

Eisenbahnlückenschluss Südwestthüringen-Oberfranken

Anmerkungen zur aktuellen Diskussion



Quelle: Wikipedia – Autor: Maximilian Dörrbecker (Chumwa)

Henneberg-Itzgrund-Franken e.V.

Mai 2016

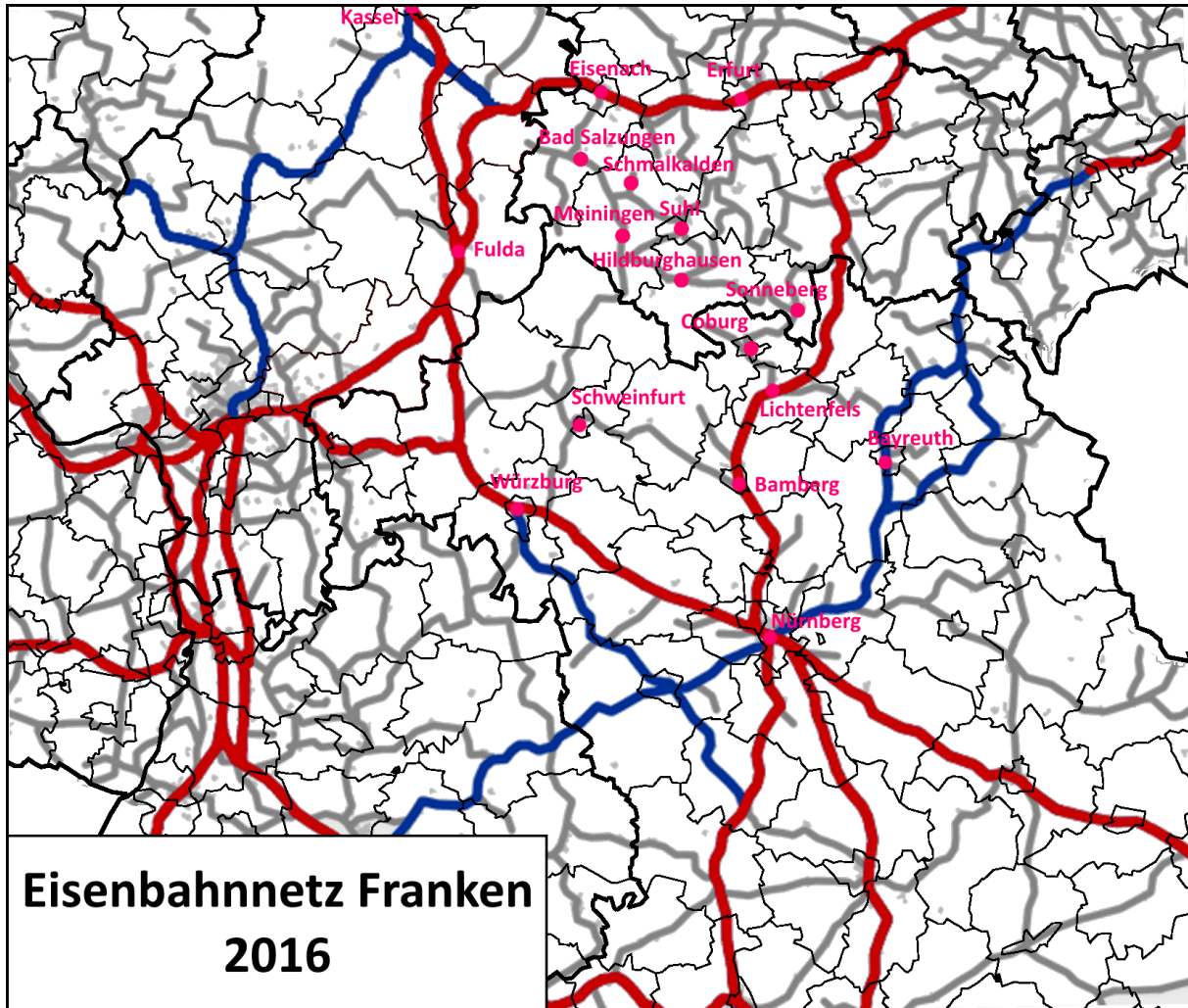
<http://www.henneberg-itzgrund-franken.eu/eisenbahnluECKenschluss/>

Inhalt

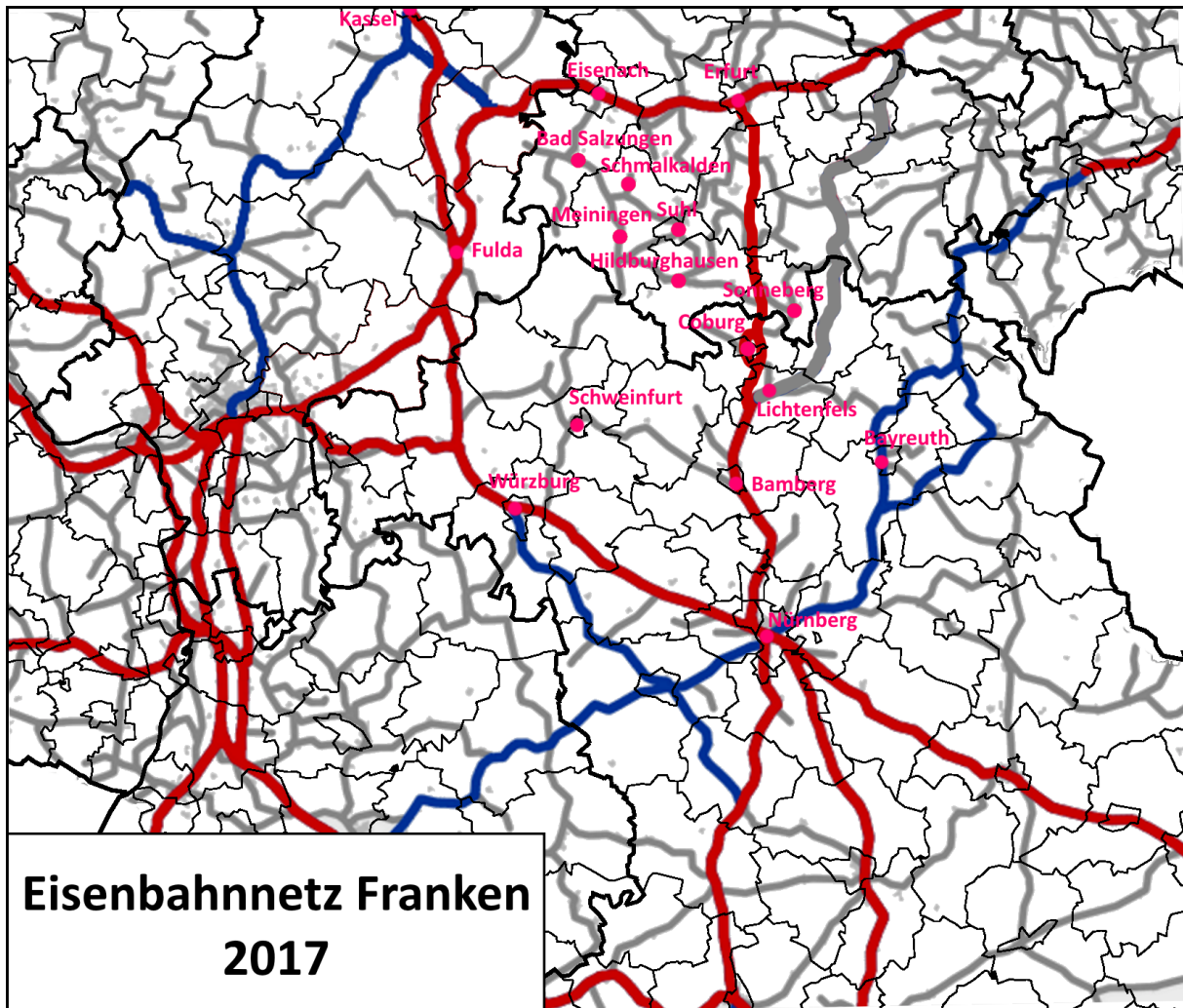
Einleitung.....	3
Vorgeschichte und IST-Situation	6
ICE-Strecke Nürnberg-Erfurt.....	6
Werrabahn	6
Das Bessere Bahnkonzept – Vieregg-Rössler	7
Kriterien für einen Lückenschluss Südwestthüringen-Oberfranken	7
Mehr Fahrgäste für den ICE-Halt Coburg	7
Östliches Einzugsgebiet für den ICE-Halt Coburg	7
Westliches und nördliches Einzugsgebiet für den ICE-Halt Coburg	8
Nordwest-Südost-Achse zwischen Weser und Donau	8
Finanzierung des Projektes	8
Aktuelle Initiativen zur Förderung des Eisenbahnlückenschlusses	9
Vollständige Reaktivierung der Werrabahn	9
Fernverkehrstauglichkeit.....	9
Güterumschlagplatz in Eisfeld	9
Eisenbahnlückenschluss Hildburghausen-Bad Rodach	9
Fahrzeitverkürzung.....	9
Streckenführung.....	9
Zusammenfassung.....	11

Einleitung

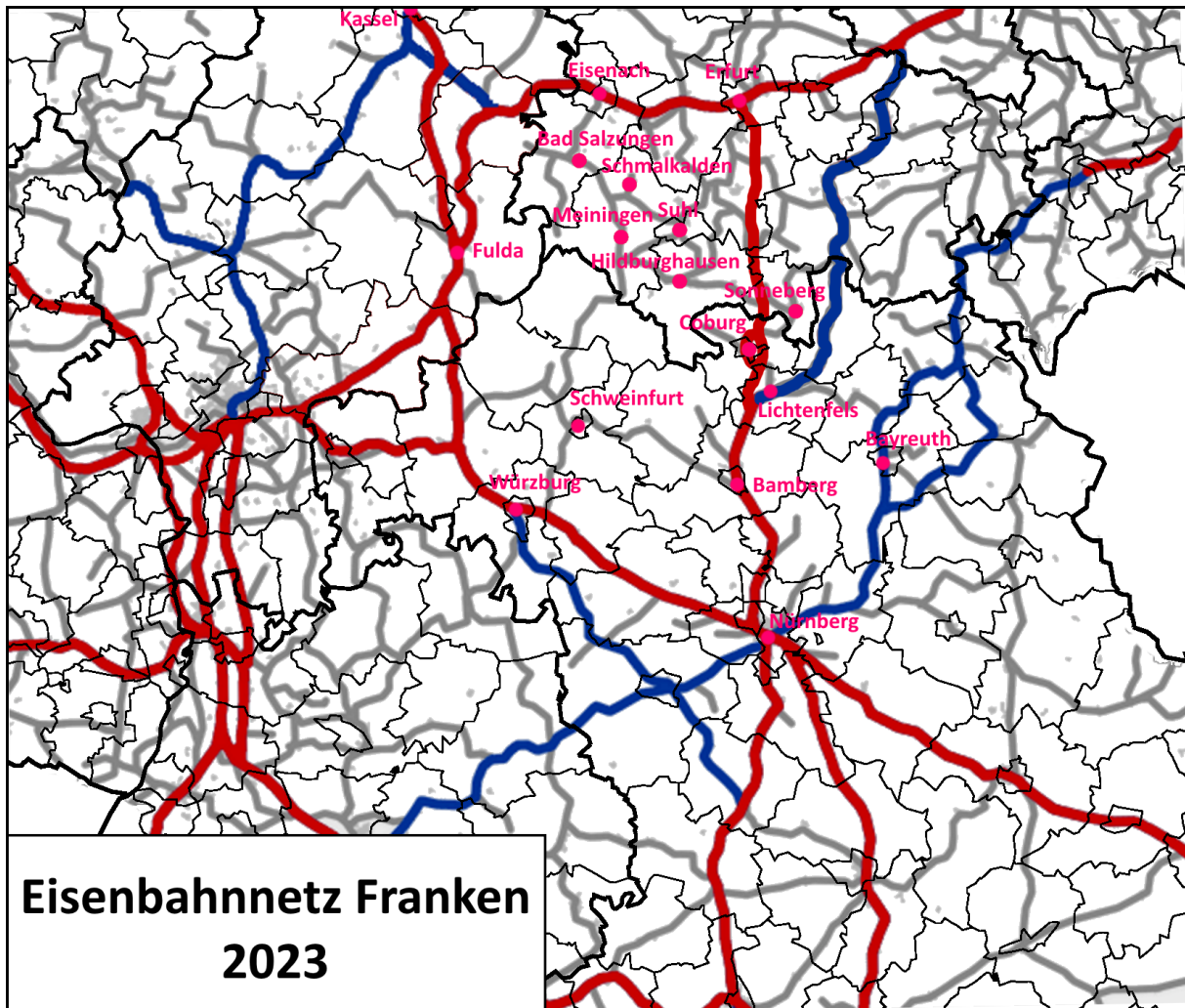
Aktuell sind große Teile Unterfrankens (Regierungsbezirk) und Südwestthüringens (Planungsregion) nur sehr eingeschränkt an das Personenfernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angeschlossen. Der aktuell noch vorhandene Personennahverkehr auf der Schiene wird in dieser Region zum großen Teil durch mehrere mehr oder weniger private Anbieter bedient.



Im Jahr 2017 wird nun die neue ICE-Strecke Nürnberg-Erfurt (VDE 8.1) in Betrieb gehen. Seit etwa dem Jahr 2013 hat nun auch die Diskussion um einen Lückenschluss zwischen Südwestthüringen und Oberfranken (Regierungsbezirk) wieder an Fahrt aufgenommen.



Seit dem Jahr 2015 diskutiert man nun auch verstärkt über die Tatsache, dass ein Fernverkehr-Ersatz für die wegfallende ICE-Verbindung über die Frankenwaldbahn und die Saalebahn erst für das Jahr 2023 angekündigt ist.



Dieses Papier erhebt nicht den Anspruch eine fachlich oder gar wissenschaftlich fundierte Ausarbeitung zu dieser Thematik zu sein. Dazu fehlt uns ausreichende fachliche Kompetenz. Vielmehr versucht dieses mit einem gewissen Umfang an Analyse und einer guten Portion gesunden Menschenverstandes den laufenden Diskussionen eine neue Ausrichtung zu geben.

Vorgeschichte und IST-Situation

ICE-Strecke Nürnberg-Erfurt

Nüchtern betrachtet stellt die Strecke Nürnberg-Erfurt für den Personenfernverkehr lediglich eine Umleitung der Verbindung München-Berlin über Erfurt anstatt über Saalfeld und Jena dar. Durch eine Degradierung der Frankenwaldbahn, der Saalebahn und der an der Strecke liegenden Städte wird die Thüringer Landeshauptstadt als Verkehrsknoten wirtschaftlich gestärkt und zukünftig bevorzugen. Die erhoffte Fahrzeitverkürzung für den Personenfernverkehr zwischen Nürnberg und Berlin liegt im Bereich von weniger als einer Stunde. Zwischen 22 Uhr und 6 Uhr soll die Strecke, zumindest laut der ursprünglichen Planungen, mit täglich bis zu 160 Güterzüge für den Güterfernverkehr als neue Nord-Süd-Transitstrecke europäischen Rangs fungieren.

Als großer planerischer Mangel muss festgestellt werden, dass die neue Strecke nicht über den wichtigen Bahnknoten Lichtenfels geführt wurde. Dies bedeutet im Vergleich zur aktuellen Situation für große Teile Südwestthüringens, Südostthüringens (Planungsregion) und Oberfrankens eine deutlich schlechtere Anbindung an das Personenfernverkehrsnetz. Ursache für diese Fehlplanung sind nicht zuletzt auch Streitigkeiten zwischen Lichtenfels und Coburg, bei denen sich Coburg mit einer Einschleifung durchsetzen konnte. Seit etwa 2013 rückt nun die Deutsche Bahn von ihren ursprünglichen Versprechungen bezüglich des ICE-Halts in Coburg ab. Die Ausführung des ICE-Halts in Coburg als Einschleifung ließ allerdings auch nichts anderes erwarten. Lediglich eine deutliche Erhöhung der diesbezüglichen Fahrgastzahlen für den Bahnhof Coburg könnte für die Zukunft eine Aufwertung des ICE-Halts Coburg zum Systemhalt erwirken. Fraglich ist allerdings, ob entsprechende Zugpaare dann auch in Bamberg halten werden. Eine abwechselnde Bedienung, eventuell auch in Zusammenhang mit unterschiedlichen Kursstrecken, wäre denkbar und möglich.

Anzumerken ist weiterhin, dass man zugunsten eines ICE-Halts in Coburg auch auf einen ICE-Halt im Bereich Ilmenau und auf einen Verlauf der Neubaustrecke über Suhl verzichtet hat.

Ein vollwertiger Bahnknoten mit der Werrabahn im Bereich Grümpen/Rauenstein ist nach einer zur Kostenersparnis erfolgten Höherlegung der Strecke heute nicht mehr mit vertretbarem Aufwand möglich. Dahingegen wäre ein Umsteigebahnhof im Bereich Dörfles-Esbach/Rödental technisch wohl durchaus noch realisierbar.

Werrabahn

Die Werrabahn Eisenach-Lichtenfels wurde einst erbaut als PKWs und LKWs auf den Autobahnen und der Luftverkehr noch keine Konkurrenz für die Eisenbahn darstellten. Damals ging es vorrangig um Erschließung im eigentlichen Sinne und nicht wie heute oft um Fahrzeitverkürzungen.

Die Werrabahn ist eine nicht elektrifizierte, eingleisige Strecke, welche nur abschnittsweise und in geringem Umfang zweigleisig ausgebaut ist bzw. war. Eine reine Reaktivierung des der einstigen Deutschen Teilung zum Opfer gefallenen Abschnitts Eisfeld-Coburg ist auf Grund von Überbauung vor allem im Bereich des Lautertals nicht möglich. Eine Umsiedelung der betreffenden Bevölkerung ist sehr unwahrscheinlich, weil sich heute direkt an der ehemaligen Bahnstrecke sehr großflächige, bereits bewohnte Neubaugebiete befinden. Alternativ müsste also zumindest im Lautertal ein mehrere Kilometer langer Tunnel gebaut werden, so dass im restlichen Verlauf der derzeit stillgelegten Strecke u.a. nur noch einzelne Gebäude umgesetzt werden müssten.

Seitens der Industrie- und Handelskammern Südthüringen und Coburg und des Fahrgastverbands Pro Bahn gibt es nun verstärkte Bestrebungen eine Reaktivierung der Werrabahn zwischen Eisfeld und Coburg zu erwirken. So soll die gesamte Werrabahn zwischen Eisenach und Coburg(-Lichtenfels) eine Erhöhung zur Personen- und Güterfernverkehrsstrecke erfahren. Der Bahnhof Eisfeld soll in diesem Zusammenhang zwischen Schiene und Straße ein zentraler Güterumschlagplatz an Werrabahn und

Bundesautobahn A 73 werden. Diese Maßnahme befindet sich zwar seit einigen Jahren im Bundesverkehrswegeplan, jedoch nicht unter den zur zeitnahen Ausführung priorisierten Maßnahmen.

Das Bessere Bahnkonzept – Vieregg-Rössler

Als Alternative zur neuen Transitstrecke entwickelte das Ingenieurbüro Vieregg-Rössler im Auftrag des Dachverbands mehrerer Bürgerinitiativen, Das Bessere Bahnkonzept, Anfang der 1990er Jahre ein Konzept, welches mit dem Ausbau mehrerer Bestandsstrecken, verschiedenen Lückenschlüssen und kleinen Neubaumaßnahmen sowohl eine Verbesserung für den Personen- und Güterfernverkehr als auch für den Personennahverkehr in der Fläche versprach. Einzelne Teilmaßnahmen waren zwar nicht vollständig durchdacht und ausgearbeitet gewesen, der grundsätzliche Ansatz war jedoch eindeutig der Sinnvollere. Leider fand diese Initiative zu wenig Unterstützung in der Lokalpolitik und wurde von der Deutschen Bahn und vom Bundesverkehrsministerium nicht wirklich ernstgenommen geschweige denn berücksichtigt. Der Verband befasste sich, als diese Erkenntnis gewonnen werden musste, von da an vor allem um alternative Streckenführungen der Neubaustrecke unter teilweiser Nutzung von Bestandsstrecken, u.a. über Suhl. Seitens Bahn und Politik galt es stattdessen zum Wohle Erfurts ein Prestigeprojekt durchzuboxen. Es ist zu vermuten, dass dies heute nach den Ereignissen um Stuttgart 21 anders ablaufen würde.

Festzustellen ist, dass die Maßnahmen des oben erwähnten Alternativkonzepts schon seit mindestens 10 oder 15 Jahren umgesetzt hätten sein können. D.h. die betreffenden Regionen könnten schon seit dieser Zeit von den Verbesserungen profitiert haben. (Wenige dieser Maßnahmen wurden auch trotz der Neubaustrecke realisiert.) Stattdessen ließ man sich eine Transitstrecke verkaufen und merkt nun, dass man für die Zustimmung zu umfangreicher Landschaftszerstörung als Dankeschön deutlich vom Fernverkehrsnetz abgehängt wird. Das dies so kommt, ist kritisch betrachtet jedoch seit fast 25 Jahren absehbar gewesen und deshalb keineswegs überraschend.

Kriterien für einen Lückenschluss Südwestthüringen-Oberfranken

Mehr Fahrgäste für den ICE-Halt Coburg

Um den Bahnhof Coburg doch noch zum ICE-Systemhalt aufwerten zu können, müssen die Fahrgastzahlen deutlich erhöht werden. Hier gilt es das aktuelle und ein mögliches zukünftiges Einzugsgebiet des Bahnhofs Coburg zu ermitteln. Aus südlicher Richtung gibt es für den Bahnhof Coburg auf Grund der Nähe zum nächsten ICE-Halt in Bamberg kein Potential.

Östliches Einzugsgebiet für den ICE-Halt Coburg

Sonneberg ist bereits sehr gut nach Coburg angebunden. Dort gibt es über die Hinterlandbahn ab Eisfeld Anschluss an die alte Werrabahn in Richtung Hildburghausen und in nordöstlicher Richtung nach Neuhaus am Rennweg. Die Strecke nach Probstzella ist nicht mehr in Betrieb. Weitere Strecken wurden bereits zurückgebaut und werden nun teilweise als Radweg genutzt.

Weitere in Frage kommende Bahnhöfe im östlichen Einzugsgebiet sind als nächstes Lichtenfels, Kronach und Kulmbach. Geht man davon aus, dass ab 2023 wieder IC-Züge auf der Frankenwaldbahn fahren, kommt für diese Coburg nur für weiter entfernte Reiseziele im Norden in Frage. Reiseziele im Süden und Westen werden von dort am Effektivsten direkt über Bamberg und Nürnberg erreicht.

Zusätzliche Fahrgäste für Coburg mit Reisezielen im Norden oder im Süden können also aus dem östlichen Einzugsgebiet nur in eher geringem Umfang gewonnen werden.

Westliches und nördliches Einzugsgebiet für den ICE-Halt Coburg

Grundsätzlich bieten aus nordwestlicher Richtung Eisenach und das Henneberger Land ein hohes Potential für eine Erhöhung der Fahrgastzahlen am Bahnhof Coburg. So könnte diese Region durch eine Vermeidung des Umweges über die ICE-Strecke Kassel-Fulda-Würzburg-Nürnberg, einschließlich der relativ langen diesbezüglichen Zubringerwege über den Kissinger Stern, deutlich besser in Richtung Süden und Südosten angebunden werden. Direkt in Richtung Norden kann nur Eisfeld mit einer Reaktivierung der Werrabahn auf der Strecke Eisfeld-Coburg angebunden werden.

Eisenach, Bad Salzungen, Meiningen, Grimmenthal (Bahnknoten) und Hildburghausen liegen direkt an einer möglichen Verbindung nach Coburg. U.a. Suhl und Bad Neustadt an der Saale an der Bahnstrecke, Neudietendorf–Ritschenhausen und Schweinfurt–Meiningen werden über den Bahnknoten Grimmenthal angebunden, u.a. Schmalkalden in Wernshausen über die Bahnstrecke Zella-Mehlis–Wernshausen.

Direkt aus Richtung Westen gibt es für Coburg auf Grund nicht vorhandener und nie dagewesener Strecken kein Potential.

Nordwest-Südost-Achse zwischen Weser und Donau

Ein sehr hohes Potential besteht weiterhin für die Einrichtung einer Nordwest-Südost-Verbindung, welche das Henneberger Land, Nordhessen und Ostfalen besser mit Oberfranken und Teilen Südostthüringens und der Oberpfalz verbindet. Dies wäre direkt über die Werrabahn, z.B. als RegionalExpress- oder maximal als InterRegio-Verbindung, möglich. Als weiterer Zubringer zur Werrabahn am Bahnknoten Grimmenthal kommt in durchaus nennenswertem Umfang insbesondere für südliche Reiseziele die Strecke Würzburg-Erfurt für das weitere Henneberger Land in Frage. Es sind in die entsprechenden Richtungen für diesen Bereich vermutlich Fahrzeitverkürzungen von mehr als 50 % möglich.

Finanzierung des Projektes

Bezüglich einer Finanzierung durch den Bund werden, laut unserer Informationen, bezüglich des Eisenbahnverkehrs lediglich Maßnahmen für den Fernverkehr in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

Maßnahmen für den Nahverkehr auf der Schiene müssen also von den Bundesländern oder den Gebietskörperschaften finanziert werden.

Aktuelle Initiativen zur Förderung des Eisenbahnlückenschlusses

Vollständige Reaktivierung der Werrabahn

Die IHK Südthüringen, die IHK Coburg und der Fahrgastverband Pro Bahn möchten die historische Werrabahn durch eine Reaktivierung des Streckenabschnitts Eisfeld-Coburg wiederherstellen. Die beiden IHKs haben bereits ein Gutachten erstellen lassen, welches dieses Vorhaben unterstützt.

Hierzu sind unbedingt einige Punkte näher zu beleuchten:

Fernverkehrstauglichkeit

Die drei Organisationen möchten die Werrabahn als Personen- und Güterfernverkehrsstrecke in Betrieb nehmen, u.a. da nur so zwecks Finanzierung durch den Bund eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan möglich ist. Dies geht also über das Ziel der Erhöhung der Fahrgastzahlen für den Bahnhof Coburg weit hinaus.

Güterumschlagplatz in Eisfeld

Der Stadt Eisfeld wird seitens dieser Initiative ein Güterumschlagplatz zwischen Werrabahn und Bundesautobahn A 73, also zwischen Eisenbahn und LKW, in Aussicht gestellt. Insbesondere hierfür wurde nun eine Interessengemeinschaft gegründet.

Eisenbahnlückenschluss Hildburghausen-Bad Rodach

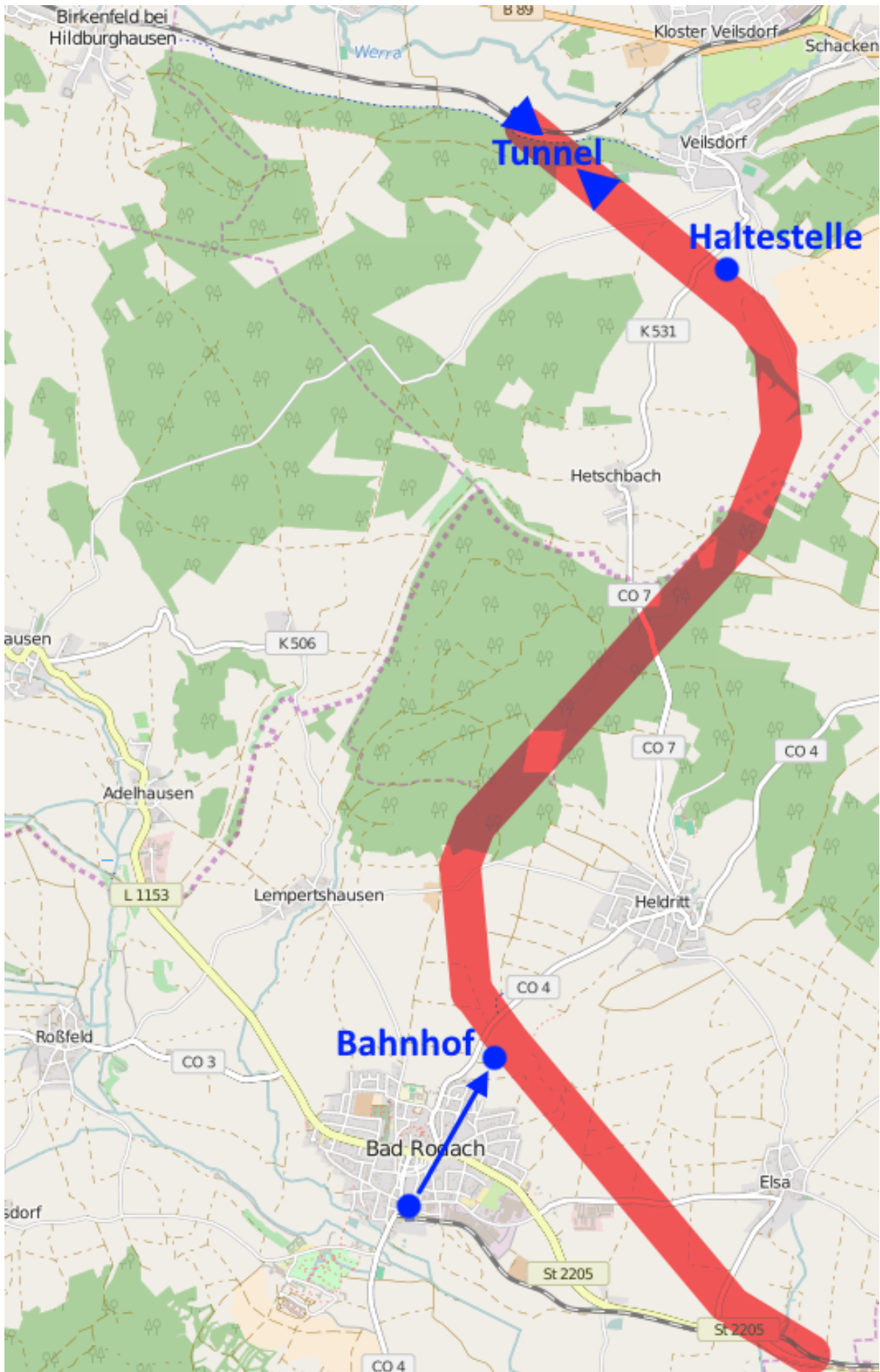
Diese Variante wurde bereits öfters diskutiert. Eine konkrete Initiative zur Förderung dieser Variante gibt es derzeit nicht, zuletzt sprach sich unser Verein für diese Variante aus.

Fahrzeitverkürzung

Durch die Vermeidung des Umweges über Eisfeld wäre hier mit einer direkteren Anbindung an Coburg eine Verkürzung der Fahrzeit von mehr als 15 Minuten möglich.

Streckenführung

In den Studien der oben genannten Organisationen wurde diese Alternative ebenfalls zur Realisierung einer Fernverkehrsstrecke untersucht, welche im Vergleich zu einer Nahverkehrsstrecke insbesondere für den Güterverkehr deutlich höhere Anforderungen erfüllen muss. Generell kann die Suche nach möglichen Streckenführungen bei weitem noch nicht als abgeschlossen betrachtet werden. Unter Berücksichtigung städtebaulicher und topografischer Gegebenheiten und der wirtschaftlichen Interessen der Stadt Bad Rodach (Medical Park und Thermalbad) macht eine Streckenführung Sinn, die keine Verlängerung der Bestandsstrecke vom jetzigen Endbahnhof Bad Rodach sondern eine Verlegung dieses Bahnhofs in den Norden der Stadt Bad Rodach an die Kreisstraße CO 4 zwischen Bad Rodach und Heldtritt vorsieht. So entfällt nebenbei der Bahnübergang an der viel befahrenen St 2205 südlich von Elsa. Dies ermöglicht zudem auch eine wesentlich einfachere, weil weiter östlich zwischen Birkenfeld bei Hildburghausen und Veilsdorf stattfindende, Einleitung in die Bestandsstrecke der Werrabahn in Richtung Hildburghausen. Eine Streckenführung westlich von Hetschbach ist auf Grund der topografischen Gegebenheiten unwirtschaftlich und wäre mit erheblichen Einschnitten in die Landschaft verbunden. Sehr landschaftsschonend ist hingegen eine östliche Umfahrung Hetschbachs. Westlich von Veilsdorf ist ein nur wenige hundert Meter langer Tunnel notwendig. Ansonsten wären vermutlich maximal fünf sehr kleine Brückenbauwerke bzw. Unterführungen für kleinere Senken und kreuzende Ortsverbindungsstraßen und einige recht wenig einschneidende Einschnitte in die nicht allzu hügelige Landschaft notwendig. Genaueres kann nur im Zuge einer professionellen Analyse und Planung ermittelt werden. Zwischen Veilsdorf und Hetschbach ergäbe sich die Möglichkeit für eine neue Haltestelle. Die Ausführung wäre eine eingleisige, nicht elektrifizierte, etwa 11 bis 12 km lange Neubaustrecke für den Personennahverkehr. Die Geräuschbelastung durch entsprechende, moderne Schienenfahrzeuge liegt heutzutage unterhalb der einer viel befahrenen Ortsverbindungsstraße, so dass kaum Lärmschutzmaßnahmen anfallen sollten.



Grober Streckenverlauf - Vorlage: opentreetmap.org

Zusammenfassung

Wie wahrscheinlich ist eine Reaktivierung der Werrabahn als Fernverkehrsstrecke?

Diese Frage können nur die Deutsche Bahn und das Bundesverkehrsministerium beantworten. Die Werrabahn müsste durchgängig zweigleisig ausgebaut und wohl auch elektrifiziert werden. Weiterhin müsste die Streckenführung an vielen Stellen optimiert werden. Festzustellen ist, dass es bisher nicht gelungen ist, dieses Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan zu einer zeitnahen Ausführung zu priorisieren. Also scheint es seitens der Verantwortlichen kein entsprechendes Interesse an diesem Vorhaben zu geben. Auch spricht die Tatsache, dass man sich vor 25 Jahren für eine Transitstrecke und gegen eine Flächenlösung ausgesprochen hat, nicht gerade für eine entsprechende Ausrichtung der Verkehrspolitik in Deutschland. Die letzte Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans Anfang 2016 bestätigt genau diese Situation.

U.a. Pro Bahn bemüht sich in vielen Bereichen um eine Neuausrichtung der Verkehrspolitik der Deutschen Bahn. Es liegt nahe zu vermuten, dass diese Absicht auch bei Bemühungen dieses Verbandes bezüglich der Reaktivierung der Werrabahn als Fernverkehrsstrecke zugrunde liegt. Der wesentlich höhere technische Aufwand für die Realisierung dieser Absicht im Vergleich zu einem Lückenschluss für den Personennahverkehr in Form von RegionalExpress- oder maximal InterRegio-Zügen gegebenenfalls in Neigezugtechnik verteuert das Projekt erheblich. Natürlich wäre der Stadt Eisfeld der vage in Aussicht gestellte Güterumschlagplatz zu gönnen. Aber mit dem eigentlichen Ziel, der Aufwertung des ICE-Halts in Coburg, hat dieses Vorhaben nichts zu tun.

Es bleibt festzustellen, dass die Absichten der IHKs Südthüringen und Coburg und des Fahrgastverbandes Pro Bahn nicht primär dem Ziel der Erhöhung von Fahrgastzahlen für den ICE-Bahnhof Coburg dienen. Stattdessen ist eine Realisierung deren bevorzugter Lösung durch den Bundesverkehrswegeplan wesentlich unwahrscheinlicher als die Realisierung eines für den Personennahverkehr ausgelegten und vermutlich wesentlich günstigeren Lückenschlusses zwischen Hildburghausen und Bad Rodach, finanziert durch die beteiligten Bundesländer und Gebietskörperschaften. Ein Umdenken und mehr Eigeninitiative sind dringend notwendig. Wir können nicht noch einmal 25 Jahre warten.

Es gilt auch deshalb bald zu handeln, weil spätestens mittelfristig auf Grund schwieriger geologischer Verhältnisse bei Oberrohn (regelmäßige Erdfälle) eine Schließung der Werrabahn zwischen Eisenach und Bad Salzungen droht. Auch für die dort vermutlich bald notwendigen Baumaßnahmen muss durch eine Erhöhung der Fahrgastzahlen die Wirtschaftlichkeit dieser Maßnahmen sichergestellt werden.