der Werrabahn, vor allem auf dem schlecht ausgelasteten Teil zwischen Grimmenthal und Eisfeld.
- Im Güterverkehr erhält Südthüringen wieder Anschluss an die Zentren Süddeutschlands und Südeuropas.
- Die Region Nordwestoberfranken erhält im Güterverkehr einen schnellen und komfortablen Zugang zu den Nordseehäfen
- Schaffen von Güterverkehrskapazitäten abseits überlasteter Magistralen
- Verkürzen der Strecke und Fahrzeit aus Tschechien / Nordbayern zu den Nordseehäfen um mehr als 100 km. Aus dem Wirtschaftsraum Südthüringen können durch das Zusammenführen des regionalen Stückgut- und Containerverkehrs mit dem Gütertransitverkehr kostengünstig die Nordseehäfen erreicht werden.

Kein Lückenschluss bedeutet:

- Nächster Fernverkehrshalt für die Landkreise Sonneberg und Coburg ist ab ca. 2017 Bamberg, die Erreichbarkeit der Region verschlechtert sich deutlich gegenüber dem Status Quo.
- Der Zugang für die Wirtschaftsunternehmen der Region Sonneberg und Nordwestoberfranken zu den Nordseehäfen bleibt umständlich über Sonneberg – Coburg – Hof – Magdeburg – Bremen/Hamburg)
- Die Unternehmen Südthüringens haben weiterhin deutlich eingeschränkten Zugang zu den auf der Schiene erreichbaren Wachstumsmärkten in Osteuropa und Asien. (ungenügende Kapazität Erfurt – Grimmenthal - Schweinfurt für Güterverkehr)
- Kein Zugang für den Güterverkehr zu der für den Güterverkehr ausgebauten Schnellbahntrasse Berlin – Erfurt – Nürnberg
- Trotz Investition von ca. 6 Milliarden € in die Schienen-Infrastruktur bleibt der Zugang im Güterverkehr ungenügend, im Personenverkehr verschlechtert er sich sogar!
- Zementieren des Wettbewerbsnachteils der Schiene gegenüber der Straße über 2017 hinaus.

Werrabahn Lückenschluss Süd-Thüringen-Express: Eisenach - Coburg in 100 Minuten



PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Regionalgruppe Coburg / Südthüringen
mitfahren! mitdenken! mitmachen!

Vergangenheit und Zukunft

Die Werrabahn ist am 2. November 2008 150 Jahre alt geworden. Im Jahre 1858 wurde sie nach nur einem Jahr Bauzeit eröffnete. Die Werrabahn verband die Eisenbahnknoten Eisenach und Lichtenfels und schloss die Region Südthüringen und Nordwestoberfranken an das deutsche Eisenbahnnetz an. Sie war die Voraussetzung zur Industrie- und Agrarentwicklung dieser Region.

In der Folge der deutschen Teilung wurde die Werrabahn zwischen Eisfeld (Thüringen) und Coburg unterbrochen – bis heute! Nach der deutschen Wiedervereinigung 1989 wurde der Lückenschluss der Werrabahn immer wieder gefordert, aber nicht ernsthaft verfolgt. Das Vorhaben war politisch tot. Die Ursache war u.a., dass mit den Planungen einer ICE-Trasse Mitte der 1990er Jahre zwischen Nürnberg und Erfurt der Werrabahn – Lückenschluss als eine Konkurrenz zu der Hochgeschwindigkeitsstrecke gesehen wurde.

Allerdings haben sich mit dem Bau der ICE-Strecke Nürnberg – Erfurt die Voraussetzungen für den Lückenschluss der Werrabahn grundsätzlich verändert. Im Planungsverfahren hat sich die Stadt Coburg dafür eingesetzt, dass der ICE östlich an der Stadt vorbei fährt. Damit fällt ein ICE-Halt in Coburg weg. Für einen dauerhaften ICE-Halt ist Coburg zu klein. Für die Anbindung Coburgs werden zwei Einschleifungskurven von der ICE-Trasse auf die „Alt-Strecke“ nach Coburg gebaut. Eine nördlich von Coburg bei Dörfles-Esbach und eine südlich von Coburg bei Niederfüllbach.

Da mit der Inbetriebnahme der ICE-Trasse voraussichtlich 2017 der ICE-Halt Lichtenfels ersatzlos wegfällt, wird die ganze Region einen schlechteren Fernverkehrsanschluss haben als aktuell. Auch gibt es mittlerweile die von der deutschen Bahn versprochenen Interregiozüge, die über Coburg fahren sollten, nicht mehr. Auch eine länderfinanzierte Regionalexpresslinie ist mehr als unrealistisch.

Pro Bahn hat auf diesen Misstand und dessen Lösung durch die Reaktivierung der Werrabahn solange hingewiesen, bis es politisch nicht mehr ignoriert werden konnte. Damit würde die Region Südthüringen einen schnellen und attraktiven Fernverkehrs-Anschluss über einen ICE-Halt in Coburg erhalten, insbesondere in die Metropolregionen Nürnberg und München. Dagegen ist die Fahrzeit über die ICE-Halte Erfurt und Würzburg nach Nürnberg oder München mit zusätzlichen 45 Minuten deutlich länger.

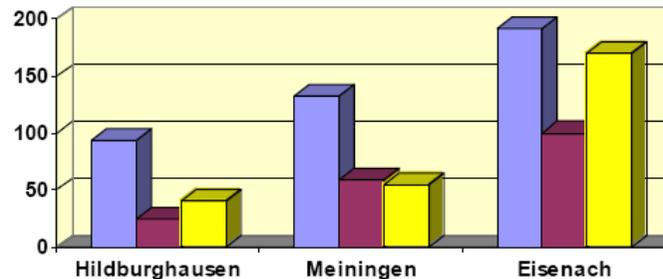
Als Reaktion auf die Initiative von Pro Bahn hat die Stadt Coburg zusammen mit dem Landkreis Coburg im Juli 2008 eine Machbarkeitsstudie für einen Lückenschluss in Auftrag gegeben.

Auch in den Kommunen und Landkreisen Südthüringens ist den Politikern klar, dass mit der Reaktivierung der Werrabahn eine Infrastruktur geschaffen werden kann, die sich für die wirtschaftliche Entwicklung der Region enorm positiv auswirkt.

Ein erheblicher Teil der Südthüringer Bevölkerung pendelt nach Coburg. Der öffentliche Nahverkehr ist nur mangelhaft ausgebaut, so dass die Nachfrage weitgehend durch den Pkw bedient wird.

Leider hat sich das thüringer Ministerium für Verkehr massiv gegen einen Reaktivierung ausgesprochen. Allerdings hat der Sprecher des Ministeriums am 6.10.2008 öffentlich angekündigt, dass der Freistaat Thüringen, sollte es zu einer Reaktivierung kommen, Nahverkehr auf der Strecke bestellt.

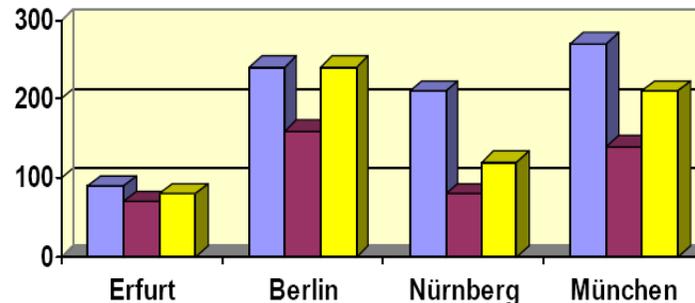
Fahrzeitvergleiche Nahverkehr in Minuten, von Coburg nach ...



Legende: **Bahn heute** **mit der Werrabahn** **mit dem Kfz**

Die Fahrzeit mit der Bahn von Hildburghausen nach Coburg dauert heute 93 Min. Mit dem Pkw ist man in 40 Minuten am Ziel, der Werrabahn-Lückenschluss ermöglicht eine Fahrzeit von etwa 25 Min. Das entspricht einer Zeitersparnis von über 60 Minuten für den Schienenverkehr. Für ein paar Minuten Fahrzeitgewinn gibt die DB bei den Schnellfahrtrassen oft mehrere hundert Millionen Euro aus.

Fahrzeitvergleich Fernverkehr in Minuten, von Hildburghausen nach..



Legende: **Bahn heute** **mit der Werrabahn** **mit dem Kfz**

Nach dem Lückenschluss beträgt die Fahrzeit über die Werrabahn und über die ICE Strecke von Hildburghausen nach Erfurt nur noch etwas mehr als 1 Stunde.

Mit dem Süd-Thüringen-EXpress von Eisenach nach Coburg

Heute benötigt man von Eisenach nach Coburg mit der Regionalbahn fast dreieinhalb Stunden für die rund 120 Kilometer. Durch den Lückenschluss würde sich die Fahrzeit zwischen den beiden Städten auf circa 1 ¼ Stunden halbieren. Mit einer Kombination aus Süd-Thüringen-Express und Regionalbahn könnten der ICE-Bahnhof Eisenach und der künftige ICE-Bahnhof Coburg optimal verbunden werden. Dies hätte erhebliche Vorteile für die Wohn-, Touristik- und Wirtschaftsräume Südthüringen und Westoberfranken.

Die reaktivierte Werrabahn ist auch für den Güterverkehr von Bedeutung, sowohl regional als auch international. Sie ist die kürzeste Verbindung für die Südthüringer ans Mittelmeer und für die Oberfranken an die Nordsee.

Der im Vergleich zum Auto rund viermal umweltfreundlichere Schienenverkehr hat bislang keine Lobby in Thüringen. Wenn Sie das ändern möchten und für den Lückenschluss der Werrabahn sind, dann sollten sie Mitglied bei Pro Bahn werden.

Die Landesregierungen von Thüringen haben seit der Wiedervereinigung das Straßennetz massiv ausgebaut. Im Gegenzug wurde auf über 20 Bahnstrecken der Personen- und Güterverkehr eingestellt. Die Reaktivierung der Werrabahn wäre eine überzeugende Möglichkeit besonders für die Thüringer Landesregierung, den vielen Worten zum umweltfreundlichen Bahnverkehr endlich auch Taten folgen zu lassen.

PRO BAHN 
Ihr Fahrgastverband

Regionalgruppe Coburg / Südthüringen
mitfahren! mitdenken! mitmachen!

Südthüringen: Bernd Schlosser Lengsfelder Straße 1b 36 460 DIETLAS Tel.: 03685 / 20040 email:	Coburg Rainer Bier Steinweg 51 96450 COBURG Tel.: 09561 / 23 47 37
--	--

b.schlosser@thueringen.pro-bahn.de Rainer.Bier@web.de
Weitere Informationen zu Pro Bahn unter: www.pro-bahn.de

Text/ Gestaltung: Rainer Bier, Folke Ebert, Bernd Schlosser, Gerd Weibelzahl

Titelbild: Die Werrabahn vor Eisenach, im Hintergrund die Wartburg