

Eisfeld-Coburg nicht mehr möglich, Bad Rodach-Hildburghausen zu teuer, und nun?

Südthüringer Franken rollen eine alte Idee wieder auf – Einschleifung bei Grümpen

„Eigentlich hätte man Anfang der 1990er Jahre das alternative Konzept des Vereins Das Bessere Bahnkonzept unterstützen müssen. So hätte die gesamte Region heute mit dem halben finanziellen Aufwand auch einen wirklichen Nutzen von den Investitionen. Heute haben wir eine Transit-Strecke für den Güter- und den Personenfernverkehr, die unsere fränkische Region südlich des Rennsteigs in zwei Jahren eher stärker vom Schienennetz abhängt, anstatt den heutigen Anschluss zu verbessern.“, meint Martin Truckenbrodt, Vorsitzender des Vereins Henneberg-Itzgrund-Franken. Die Streckenführung der Neubaustrecke nicht durch den sehr wichtigen Bahnknoten Lichtenfels zu legen, sei für die ICE-Neubaustrecke einer der größten planerischen Fehler. „Hier hätten sich die Coburger stärker für Lichtenfels einsetzen müssen. Heute haben die Coburger ihre Einschleifung und sie und die gesamte Region schauen trotzdem dumm aus der Wäsche. Selbst im thüringischen Ilmenau ärgert man sich, hatte man im Prinzip doch zugunsten Coburgs auf einen eigenen ICE-Halt verzichtet.“ Die Reaktivierung der Strecke Eisfeld-Coburg ist praktisch nicht mehr möglich. Selbst wenn die Überbauung der Strecke im Bereich der Gemeinde Lautertal wirklich unrechtmäßig gewesen sein sollte, wird heute niemand Dutzende Familien und deren schmucke Neubauten umsiedeln wollen. Ein Tunnelbau in diesem Bau wäre sehr kostenintensiv. Der Lückenschluss Bad Rodach-Hildburghausen wäre dazu im Vergleich mindestens doppelt so teuer. Was nun? Der in Seltendorf wohnhafte Vereinschef schaut sich die Grümpentalbrücke an und erinnert sich an eine alte Idee aus der grauen Vorzeit der ersten ICE-Streckenplanungen: Eine Einschleifung der Süd-Thüringen-Bahn bei Grümpen in die ICE-Neubaustrecke. Zwischen Rödental und Dörfles-Esbach könnten die Regional Express-Züge dann nach etwa 10 Kilometern gleich wieder die Transitstrecke in Richtung Coburg verlassen. Der Umweg über Schalkau gegenüber der direkten Anfahrt Eisfelds wäre in Bezug auf die Fahrzeit dadurch wohl auch ausgeglichen. Ein stündliches Zugpaar tagsüber sollte hierfür in den Fahrplan der ICE-Neubaustrecke integrierbar sein. Der Güterfernverkehr wird vermutlich eh vor allem nachts rollen, da ein Mischverkehr wegen der vielen Tunnel auf der Strecke bekanntlich aus technischen Gründen nicht möglich ist. Sonneberg hat bereits eine sehr gute Zuganbindung nach Coburg. Diese fehlt für Hildburghausen, für das ebenfalls Coburg als Oberzentrum fungiert, und auch für den kleinen, aber durchaus etwas bedeutenden, Bahnknoten bei Grimmenthal, wo es nach Meiningen und Bad Salzungen oder auch nach Suhl und Schweinfurt weiter geht. Also reicht es auch aus, wenn eine Einschleifung vorrangig nur in Richtung Schalkau und damit nach Eisfeld realisiert wird. Am Südportal des Bleißbergtunnels ist der Platz knapp, ein Einhängen einer Einschleifung in die Grümpentalbrücke wohl technisch nicht realisierbar und wäre, wenn doch möglich, zudem extrem kostenintensiv. Es bräuchte hier also etwas weiter nördlich einen zweiten kleinen Tunnel in Richtung Schalkau, auch wäre der zu überwindende Höhenunterschied hinunter nach Schalkau recht beträchtlich. Von der anderen Seite der größten Eisenbahnbrücke ihrer Art in Europa aus betrachtet, am Nordportal des Tunnels Müß, sieht die Situation anders aus. Man könnte die Einschleifung östlich der Brücke in Richtung Rauenstein in die von Sonneberg kommende Strecke vornehmen. Der Höhenunterschied zum Tunnel Müß läge vermutlich bei nur wenigen Metern, diese Neubaustrecke hätte weniger als 1,5 Kilometer Länge. Die Anhöhe zwischen Grümpen und Seltendorf könnte fast schon als Bahndamm genutzt werden, ein paar Bäume müssten fallen, ein etwas größerer Einschnitt in einen Hügel wäre notwendig, ein oder zwei kleine Brücken müssten her, die auch den gefährlichen Hügel der Meininger Chaussee nach unten drängen und damit deren hohes Unfallpotential an dieser Stelle entschärfen würden. Ein Rad- und Fußweg parallel zur B89 sollte hier dann auch gleich, zumindest für die Zukunft, mit vorgesehen werden. Hier gäbe es nur ein technische

Hürde: Die Neigung der ICE-Gleise am Einschleifpunkt vor dem Tunnel Müß. Das müssten die Ingenieure bewerten. Wäre das vielleicht trotzdem eine sinnvolle Alternative? Nachdem die ICE-Neubaustrecke im Laufe der Planungen aus Kostengründen höher gelegt wurde, könnte man diese Variante auf Grund geänderter heutiger Gegebenheiten erneut untersuchen lassen.