

Ansprechpartner: Martin Truckenbrodt  
Vorstand

Telefon: 036766 84790

E-Mail: mt@henneberg-itzgrund-franken.eu

Datum: 27. Mai 2018

## **Eisenbahnlückenschluss Südwestthüringen-Oberfranken (Werrabahn) – ICE-Halt Coburg Maßnahmenpaket verschiedener Vorhaben als Gesamtpaket**

Sehr geehrte Damen und Herren,

seit 10. Dezember 2017 ist die ICE-Neubaustrecke Ebensfeld - Erfurt (VDE 8.1) als Teil der ICE-Linie München – Berlin in Betrieb. Mit Inbetriebnahme aufgetretene technische Probleme wurden recht schnell gelöst. Die angestrebten jährlichen Fahrtgastzahlen von 3,6 Mio. auf der Strecke Berlin – München erscheinen tatsächlich möglich. Am ICE-Halt Coburg steigen täglich geschätzt etwa 600 Fahrgäste ein oder aus. Die Medien schrieben kürzlich von 300 Reisenden, wobei hier ein Ein- und ein Ausstieg jeweils als ein Reisender zusammengezählt wurden. Jetzt will auch Flixbus Züge auf dieser Strecke fahren lassen.

Erneute Anpassungen der Fahrpläne befinden sich nun in der Diskussion. Wir möchten uns auf diesem Wege in teilweiser Abstimmung mit dem Verkehrsclub Deutschland Kreisgruppe Coburg und Pro Bahn Kreisgruppe Coburg-Südthüringen an dieser Diskussion beteiligen und Ihnen hiermit Ideen und Punkte eines Maßnahmenpakets vorstellen, welche sich unserer Einschätzung nach für ganz Südwestthüringen (Planungsregion) und auch für ganz Oberfranken (Regierungsbezirk) sehr positiv auswirken würde. Letzteres möchten wir hiermit ausdrücklich betonen, da es bisher in der öffentlichen Diskussion eher untergegangen ist. Wir haben diese Maßnahmen in drei Phasen sortiert.

### ***Phase 1 – Maßnahmen, die zeitnah umgesetzt werden sollten***

Diese Maßnahmen können unserer Einschätzung nach größtenteils noch bis zum bzw. mit dem Fahrplanwechsel 2018/2019 umgesetzt werden.

### **Durchgängige Zweigleisigkeit und ICE 3-Tauglichkeit zwischen den Coburger ICE-Einschleifungen**

U.a. um bei Verspätungen der ICEs oder der Anschlusszüge flexibel sein zu können, müssen die alten Bahnstrecken zwischen den ICE-Einschleifungen unbedingt und zeitnah durchgängig zweigleisig wiederhergestellt werden. Dies betrifft im nördlichen Abschnitt den Streckenverlauf ab Real-Markt Dörfles-Esbach bis zum Hauptbahnhof und südlich davon den Bereich bis zur Südausfahrt des alten Güterbahn-

hofs. Im Zuge der Umsetzung dieser Maßnahme kann und sollte eine Verlegung der Strecke so erfolgen, dass dem seit langem geplanten und vorbereiteten vierspurigen Ausbau der Bundesstraße 4 in Coburg-Weichengereuth nichts entgegensteht.

Im Bereich der nördlichen Einschleifung muss die Steuerungstechnik für drei Bahnübergänge (Störanfälligkeit mit den Wirbelstrombremsen des ICE 3) dringend modernisiert werden. Das ist insbesondere für die geplanten ICE-Verbindungen am Wochenende notwendig, damit diese, wie geplant, mit ICE 3 Zügen bedient werden können. Aktuell streitet man sich hier um die Kostenübernahme. Diese Frage muss zeitnah geklärt und die Umsetzung dann umgehend beauftragt werden.

### **Ausbau ICE-Halt Coburg und schneller Regionalexpress Sonneberg – Nürnberg**

Für den ICE-Bahnhof Coburg muss mittelfristig werktags ein Zwei-Stunden-Takt realisiert werden. In einem ersten Schritt müssen zum nächsten Fahrplanwechsel zwei zusätzliche ICE-Zugpaare kommen. Auch am Wochenende müssen regelmäßig ICE-Züge in Coburg halten.

Weiterhin sollte der Regionalexpress Sonneberg – Nürnberg komplett auf die Neubaustrecke verlegt werden. So werden aktuelle unnötige Standzeiten der Züge in Lichtenfels oder Bamberg vermieden.

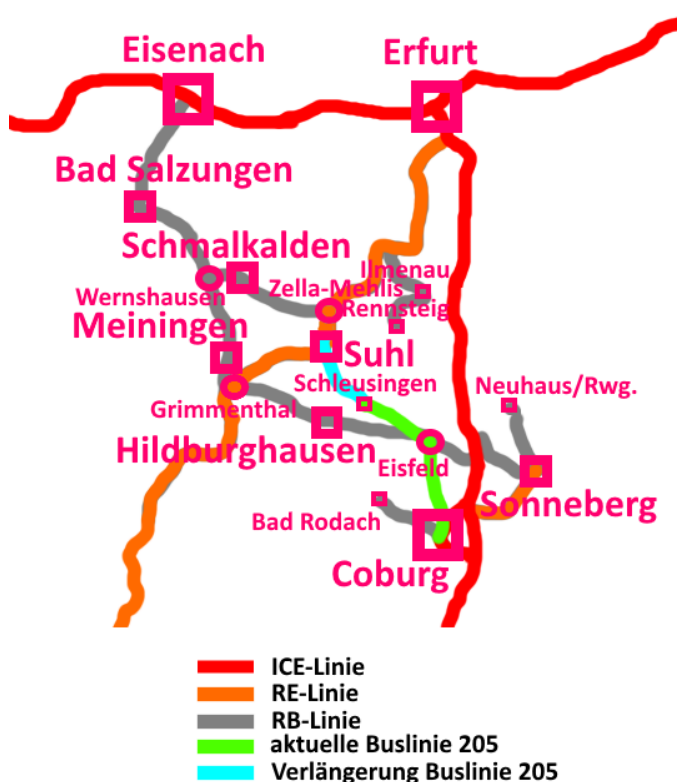
### **Verlängerung der RE-Bahnlinie Hof - Lichtenfels nach Coburg**

Zur schnellen Anbindung Coburgs nach Kulmbach und Hof und zur besseren Anbindung Coburgs an den Bahnknoten Lichtenfels sollte die RE-Linie Lichtenfels – Hof zukünftig in Coburg beginnen und enden. Dadurch ergibt sich nicht nur für das nördliche und östliche Oberfranken eine Verbesserung der Zuganbindung über Coburg nach Norden, sondern es entsteht, sollte der RE Sonneberg – Nürnberg nur noch über die Neubaustrecke verkehren, auch für die Reisenden über Lichtenfels (von einem Umstieg abgesehen) kein wirklicher Nachteil. Zudem wäre eine bestmögliche Effizienz bei bester Ausnutzung der Zugläufe erreicht. Eine mögliche Verlängerung dieser RE-Bahnlinie weiter bis nach Bad Rodach wäre eventuell auch prüfenswert.

### **Verlängerung der RB-Bahnlinie Coburg – Bayreuth nach Marktredwitz**

Zur besseren Vernetzung mit den verschiedenen Bahnlinien nach Eger und der Linie Hof – Regensburg – München macht es hochgradig Sinn die Regionalbahnlinie Coburg – Bayreuth, derzeit an Agilis vergeben, zumindest bis nach Marktredwitz zu verlängern.

### **Verlängerung der Express-Buslinie 205 bis zum Bahnhof Suhl**



Unser entsprechender Einsatz vor etwa einem Jahr mit ideeller Unterstützung vom Fränkischen Bund und dem Dachverband Das Bessere Bahnkonzept sorgte nicht nur erfolgreich dafür, die Lokalpolitik aufzurütteln, sondern auch dafür, dass recht kurzfristig der schnelle Regionalexpress Sonneberg – Nürnberg über die Neubaustrecke und eine leichte Verbesserung der Frankenwald-Linie umgesetzt wurden. Vor unserem Rundschreiben vom 30. März 2017 waren Anzeichen für solche Anpassungen nicht erkennbar gewesen. Auch die Buslinie 205 Coburg – Eisfeld – Schleusingen, welche zwischen Eisfeld und Coburg im Wesentlichen auf der A73 unterwegs ist, wurde daraufhin noch rechtzeitig bzgl. des Anschlusses an die drei täglichen ICE-Zugpaare in Coburg deutlich optimiert. Hier fehlt allerdings immer noch die direkte Durchbindung nach Suhl. Diese Maßnahme ist kurzfristig umzusetzen, vor allem im Hinblick darauf, für den Bereich um Suhl über den ICE-Halt Co-

burg eine möglichst direkte Verbindung nach Süden zu schaffen und in möglichst guter Abstimmung mit den Fahrplänen der Linie Eisenach – Eisfeld die drei ICE-Bahnhöfe Eisenach, Erfurt und Coburg optimal zu vernetzen und in alle Richtungen sowohl für das Henneberger Land als auch für das Coburger Land einschließlich des Landkreises Sonneberg in der Fläche erreichbar zu machen. Denn die Verlängerung der Express-Buslinie 205 nach Suhl würde zudem auch für den Landkreis Sonneberg eine deutliche Verbesserung der Zug- und Busanbindung in Richtung Erfurt bedeuten. Dabei sollte berücksichtigt werden, dass diese Verbindung am Bahnhof Coburg gezielt sowohl die ICE-Zugpaare also auch die schnellen RE-Verbindungen Sonneberg – Coburg – Nürnberg bedienen sollte.

### **Neue RE-Bahnlinie Eisenach – Eisfeld**

Wie wir bereits schon in der Vergangenheit darauf hinwiesen, würde eine RE-Linie Eisenach – Eisfeld eine auch bzgl. der Fahrzeiten äußerst attraktive Verbindung für Reisende aus dem Henneberger Land und dem Coburger Land in Richtung Hannover, Dortmund und Frankfurt/Main darstellen, ohne den Umweg über Fulda fahren zu müssen. So wäre diese Maßnahme auch eine sinnvolle Ergänzung zum geplanten Ausbau des ICE-Streckenabschnitts Eisenach – Fulda und dem zum Fahrplanwechsel 2018/2019 kommenden Regionalexpress Eisenach – Kassel. So ergibt sich eine Regional-Express-Linie mit maximal folgenden Haltepunkten: Eisenach, Bad Salzungen, Wernshausen (Umstieg nach Schmalkalden und Zella-Mehlis bzw. Erfurt), Wasungen, Meiningen, Grimmenthal (Umstieg nach Schweinfurt und Zella-Mehlis bzw. Erfurt), Themar, Hildburghausen und Eisfeld (Umstieg Sonneberg und per Bus nach Coburg und Schleusingen bzw. Suhl). Eine nach Suhl verlängerte Express-Bus-Linie 205 Coburg – Eisfeld – Schleusingen – Suhl würde ein sehr gut taugliches und schnelles Provisorium für die Anbindung nach Coburg und darüber hinaus darstellen, zumindest für Reisende mit wenig Gepäck.

### **Ausbau und Erneuerung der Infrastruktur am Bahnhof Coburg**

Am Bahnhof Coburg fehlen nicht nur Parkplätze sondern z.B. auch Schließfächer. Insbesondere für Coburg-Tagestouristen werden diese unbedingt benötigt. Die Situation bzgl. Toiletten ist ebenfalls nicht zufriedenstellend und vermittelt keinen guten ersten Eindruck von Coburg. Außerdem gibt es am Bahnhof Coburg momentan kein Servicepersonal für die Reisenden. Bzgl. der Vertaktung der Busse und der Sammeltaxis gibt es auch noch einiges an Optimierungspotential. Das Gleisvorfeld bedarf einer Renovierung. Ein Wiederaufbau des Gleises 6 sollte in Betracht gezogen werden, da durch erhöhtes Zugaufkommen die Wahrscheinlichkeit von temporären Engpässen zunimmt.

Ein weiteres, wenn auch nicht kritisches, Problem am Bahnhof Coburg ist das Stellwerk, welches noch nicht ETCS tauglich ist. In etwa zehn Jahren wird dieses allerdings wohl eh turnusmäßig erneuert werden.

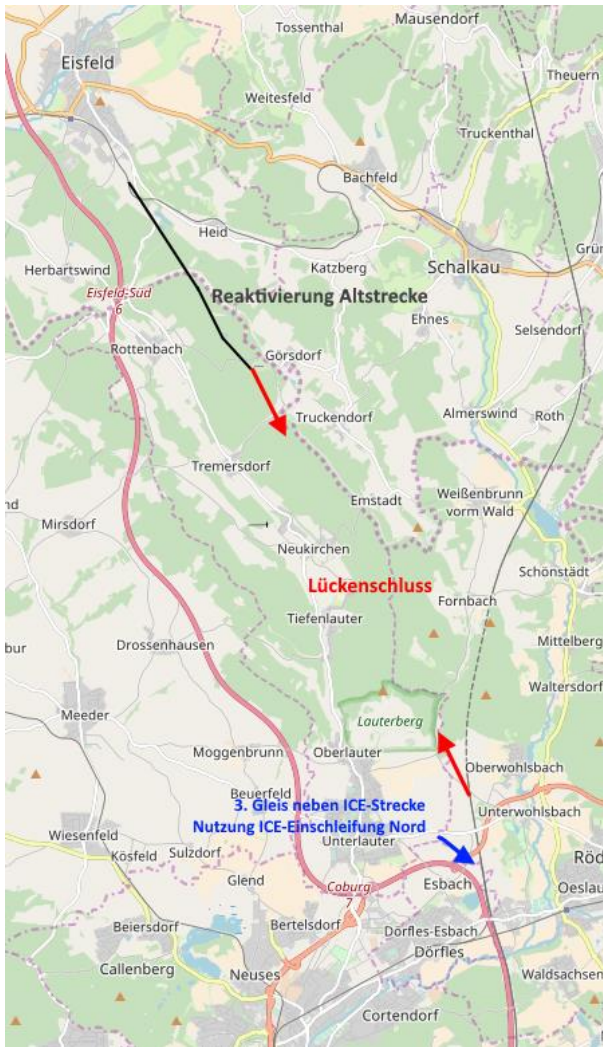
### ***Phase 2 – Maßnahmen, die sofort auf den Weg gebracht werden müssen***

Diese Maßnahmen müssen jetzt konkret in Angriff genommen werden. Die praktische Umsetzung sollte innerhalb weniger Jahre möglich sein.

### **Eisenbahnlückenschluss Südwestthüringen-Oberfranken (Werrabahn)**

Der Freistaat Thüringen hat für 2018 Mittel für ein entsprechendes Raumordnungsverfahren eingeplant und, wenn auch teilweise mit veraltetem Sachstand, diese Maßnahme in den Thüringer Nahverkehrsplan 2018 – 2022 aufgenommen. Aktuell ist es allerdings leider so, dass bei diesem Projekt die bayerische Seite nicht wirklich mitzieht. Im Bayerischen Verkehrsministerium bezieht man sich auf aus unserer Sicht teilweise sehr fehlerhafte Studien, insbesondere betreffend des Einzugsbereichs und des Erschließungseffekts dieses Vorhabens.





Es hat sich wohl auch noch nicht wirklich herumgesprochen, dass bei der Variante über Eisfeld insbesondere Unter- und Oberlauter durch eine teilweise Neutrassierung der Strecke einschließlich teilweiser Untertunnelung östlich umfahren werden können und sollen. Die Neutrassierung in südlicher Richtung beginnt entweder südlich des ehemaligen Bahnhofs Görsdorf oder spätestens nördlich von Tiefenlauter und endet unterhalb des Südportals des ICE-Tunnel Reitersberg. Von dort sollte bis zur nördlichen ICE-Einschleifung nach Coburg ein drittes Gleis verlegt werden. Dafür benötigte Brücken werden neben bestehende Brücken gesetzt, so dass sich auch ein etwas größerer Abstand des dritten Gleises zu den zwei ICE-Gleisen ergibt. Es bieten sich mehrere Untervarianten an, auf die wir hier nicht detaillierter eingehen wollen. Das wollen wir den Ingenieuren überlassen. Laut unserem Kenntnisstand bzw. nach unserer Einschätzung wird bei allen Untervarianten ein Tunnel von ein bis zwei Kilometer Länge benötigt.

Über eine vollständige Reaktivierung der Altstrecke insbesondere durch Ober- und Unterlauter braucht man nicht mehr zu diskutieren. Auch die sehr umstrittene „faktische Entwidmung“ braucht man nicht mehr zu diskutieren. Die Gemeinde Lautertal hat die letzten Jahrzehnte mit Neubaugebieten neue Tatsachen geschaffen. Diese gilt es im Interesse der Neubürgerinnen und Neubürger, wie hier dargestellt, zu akzeptieren und konsequent in die Planungen mit einzubeziehen.

Für die Variante über Bad Rodach möchten wir hiermit unseren Vorschlag vom Mai 2016, einer Streckenführung über Veilsdorf, zurückziehen. Wir haben leider erst im Nachhinein erfahren, dass bei einer Einschleifung auf die alte Werrabahn bei Birkenfeld doch nicht zwingend Häuser weichen müssen. Wir möchten nun einen älteren Vorschlag des VCD aufgreifen und diesen mit unserem Ansatz u.a. bzgl. eines neuen Bahnhofes für Bad Rodach kombinieren. Auch dieser Vorschlag muss natürlich noch ingenieurtechnisch geprüft werden. Der neue Bahnhof Bad Rodach-Nord soll in erster Linie von den Regional-Express-Zügen verwendet werden. So wird ein Fahrtrichtungswechsel vermieden. Insbesondere für den auch ausgiebig von Berufspendlern zu Arbeitgebern in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs genutzten Regionalverkehr macht es Sinn den jetzigen Bahnhof Bad Rodach auch nach Norden hin an die Neubaustrecke anzubinden. Es versteht sich von selbst, dass bei dieser Variante auch die Bestandsstrecke Coburg – Elsa ertüchtigt werden muss. Dies betrifft wohl vor allem die Modernisierung von Bahnübergängen und eine Ertüchtigung der Strecke auf eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.



Für uns ist es nicht entscheidend, ob dieser Lückenschluss über Bad Rodach oder über Eisfeld realisiert wird. Für uns zählt lediglich, dass dieser überhaupt möglichst zeitnah kommt. Ein Raumordnungsverfahren muss und wird die Variantenfrage klären und somit eine Entscheidungsvorlage für die politischen Entscheider liefern.

Wir könnten uns auch gut vorstellen, dass dieses Projekt ein weiteres Pilotprojekt in Deutschland für den bereits marktreifen Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb sein könnte.

**Wir möchten hiermit insbesondere die Politik im Landkreis und der Stadt Coburg dazu auffordern, sich zeitnah, klar und deutlich positiv zum Eisenbahnlückenschluss zu positionieren und entsprechend auf das Bayerische Verkehrsministerium und die Bayerische Staatsregierung einzuwirken. Ohne ein solches Signal aus Coburg wird der Lückenschluss nicht kommen.**

Nur so wird man den ICE-Halt Coburg langfristig sichern und vielleicht doch noch zum Systemhalt ausbauen können. Ganz Südwestthüringen und auch ganz Oberfranken würden sehr deutlich von dieser Maßnahme profitieren. Da es sich um eine auch bzgl. der Fahrzeit sehr attraktive Verbindung handelt, rechnen wir mit hohen zusätzlichen Fahrgastzahlen in Coburg. Ebenso können so die negativen Auswirkungen der bereits vollzogenen Verschlechterung der Verbindung über Würzburg nach Hannover weitestgehend ausgeglichen werden, so dass man in Richtung Nordsee oder Ruhrgebiet nicht mehr den zeitfressenden Umweg über Nürnberg fahren muss.

### **Elektrifizierung der Bahnstrecke Lichtenfels – Bayreuth**

Sofern nicht ein Betrieb mit Wasserstoff-Brennstoffzellenloks geplant ist, sollte, neben der diesbezüglich aktuell angedachten Bahnlinie Hof – Nürnberg, auch diese zweigleisige Strecke endlich elektrifiziert werden.

Diese Maßnahme würde eine Konsolidierung vieler RE-Linien im Bereich Ober- und Mittelfranken ermöglichen. Denkbar wäre so z.B. eine in beiden Richtungen im Kreis verkehrende RE-Linie Lichtenfels – Kulmbach – Neuenmarkt-Wirsberg – Bayreuth – Pegnitz – Nürnberg – Erlangen – Forchheim – Bamberg – Lichtenfels. Durch diese Linie könnten im Rahmen einer Konsolidierung eventuell andere aktuelle RE-Linien entfallen, z.B. Bamberg – Hof oder Nürnberg – Eger.

### **Neue durchgängige RB-Linie Hockeroda – Neuenmarkt-Wirsberg**

Die Reaktivierung der Höllentalbahn ist insbesondere für den regionalen Güterverkehr auf Grund ganz konkreten Bedarfs für das Papierwerk in Blankenstein zur Vermeidung aktuellen LKW-Verkehrs u.a. durch die Stadt Hof von sehr hoher Bedeutung. Zur Kompensation einer eventuellen zukünftigen Schwächung des Streckenabschnitts Neuenmarkt-Wirsberg – Oberkotzau könnte im Zuge einer Reaktivierung der Höllentalbahn eine durchgehende Regionalbahn zwischen den Umsteigebahnhöfen Hockeroda und Neuenmarkt-Wirsberg über den Umsteigebahnhof Oberkotzau und den Bahnhof Hof eingerichtet werden.

## **Phase 3 – Finale Maßnahmen**

Die Maßnahmen können und sollten direkt nach Abschluss der Maßnahmen der Phasen 1 und 2 umgesetzt werden.

### **Neue RE-Linie Eisenach – Eger (Cheb)**

Nach Herstellung des Eisenbahnlückenschlusses Südwestthüringen – Oberfranken können die RE-Linien Eisenach – Eisfeld und die bisherige reine RB-Linie Coburg – Bayreuth zu einer neuen RE-Linie Eisenach – Eger zusammengelegt werden. Südwestthüringen und Oberfranken würden massiv von dieser bzgl. der Fahrzeiten äußerst attraktiven Verbindung und dem sich daraus ergebenden Erschließungs- und Vernetzungseffekt profitieren.

Es wäre zumindest theoretisch sogar eine Zusammenlegung mit der oben erwähnten neuen RE-Linie Kassel – Eisenach denkbar, so dass sich dann in der Summe eine RE-Linie Kassel – Eger ergibt.

## Neue IC-Linie Regensburg – Dresden

Eine durchgängige IC-Linie Regensburg – Weiden – Hof – Chemnitz – Dresden, wie sie in ähnlicher Form bereits geplant ist, würde eine offenkundige und leicht erkennbare Lücke im Fernverkehr-Streckennetz Deutschlands schließen, welche, wie die neue ICE-Linie München – Berlin, ebenfalls gutes Potential besitzt Inlands- bzw. Kurzstrecken-Flugverkehr auf die Schiene zu verlagern. Eine Voraussetzung dafür ist die sich bereits konkret in Planung befindliche Elektrifizierung der Strecke Regensburg – Marktredwitz (– Hof).

Wir hoffen, dass wir Sie mit diesem umfangreichen Schreiben nicht zu sehr erschlagen haben. Wir hoffen weiterhin, dass wir mit diesem Schreiben zeigen konnten, wie wichtig der Eisenbahnlückenschluss zwischen Südwestthüringen und Oberfranken für beide Regionen und angrenzende Regionen ist und welche Potentiale sich in diesem Vorhaben verbergen.

Mit freundlichen Grüßen



### Verteiler

- Verkehrsministerien in Thüringen, Bayern, Sachsen und Hessen
- verkehrspolitische Sprecher der Landtagsfraktionen in Thüringen und Bayern
- Landräte und Oberbürgermeister, Fraktionsvorsitzende der Kreistage und Stadträte der betreffenden Landkreise, der kreisfreien Städte und des Bezirkstags von Oberfranken, einzelne Bürgermeister der Region
- IHKs Südthüringen, Coburg und Oberfranken
- Fahrgastverbände VCD und Pro Bahn
- Deutsche Bahn Konzernbeauftragte der Regionen Südost und Freistaat Bayern