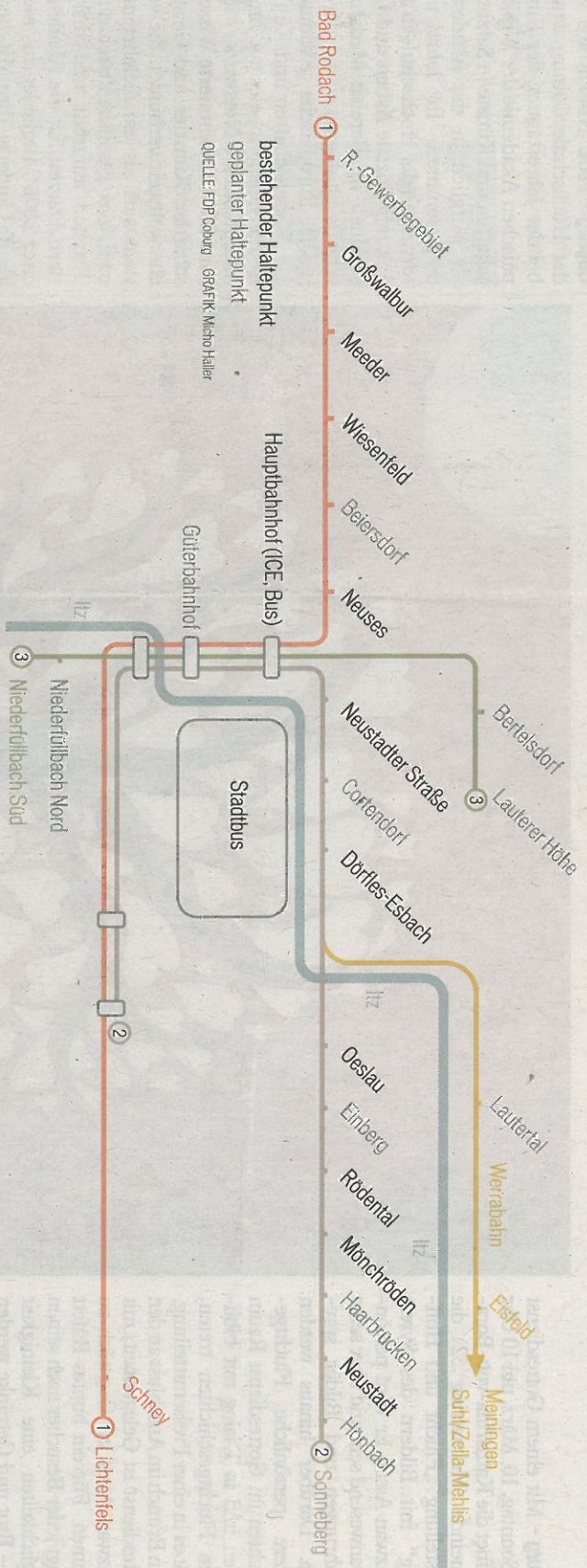


# RG STADT



Wer mit dem Boot  
in Thailand unterwegs war  
NEUSTADT, SEITE 15



# Die S-Bahn-Ideen der FDP

VON UNSERER REDAKTIONSMITGLIEDIN SIMONE BASTIAN

**Coburg** – Sie nennen es S-Bahn, weil sie hoffen, damit Aufmerksamkeitspunkt zu erzeugen. Denn S-Bahnen gibt es eigentlich nur in Großstädten. Sie könnten es auch als „verdichteter Zug-Taktverkehr“ bezeichnen. Denn mehr wäre es – zumindest im ersten Schritt – nicht.

„Die Gleise sind ja da“, sagt Michael Zimmermann mehrmals im Gespräch. Der FDP-Kreisvorsitzende und Jens-Uwe Peter machen sich seit fast eininhalb Jahren Gedanken darüber, wie im Coburger Raum mehr Fahrgäste auf die Schiene gebracht werden könnten. Die Antwort: Das Angebot muss attraktiver werden, in erster Linie für Pendler und Schüler, aber auch für Touristen.

Attraktiver durch mehr Züge und mehr Haltepunkte: Im Halbstundentakt von Coburg aus nach Bad Rodach, Sonneberg und Lichtenfels, fünfmal pro Stunde nach Ebersdorf,

**NAHVERKEHR** Die vorhandenen Gleise besser nutzen, mehr Pendler in die Züge bringen und ein insgesamt attraktiveres Angebot schaffen: Die FDP hat sich viele Gedanken zum Bahnverkehr im Coburger Land gemacht. Aber wer setzt das Konzept um?

stündliche ICE-Halte, dazu noch Regionalbahnverbindungen nach Hof und Bamberg. Das alles lasse sich weitgehend auf den vorhandenen Gleisen unterbringen, sind beide überzeugt. Weitergehend, weil ihr Konzept auch eine Elektrifizierung der Strecke nach Bad Rodach vorsieht sowie den durchgängig zweigleisigen Ausbau zwischen Creidnitz und Dörfles-Esbach. Denn sonst klappt es nicht mit dem Taktverkehr.

### Bayern muss zahlen

Der Abschnitt zwischen Creidnitz und dem Coburger Hauptbahnhof wäre die „Stammstrecke“. Diese Strecke müsste (wieder) zweigleisig hergestellt

werden. Mehr noch: Wenn, wie es die FDP gern hätte, die ICE stündlich in Coburg halten, dann müssten mindestens bis auf Höhe des Real-Markts in Dörfles-Esbach zwei Gleise verlegt werden. „Wir haben so geplant, dass die Neubaustrecken keinem das Haus wegnehmen“, betont Jens-Uwe Peter.

Im Endausbau soll die Coburger S-Bahn eine neue Strecke erhalten, die auch Niederfüllbach und die Lauterer Höhe einbindet. Doch das ist die letzte Strategie dieser Zukunftsmusik. Nach Niederfüllbach könnte man die alte Trasse der Itzgrundbahn nutzen, der dort errichtete Radweg müsste halt verlegt werden. Richtung Neuses/Kaeser und Lauterer Höhe wären neue Gleise erforderlich, wobei es sich auch um eine Straßenbahn handeln könnte, wie Peter und Zimmermann sagen. Das damit verbundene Ziel: Auch die Beschäftigten des HUK-Standorts Bertelsdorfer Höhe und von Kaeser-Kompressoren sollen mit der Bahn zur Arbeit fahren können.

Ausdrücklich betonen Michael Zimmermann und Jens-Uwe Peter immer wieder, dass es sich um eine Studie und kein fertiges Konzept handle. „Detailplanung müssen die Experten machen“, betont Jens-Uwe Peter.

Trotzdem haben sich Zimmermann und Peter schon ein-

mal an eine Kostenschätzung gewagt. 150 Millionen Euro würde ihrer Vermutung nach der Netzausbau kosten – 30 Millionen dafür, die Strecke nach Bad Rodach zu elektrifizieren, 50 Millionen für die neue Linie Niederfüllbach-Lauterer Höhe. Bezahlen soll den Ausbau der Freistadt Bayern, fordern beide. Zumindest sollte er für die Fahrgäste im Coburger Land so viel Geld übrig haben wie für die S-Bahn in München. „Dort werden vier Milliarden Euro verbuddelt für die zweite Stammstrecke“, sagt Jens-Uwe Peter. „Bei zwei Millionen Einwohnern sind das 2000 Euro pro Person. Das würde für den hiesigen Raum 200 Millionen Euro bedeuten.“

### Am Ende die neue Werrabahn?

Das S-Bahn-Konzept sieht auch zusätzliche Halte an den bestehenden Strecken vor: Im Bad Rodacher Gewerbegebiet zum Beispiel, nahe an den großen Arbeitsgebern Valeo und Habermaß. In Coburg in Cortendorf, gegenüber der Firma Leise und relativ nah am BGS-Gelände, das als Klimikumsstandort im Gespräch ist. Auf der weiteren Strecke bis Sonneberg sehen Zimmermann und Peter Bedarf für Halte in Einberg, Haarbrücken und Hönbach.

Die Busnetze in Stadt und Landkreis müssten auf die Bahnhaltstellen abgestimmt

werden, fordern die beiden FDP-Mitglieder. Betrieben werden müsste das Ganze als ein Verkehrsverbund, wobei sie kaum Vorteile darin sehen, wenn sich die Region dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) anschlosse. Sinnvoller sei da ein gemeinsamer Verbund mit Südtüringen, sagen sie: Einmal, weil Sonneberg ohnehin eingebunden ist, zum anderen, weil auch die Werrabahn als mögliche Erweiterung des Coburger Netzes mit angedacht ist. „Unser Konzept ist machbar“, sind Peter und Zimmermann überzeugt. „Man muss es vor allem wollen.“

### Fahrplan

**Ablauf** Jens Uwe Peter und Michael Zimmermann stellen sich bis 2030 folgende Umsetzungsphasen vor:

**Phase 0+1** Etablierung des ICE-Halts Coburg mit stündlichen Verbindungen in beide Richtungen. Einrichtung des Taktverkehrs zwischen Ebersdorf und Bad Rodach sowie Sonneberg, mindestens im Stunden- oder Halbstundentakt.

**Phase 2** Ausbau der Bestandsstrecken: Zweigleisig, wo möglich; Bau eines Betriebsbahnhofs auf der Strecke Coburg-Bad Rodach, um dort Begegnungsverkehr zu ermöglichen.

**Phase 3** Neubau einer Strecke von Niederfüllbach bis Creidnitz sowie vom Bahnhof Coburg bis an den Fuß der Lauterer Höhe, eventuell auch als Tram.



1990 angelegt und seitdem nicht groß verändert: Die Bahnstrecke nach Bad Rodach, hier der Haltepunkt Wiesenfeld. Foto: Simone Bastian