

ENTWURF

S-Bahn Coburg

Konzeptpapier und Machbarkeitsstudie

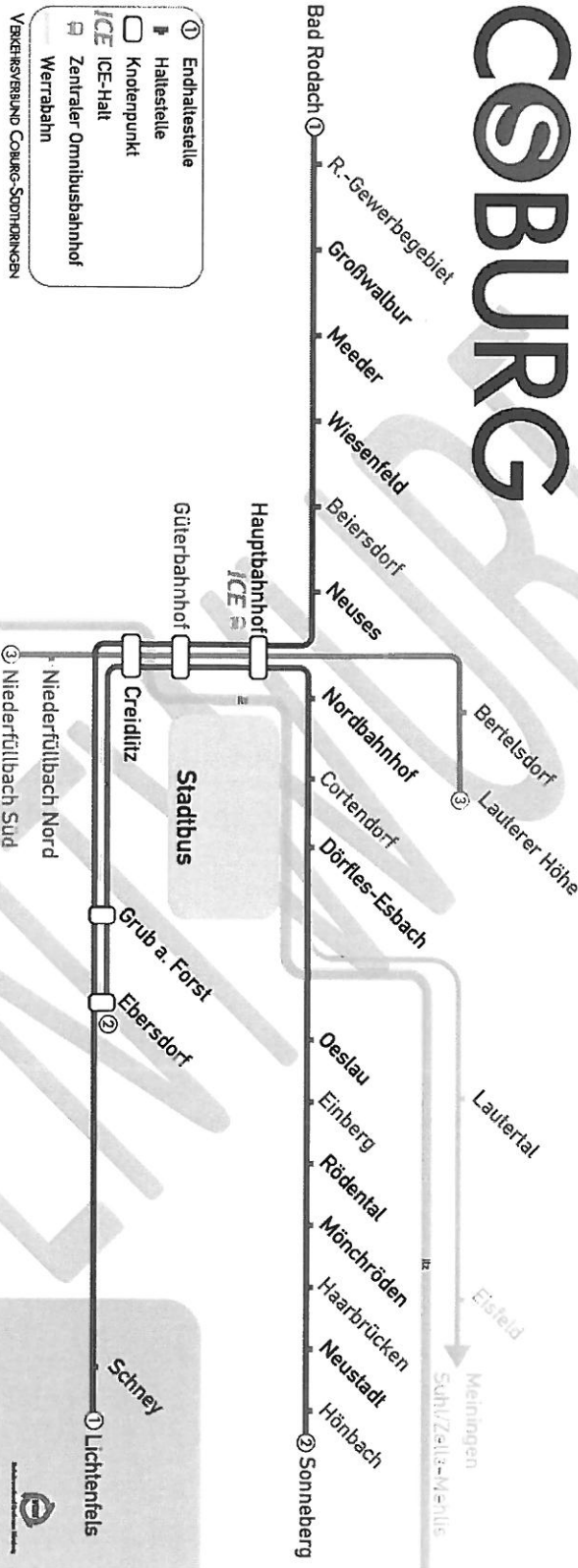
Jens-Uwe Peter

23.6.2018



COBURG

COBURG



COBURG

INHALT

1	Einführung.....	3
2	Streckenführungen.....	4
3	Fahrpläne – Beispiel Coburg Hauptbahnhof	12
4	Zugauslastung.....	12
5	Betriebskosten – Betriebseinnahmen	13
6	Tarifsystem: Verkehrsverbund Coburg - Südthüringen.....	14
7	Zukunftsaussichten.....	15
8	Anhang – NICHT ZUR VERÖFFENTLICHUNG.....	1

ENTWURF

COBURG

1 EINFÜHRUNG

Im Zuge des Ausbaus Coburgs zu einem Fernverkehrsbahnhof, der anhaltenden Diskussion um den Autoverkehr in den Städten und weiteren Überlegungen, scheint ein weiterer Ausbau des Verkehrsweges Schiene sinnvoll. Am Vorbild anderer Städte zeigt sich hier das leistungsfähige, benutzerfreundliche und damit attraktive System der S-Bahn am aussichtsreichsten, um weitere Menschen zum Umstieg auf den Zug zu bewegen.

Nun mag man einwenden, dass eine Stadt der Größe Coburgs kein S-Bahn-Netz benötigt, um die Menschen von A nach B zu bringen, da das Hauptverkehrsmittel nach wie vor das Auto darstellt. Demgegenüber stehen aber neben den Bedenken hinsichtlich der Umweltverträglichkeit, die sich in der Diskussion um Feinstaub und Stickoxide in den letzten Jahren zunehmend wiederfinden und auch durch Neuentwicklung im Bereich Elektromobilität nicht kurzfristig aus der Welt geschafft werden, auch rein logistische Erwägungen; in Coburg herrscht seit Jahren ein Hin und Her um mehr Parkplätze, die einen möchten die innerstädtische Parkplatzzahl erhöhen, die anderen die Stadt mehr begrünen und Flächenversiegelungen reduzieren.

Auch der Einzelhandel steht hier vor einem Dilemma: Weniger Parkplätze bedeuten, dass mehr Menschen auf der grünen Wiese einkaufen werden, da hier die Erreichbarkeit eine Bessere ist. Gleichzeitig macht viel Verkehr in der Innenstadt diese unattraktiver.

Für all diese Punkte möchten wir hier Lösungen anbieten und noch darüber hinaus gehen: Die wirtschaftsstarke Region Coburg benötigt auch viele Einpendler aus dem Umland, die bisher meist nur im Auto eine schnelle und benutzerfreundliche Lösung für den täglichen Arbeitsweg finden. Auch hier wäre ein Alternativangebot sinnvoll.

Nicht zuletzt muss auch der Blick auf den Tourismus gelenkt werden: So hat Coburg einen (ausbaufähigen) Fernverkehrsbahnhof. Von dort kommen die Besucher relativ gut in die Stadt. Der Landkreis (mit zum Beispiel der Thermanatur in Bad Rodach) und auch Nachbarlandkreise (Sonneberg als Spielzeugstadt, Wander- und Wintersportregion) sind nicht optimal angebunden.

Natürlich muss ein gutes Konzept auch in einem finanziell vertretbaren Rahmen bleiben und technisch realisierbar sein. Auch sollten Eingriffe in die Natur, wenn möglich, vermieden werden. Daher bietet der hier präsentierte Vorschlag eine Mehrstufigkeit hinsichtlich des Netzausbaus. Die Trassenführung orientiert sich teils an bestehenden Trassen, teils wären Schienenneubauten entlang alter Zugtrassen nötig. Somit ist eine Schritt-für-Schritt-Erweiterung möglich, was auch die Kosten auf mehrere Jahre/Jahrzehnte verteilt. Auch die Neubauten im Bereich Bahnhof könnten schrittweise erfolgen, eine Umstellung vom bestehenden Schienennahverkehrssystem auf ein S-Bahn-System ist damit relativ einfach möglich, da nur neue Züge eingesetzt werden müssten, die in einem neuen Takt und leicht geänderten Routen unterwegs wären. Zudem wäre das Tarifsystem mit den Betreibern abzustimmen, da neben der S-Bahn natürlich auch die Stadt- und Überlandbusse in eine einheitliche Tarifstruktur überführt werden müssten. Da einige Bahnhöfe an bestehenden (Stadt)bushaltestellen liegen, ist hier das Netz ebenfalls umzustellen.

Das neue System würde teilweise die alten Regionalexpress bzw. die aktuellen agilis-Züge ersetzen. Die Anbindung Coburgs an andere Regionen soll einerseits durch den Fernverkehr mit einem mindestens einstündigen ICE-Systemhalt am Coburger Hauptbahnhof erfolgen, andererseits durch schnelle RE-Züge nach Erfurt und Nürnberg auf der Neubaustrecke (wie bisher teilweise auf der Strecke Coburg-Bamberg-Nürnberg). Außerdem erfolgt eine

COBURG

Nahverkehrsanbindung mit Übergang vom VGN in den Coburger Tarifverbund durch die Bahnhöfe in Schney oder Lichtenfels.

Wichtig ist eine zeitnahe Weichenstellung für die Zukunft. Gerade im Bereich Klimaschutz herrscht noch ein großes Handlungsdefizit bei der Verminderung des CO₂-Ausstoßes. Die Umstellung vom PKW zur Bahn kann insbesondere bei Pendlern starkes Einsparpotential freilegen. Auch sollte der Fahrplan für den Schienenverkehr im Raum Coburg-Südthüringen rasch gestellt werden, werden die Bahnstrecken nach Bad Rodach bzw. Sonneberg für das Jahr 2023 neu ausgeschrieben. Daher sollte bis Ende 2019 eine Richtungsentscheidung fallen, wie der Nahverkehr der Zukunft aussehen soll.

2 STRECKENFÜHRUNGEN

Im nachfolgenden sollen die geplanten Streckenführungen und die Überlegungen zu den einzelnen Haltepunkten weiter ausgeführt werden. Darüber hinaus soll, um die Wirtschaftlichkeit zu bewerten, eine Abschätzung der zu erwarteten Fahrgastzahlen gegeben werden. Wo keine aktuellen Daten vorliegen (zum Beispiel noch nicht bestehende Bahnhöfe) werden diese Daten anhand von Einwohnerzahlen geschätzt¹.

2.1 STAMMSTRECKE

Die Stammstrecke mit verkürzten Takten soll insbesondere den Hauptbahnhof als Fernverkehrsbahnhof an die innenstadtnahen Bereiche anbinden. Die Streckenführung besteht bereits, lediglich ein zweigleisiger Ausbau in den Bereichen Hauptbahnhof bis Creidlitz sowie der kreuzungsfreie Umbau im Bereich Creidlitz erscheinen hier notwendig. Beide Vorhaben sind aber bereits in Planung und für den ICE-Systemhalt in Coburg ohnehin notwendig. Daher werden diese Maßnahmen als Grundlage für die weitere Planung vorausgesetzt.

2.1.1 Hauptbahnhof Coburg

Der Hauptbahnhof als Hauptanschluss zum Nah- und Fernverkehr besteht bereits, auch könnten die vorhandenen Gleise (1, 4 und 5) für den S-Bahn-Betrieb genutzt werden. Diese sind bereits durch den erfolgenden Bahnhofsumbau in nutzbarem Zustand, der Rest des Bahnhofes muss dringen sowohl barrierefrei als auch kundenfreundlich erneuert werden. So fehlen Schließfächer und Toiletten, die Attraktivität gerade der Gleisunterführung läßt zu wünschen übrig. Diese Maßnahmen sind im Zuge des Ausbaus des Fernverkehrs ohnehin notwendig und werden damit als Grundlage vorausgesetzt.

Auch sollte das Gleis 6 einen Bahnsteig erhalten. Einerseits ist bei dem mit der S-Bahn einhergehenden höheren Verkehrsaufkommen ein Ausweichgleis sinnvoll, andererseits könnte dieses für Züge auf der Werrabahnstrecke genutzt werden. Eine mögliche Nutzung wäre:

- Gleis 1: RE-Betrieb Coburg-Bamberg-Nürnberg, auch Werrabahn
- Gleis 2 und 3: ICE-Systemhalt (Länge reicht für Vollzüge)
- Gleis 4 und 5: S-Bahn-Betrieb, notfalls ICE-Ausweichgleis (Länge reicht nur für Halbzug)
- Gleis 6: RE-Betrieb Coburg-Hof/Bayreuth, auch Werrabahn

¹ U.a. auf Basis einer Studie (<https://bcg.bahnland-bayern.de/de/presse/pressemitteilungen/umfrage-regionalzuege-und-s-bahnen-in-bayern-haben-ruuckenwind>) wonach in Bayern jeder Zweite die Bahn sporadisch oder regelmäßig benutzt.

COBURG

Der Hauptbahnhof wäre nunmehr zentraler Omnibusbahnhof für Stadt- und Überlandbusse. Ein Expressbus auf der Route Suhl – Schleusingen – Eisfeld – Coburg bietet sich bis zur Fertigstellung der Werrabahntrasse an. Für die Stadtbusse ergeben sich mehrere Möglichkeiten. Sinnvoll erscheint, hier den Takt zu verdichten und die Busse nicht mehr alle zur selben Zeit fahren zu lassen. Dies würde auch zu einer Entlastung der Achse Theaterplatz – ZOB führen und den PKW-Stau in der Löwenstraße bzw. Hindenburgstraße reduzieren. Streckenbündelungen könnten auf viel befahrenen Routen eine Taktverkürzung ergeben, die Innenstadt wäre in z.B. in einem 5-Minuten-Takt über den Theaterplatz besser an die Züge und (Überland)Busse angebunden als bisher. Zusätzlich könnten P+R-Möglichkeiten geschaffen und somit die Notwendigkeit neuer Parkplätze in der Innenstadt reduziert werden.

Investitionen: Für den S-Bahn-Betrieb sind keine größeren Investitionen notwendig.

Fahrgastzahlen: 25.841 Einwohner (Kernstadt), in Berechnung zur Stammstrecke enthalten

2.1.2 Güterbahnhof (n.n.v.)

Die Nutzung des Güterbahnhofsgebietes ist aktuell in der Planung. Fest steht die Errichtung einer Interimsspielstätte für das Landestheater („Globe“) mit anschließender Weiternutzung als Veranstaltungshalle. Darüber hinaus gibt es Planungen/Überlegungen für die Ansiedlung der Hochschule, eines StartUp-Campus, sowie Nutzung als Gewerbe- und Wohngebiet. Daher wird dort eine gute Infrastruktur benötigt. Neben der Erschließung über die Straße scheint eine gute Anbindung an die Schiene notwendig. Vor allem für Pendler, aber auch Studenten und Besucher der Veranstaltungshalle (zum Beispiel auch über den Fernverkehr am Hauptbahnhof) wäre dies eine passende Alternative zum Auto, hier müssten weniger Parkplätze einkalkuliert werden.

Da die Planungen für das Areal noch nicht abgeschlossen sind, könnte auch der Schienenweg entsprechend mit geplant werden, ein Bahnhof einkalkuliert werden. Die Verlegung der Schienen in diesem Bereich und vor allem die Zweigleisigkeit ist im Rahmen des ICE-Ausbaus ohnehin notwendig.

Investitionen: Errichtung eines Bahnhofes für den Begegnungsbetrieb

Fahrgastzahlen: Aufgrund der noch nicht fertigen Planung zur Nutzung des Geländes schwer vorherzusagen. Werktags mehrere hundert, am Wochenende je nach Nutzung (vor allem Veranstaltungshalle). In Berechnung zur Stammstrecke enthalten.

2.1.3 Creidlitz

Der Bahnhof Creidlitz bildet den südlichen Abschluss der Stammstrecke. Er besteht bereits, allerdings sind hier Sanierungsmaßnahmen nötig, um die Attraktivität zu steigern. Der südlich des Bahnhofs gelegene Bahnübergang muss ebenso wie der Bahnübergang Fabrikweg im Zuge der Ertüchtigung für den ICE-Systemhalt geschlossen und durch eine Unterführung ersetzt werden. Hier läuft aktuell das Planfeststellungsverfahren. Sinnvoll wäre eine Fußgängerunterführung in Bahnhofsnähe, da dann ein Mittelbahnsteig für den S-Bahn-Betrieb errichtet werden kann. Die Lage einer Verkehrsunterführung soll hier nicht von Belang sein.

Investitionen: Für den Betrieb als S-Bahnhof keine weiteren, eine Renovierung scheint sinnvoll.

Fahrgastzahlen: Einwohnerzahl 1.707

COBURG

2.2 S1: BAD RODACH – SCHNEY/LICHTENFELS

Die S1 orientiert sich an der bisherigen Nahverkehrsstrecke Bad Rodach – Lichtenfels. Diese würde damit ersetzt werden, eine Anbindung an diese Strecke könnte in Schney oder Lichtenfels erfolgen (beides Bahnhöfe im VGN). Ein Mischbetrieb mit dem bestehenden Angebot ist hier nicht möglich, aber auch nicht notwendig, da dieses ersetzt bzw. verbessert wird. Der RE über die Neubaustrecke endet damit in Coburg, der RE von Hof/Bayreuth könnte bei Einrichtung des ICE-Systemhaltes ebenfalls Coburg als Endhaltestelle anfahren.

Die Strecke Bad Rodach – Coburg ist bisher nicht elektrifiziert. Eine Elektrifizierung ist dringend angebracht, insbesondere im Hinblick auf die o.g. CO₂-Einsparung. Alternativ wäre ein Hybridzug denkbar, der auf der Strecke Lichtenfels-Coburg Batterien lädt und mit diesen den zweiten Teil der Strecke bestreitet.

Eine Ertüchtigung bzw. Auflassung der Bahnübergänge ist notwendig, da die meisten unbeschränkte Bahnübergänge u. a. für Feldwege darstellen. Für den S-Bahn-Betrieb sind hier höhere Geschwindigkeiten erforderlich, die nur mit beschränkten Bahnübergängen möglich sind. Des Weiteren muss ein Zugsicherungssystem installiert werden. Dies kann im Zuge der Elektrifizierung geschehen.

Im Bereich Ebersdorf ist die Auflassung von Bahnübergängen bzw. der Bau einer Unterführung anzuraten, um möglichst wenig Kreuzungspunkte auf der Strecke zu haben, da dies andernfalls zu Verkehrsstauungen bzw. -behinderungen führen würde.

2.2.1 Bad Rodach

Der bestehende Bahnhof Bad Rodach soll durch die Nähe zur ThermeNatur vor allem dem Tourismus dienen. Da er bereits besteht und auch vom agilis genutzt wird, bedarf es hier keiner größeren Investitionen. Eine Streckenverlängerung bis zur Therme ist aufgrund der Neubebauung nicht möglich. Hier wäre der Stadt zu raten, einen komfortablen Bus für die Besucher als Anbindung zu nutzen. Als interessante Variante bietet sich ein autonomer Bus an, wie er aktuell u.a. in Bad Birnbach eingesetzt wird.²



Investitionen: Für den Betrieb als S-Bahnhof keine weiteren. Erhöhung des Bahnsteiges auf 55 cm ist notwendig. Das zweite Gleis sollte wieder nutzbar gemacht werden, um einen zweiten Zug im Bahnhof unterzubringen. Auch sollte der P+R-Parkplatz erweitert werden. Möglich wäre eine teilweise Nutzung des Habermaaß-Firmenparkplatzes, wenn dieser durch mehr Pendler nicht mehr vollständig gebraucht wird.

Fahrgastzahlen: ca. 4.000 Einwohner in der Kernstadt

² <https://www.br.de/nachrichten/niederbayern/inhalt/drei-wochen-autonomer-bus-in-bad-birnbach-grosser-andrang-kein-unfall-100.html>

COBURG

2.2.2 Bad Rodach – Gewerbegebiet (n.n.v.)

Für den Pendlerbedarf ist ein weiterer Halt an der bestehenden Strecke in Höhe des Valeo-Werkes als sinnvoll zu erachten. Da der Bahnhof Bad Rodach ca. 800 m entfernt liegt, ist eine Attraktivitätssteigerung der S-Bahn durch diesen Bahnhof zu erwarten. Darüber hinaus könnte hier ein zusätzlicher P+R-Parkplatz entstehen, da der Halt von grüner Wiese umgeben ist.



Investitionen: Errichtung eines Bahnsteiges; ca. 500.000 €

Fahrgastzahlen: keine direkten Zahlen, da v.a. Pendler für das Gewerbegebiet bzw. P+R

2.2.3 Großwalbur

Der Bahnhof existiert bereits. Er kann ohne weitere Investitionen für den S-Bahn-Betrieb ertüchtigt werden. Es ist eine Erhöhung des Bahnsteiges auf 55 cm vorzunehmen.

Im Bereich Richtung Coburg (Foto) müsste ein Betriebsbahnhof für den Begegnungsverkehr errichtet werden. Hier wäre auch zu prüfen, ob auf diesem Streckenabschnitt Güterverkehr seitens der Firmen in Bad Rodach gewünscht ist und der Betriebsbahnhof entsprechend ausgebaut werden muss.



Investitionen: Für den Betrieb als S-Bahnhof keine weiteren. Betriebsbahnhof je nach Lage und Länge

Fahrgastzahlen: 748 Einwohner

2.2.4 Meeder

Der Bahnhof existiert bereits. Er kann ohne weitere Investitionen für den S-Bahn-Betrieb ertüchtigt werden. Es ist eine Erhöhung des Bahnsteiges auf 55 cm vorzunehmen.

Investitionen: Für den Betrieb als S-Bahnhof keine weiteren.

Fahrgastzahlen: ca. 1.00 Einwohner in der Kerngemeinde

2.2.5 Wiesenfeld

Der Bahnhof existiert bereits. Er kann ohne weitere Investitionen für den S-Bahn-Betrieb ertüchtigt werden. Es ist eine Erhöhung des Bahnsteiges auf 55 cm vorzunehmen.

Investitionen: Für den Betrieb als S-Bahnhof keine weiteren.

Fahrgastzahlen: 677 Einwohner

2.2.6 Beiersdorf (n.n.v.)

Der Bahnhof ist bei der Bahn zur Zeit in Planung (bis 2020). Hier wird also ein erhebliches Potential für den Bahnverkehr gesehen. Gleichwohl an der bestehenden Strecke liegend sind die Investitionen im Rahmen zu halten.

COBURG

Investitionen: Bau eines Bahnsteiges, bereits durch Bahn in Aussicht gestellt, daher keine weiteren Investitionen für den S-Bahn-Betrieb

Fahrgastzahlen: 1.487 Einwohner

2.2.7 Neuses

Der Bahnhof existiert bereits. Er kann ohne weitere Investitionen für den S-Bahn-Betrieb ertüchtigt werden. Zudem existieren im Bahnhofsbereich zwei Gleise, so dass hier auch Begegnungsverkehr möglich ist. Für die weitere Planung ist daran zu denken, dass auch Güterzüge Richtung MHKW auf dieser Strecke fahren und der Bahnhof für Rangierfahrten benötigt wird. Eventuell sind daher zusätzliche bauliche Maßnahmen notwendig.

Investitionen: Für den Betrieb als S-Bahnhof keine weiteren.

Fahrgastzahlen: 1.644 Einwohner

(Stammtrecke)

2.2.8 Grub am Forst

Der Bahnhof existiert bereits. Er kann ohne weitere Investitionen für den S-Bahn-Betrieb ertüchtigt werden. Vom Bahnhof Grub am Forst sollte eine Buslinie zum Bahnhof Ebersdorf errichtet werden, die in weitem Bogen diese Bahnhöfe verbindet und so den Anschluss der umliegenden Gemeinden (Zeichhorn, Friesendorf) sicherstellt.

Investitionen: Für den Betrieb als S-Bahnhof keine weiteren.

Fahrgastzahlen: 2.836 Einwohner

2.2.9 Ebersdorf bei Coburg

Der Bahnhof existiert bereits. Er kann ohne weitere Investitionen für den S-Bahn-Betrieb ertüchtigt werden. Der Bahnhof ist zweigleisig ausgelegt, so dass hier ein Begegnungsverkehr möglich ist. Allerdings muss der Bahnhof (auch ohne S-Bahn-Betrieb) modernisiert werden. Die Strecke ist mit einer Unterführung auch für Fußgänger auszustatten, die einen Übergang zwischen den Gleisen ermöglicht.

Investitionen: Für den Betrieb als S-Bahnhof keine weiteren.

Fahrgastzahlen: 5.908 Einwohner

2.2.10 Schney

Der Bahnhof existiert bereits. Er kann ohne weitere Investitionen für den S-Bahn-Betrieb ertüchtigt werden. Hier kann ein Übergang in das Tarifgebiet des VGN erfolgen. Allerdings ist der Bahnhof nur eingleisig gebaut, so dass eventuell eine Verlängerung der Linie bis nach Lichtenfels mit seinem mehrgleisigen Bahnhof in Erwägung zu ziehen ist.

Investitionen: Für den Betrieb als S-Bahnhof keine weiteren.

Fahrgastzahlen: 2.413 Einwohner, Lichtenfels: 11.065

2.3 S2: SONNEBERG – EBERSDORF

Die S2 führt entlang der bestehenden Regionalzugstrecke von Sonneberg über Rödental und Coburg bis nach Ebersdorf. Mittelfristig kann darüber hinaus Frohnlach angebunden werden, indem die alte Steinachtalbahnantrasse wieder reaktiviert wird. Der bisherige RE von Sonneberg

COBURG

wird vollständig durch die S-Bahn ersetzt, eine Anbindung an den Fernverkehr erfolgt über Coburg Hbf. Aufgrund der Verbesserung der Taktzeit und auch der Reisezeit nach zum Beispiel Nürnberg ist ein Umstieg in Coburg zumutbar, da die Umsteigezeit kurzgehalten werden kann. Die Strecke ist vollständig elektrifiziert.

Aufgrund der Eingleisigkeit der Strecke zwischen Dörfles-Esbach und Coburg Hbf und der gleichzeitigen Nutzung für den Fernverkehr scheint an einem zweigleisigen Ausbau kein Weg vorbei zu führen. Dieser ist im Rahmen der Ertüchtigung für einen ICE-Systemhalt aber ebenso notwendig, wie auch die Auflassung der Bahnübergänge Rodacher Straße und Lauterer Straße und der Bau einer entsprechenden Unterführung – sinnvollerweise bei gleichzeitigem Umbau des Nordbahnhofes.

2.3.1 Sonneberg

Der Bahnhof existiert bereits und ist auch mehrgleisig ausgebaut. Hier erfolgt eine Anbindung an Züge Richtung Neuhaus/Rennweg und Grimmenthal. Durch die Mehrgleisigkeit des Bahnhofes ist hier Begegnungsverkehr u.ä. kein Problem.

Investitionen: Für den Betrieb als S-Bahnhof keine weiteren.

Fahrgastzahlen: 23.804 Einwohner

2.3.2 Hönbach (n.n.v.)

Hönbach liegt direkt an der bestehenden Bahnstrecke. Durch die Errichtung eines Bahnsteiges zum Beispiel im Bereich des aktuellen Parkplatzes an der Neustädter Straße würde eine direkte S-Bahn-Anbindung erreicht. Zwischen Hönbach und Neustadt ist die Errichtung einer Busverbindung anzuraten, die u.a. Wildenheid an das S-Bahn-Netz anbindet.

Investitionen: Errichtung eines Bahnsteiges

Fahrgastzahlen: in Sonneberg enthalten



2.3.3 Neustadt

Der Bahnhof existiert bereits und ist mehrgleisig ausgebaut. Hier wäre also Begegnungsverkehr möglich. Eine Ertüchtigung für die S-Bahn ist ohne Investitionen möglich.

Investitionen: Für den Betrieb als S-Bahnhof keine weiteren.

Fahrgastzahlen: 15.181 Einwohner

2.3.4 Haarbrücken (n.n.v.)

Der Ortsteil Haarbrücken könnte im Bereich der bestehenden Bahntrasse mittels eines Bahnsteiges erschlossen werden (Höhe Haarbrücker Straße, Ortsausgang Richtung Wellmersdorf). Nachteilig wäre der weite Weg in den Ortskern. Da aber eine Trassenänderung schon aus Kostengründen nicht in Betracht kommt, wäre dies die einzige Möglichkeit der Anbindung.

Investitionen: Errichtung eines Bahnsteiges

Fahrgastzahlen: 868 Einwohner



COBURG

2.3.5 Mönchröden

Der Bahnhof existiert bereits. Er kann ohne weitere Investitionen für den S-Bahn-Betrieb ertüchtigt werden.

Investitionen: Für den Betrieb als S-Bahnhof keine weiteren.

Fahrgastzahlen: 4.410 Einwohner

2.3.6 Rödental (heute: Rödental Mitte)

Der Bahnhof existiert bereits. Er kann ohne weitere Investitionen für den S-Bahn-Betrieb ertüchtigt werden. Durch die Lage ergibt sich eine gute Anbindung für Pendler der Firma Wöhner.

Investitionen: Für den Betrieb als S-Bahnhof keine weiteren.

Fahrgastzahlen: 13.115 Einwohner

2.3.7 Einberg (n.n.v.)

Auf Höhe der Einberger Straße könnte ein Bahnsteig die Anbindung an Einberg sowie insbesondere an Saint-Gobain ermöglichen. Platz am Gleis ist vorhanden.

Investitionen: Errichtung eines Bahnsteiges

Fahrgastzahlen: 2.360 Einwohner



2.3.8 Oeslau

Der Bahnhof existiert bereits und ist mehrgleisig ausgebaut. Hier wäre also Begegnungsverkehr möglich. Eine Ertüchtigung für die S-Bahn ist ohne Investitionen möglich.

Investitionen: Für den Betrieb als S-Bahnhof keine weiteren.

Fahrgastzahlen: 3.452 Einwohner

2.3.9 Dörfles-Esbach

Der Bahnhof existiert bereits. Er kann ohne weitere Investitionen für den S-Bahn-Betrieb ertüchtigt werden. Allerdings ist der Bahnsteig für einen zweigleisigen Ausbau der Strecke bis zum Bahnhof zu verlegen und auch zu erhöhen.

Investitionen: Für den Betrieb als S-Bahnhof keine weiteren.

Fahrgastzahlen: 3.662 Einwohner



2.3.10 Cortendorf (n.n.v.)

Dieser Bahnhof könnte westlich des Areals Real/A.T.U. realisiert werden. Für diesen Bahnhof ist zwingend ein zweigleisiger Ausbau bis nach hierhin notwendig, um einen Begegnungsverkehr

COBURG

z.B. mit dem ICE zu ermöglichen. Da auch die geplante BGS-Nordtrasse in diesem Bereich verlaufen soll, wäre eine zukunftsfähige Planung mit Kreisverkehr und Unterführung sinnvoll. Diese Unterführung würde auch für Fußgänger dienen und den Zugang zum Mittelbahnsteig ermöglichen.

Investitionen: Errichtung eines Mittelbahnsteiges als Integration zwischen den Gleisen.

Fahrgastzahlen: 1.500 Einwohner

2.3.11 Nordbahnhof (heute: Coburg Nord)

Der Bahnhof existiert bereits. Er kann ohne weitere Investitionen für den S-Bahn-Betrieb ertüchtigt werden. Aufgrund der Eingleisigkeit sollte zur Ertüchtigung für den S-Bahn-Betrieb ein zweites Gleis verlegt werden. Damit verbunden wäre auch die Errichtung eines zweiten Bahnsteiges notwendig. Vorzugsweise wäre auch ein Mittelbahnsteig zu bauen, der durch die geplante Unterführung (kreuzungsfreier Ausbau der ICE-Strecke) zugänglich gemacht werden kann.

Investitionen: Errichtung eines zweiten Gleises mit eigenem Bahnsteig

Fahrgastzahlen: siehe Berechnung für Coburg (Kernstadt mit Stammstrecke)

(Stammstrecke)

(bis Ebersdorf)

2.4 S3: LAUTERER HÖHE – NIEDERFÜLLBACH SÜD

Diese Strecke wäre neu zu errichten. Ziel ist die Anbindung im Norden an die Lauterer Höhe und insbesondere die HUK-COBURG sowie Kaeser, sowie Niederfüllbach im Süden. Im Norden würde eine Abzweigung nach Bertelsdorf in Höhe der Unterquerung der B4 auf dem aktuellen Streckenverlauf erfolgen. Da es sich hier um Schwemmland handelt und auch die B4 im weiteren Verlauf nochmals gequert werden muss, sollte die Strecke ab Unterquerung der ST2205 mit einer konstanten Steigung entstehen. Eine Verlängerung bis zum Gewerbegebiet Lauterer Höhe ist aufgrund der zu überwindenden Steigung aus südlicher Richtung nicht möglich.

2.4.1 Lauterer Höhe (n.n.v.)

Der Bahnsteig sollte als Endhaltepunkt in Hanglage unterhalb der HUK-COBURG errichtet werden. Eine Fußgängeranbindung ist dann für Pendler zum Firmenareal ebenso denkbar wie nach Überquerung der Lauterer Straße auch zur Arena bzw. zum Gewerbegebiet.

Investitionen: Errichtung der Strecke und eines Bahnsteigs

Fahrgastzahlen: ca. 1500

2.4.2 Bertelsdorf (n.n.v.)

Der Bahnsteig ist nördlich der B4 auf Höhe der Firma Kaeser Kompressoren zu errichten. Hier ist zudem eine Fußgängeranbindung zu realisieren.

Investitionen: Errichtung der Strecke und eines Bahnsteigs

Fahrgastzahlen: 1.487 Einwohner

(Stammstrecke)

COBURG

2.4.3 Niederfüllbach Nord (n.n.v.)

Der Bahnhof würde im Bereich des Einkaufszentrums errichtet werden. Dazu müsste die bestehende Bahnstrecke von Creidlitz in Richtung Niederfüllbach verlängert werden und zudem ein Bahnsteig errichtet werden. Zusammen mit dem Bahnhof Niederfüllbach Süd könnte er den Bahnhof Niederfüllbach (S1/S3) ersetzen.

Investitionen: Errichtung der Strecke und eines Bahnsteigs

Fahrgastzahlen: siehe Niederfüllbach Süd

2.4.4 Niederfüllbach Süd (n.n.v.)

Der Bahnhof würde im Bereich Simonsgasse am südlichen Ende Niederfüllbachs errichtet werden. Er würde das Wohngebiet dort optimal anbinden, dass zu weit von Niederfüllbach bzw. Niederfüllbach Nord entfernt wäre, um die S-Bahn als attraktives Verkehrsmittel erscheinen zu lassen. Zudem wäre eine spätere Verlängerung der Strecke in den Itzgrund über Niederfüllbach hinaus möglich.

Investitionen: Errichtung der Strecke und eines Bahnsteigs

Fahrgastzahlen: Niederfüllbach insgesamt: 1.578 Einwohner

3 FAHRPLÄNE – BEISPIEL COBURG HAUPTBAHNHOF

Für die folgenden (beispielhaften) Fahrpläne wird angenommen, dass zur vollen Stunde der ICE in Coburg hält und zur halben Stunde der RE aus Bamberg. Alle Angaben als Minuten. Weitere Zugkreuzungen zwischen Coburg Hauptbahnhof und Creidlitz.

Zeit	Gleis	Zug/Richtung	Zeit	Gleis	Zug/Richtung
1	2	Abfahrt ICE nach München	35	4	S2 Ebersdorf
1	3	Abfahrt ICE nach Hamburg	35	5	S2 Sonneberg
5	4	S2 Ebersdorf	38	1	Abfahrt RE nach Nürnberg
5	5	S2 Sonneberg	40	4	S3 Lauterer Höhe
8	6	Abfahrt RE nach Hof/Bayreuth	40	5	S3 Niederfüllbach Süd
10	4	S3 Lauterer Höhe	45	4	S1 Lichtenfels
10	5	S3 Niederfüllbach Süd	45	5	S2 Lichtenfels
15	4	S1 Lichtenfels	52	6	Ankunft RE aus Hof/Bayreuth
15	5	S1 Bad Rodach	59	2	Ankunft ICE aus Hamburg
18	1	Ankunft RE aus Nürnberg	59	3	Ankunft ICE aus München

4 ZUGAUSLASTUNG

4.1 BENÖTIGTE ZÜGE

Strecke Bad Rodach – Lichtenfels: 94 Minuten Fahrtzeit/30 Minuten Taktzeit: 4 Züge

Strecke Sonneberg – Lichtenfels (bzw. Frohnlach): 170 Minuten Fahrtzeit (inkl. 10+ 30 Minuten Wartezeit): 6 Züge

Niederfüllbach – Lauterer Höhe: 2 Züge bei Taktanpassung.

COBURG

Gesamtzahl: 12 Züge, was gegenüber den beiden bestehenden Strecken eine Verdopplung der Zuganzahl entspricht.

4.2 ZUGKILOMETER

4.2.1 Neu

Strecke Coburg – Bad Rodach: $16 \text{ km} * 64 \text{ Züge} * 300 \text{ Tage} = 307.200 \text{ km}$

Strecke Coburg – Sonneberg: $20 \text{ km} * 64 \text{ Züge} * 300 \text{ Tage} = 384.000 \text{ km}$

Strecke Coburg – Lichtenfels: $20 \text{ km} * 128 \text{ Züge} * 300 \text{ Tage} = 768.000 \text{ km}$

Strecke Lauterer Höhe – Niederfüllbach: $12 \text{ km} * 64 \text{ Züge} * 300 \text{ Tage} = 320.400 \text{ km}$

Gesamtkilometer (neu): 1.779.600 km

4.2.2 Bestand

Strecke Coburg – Bad Rodach: $16 \text{ km} * 32 \text{ Züge} * 300 \text{ Tage} = 153.600 \text{ km}$

Strecke Coburg – Sonneberg: $20 \text{ km} * 32 \text{ Züge} * 300 \text{ Tage} = 192.000 \text{ km}$

Strecke Coburg – Lichtenfels: $20 \text{ km} * 48 \text{ Züge} * 300 \text{ Tage} = 288.000 \text{ km}$

Strecke Coburg – Neubaustrecke: $15 \text{ km} * 16 \text{ Züge} * 300 \text{ Tage} = 72.000 \text{ km}$

Gesamtkilometer (alt): 655.600 km

Dies entspricht ca. einer Verdreifachung der Zugkilometer zum aktuellen Stand. Diese wird schon bei einer Verdopplung der Zuganzahl erreicht und die Strecke somit besser ausgelastet.

5 BETRIEBSKOSTEN – BETRIEBSEINNAHMEN

Kurzberechnung der Fahrgastzahlen anhand der (für den S-Bahn-Verkehr relevanten) Einwohnerzahlen:

- Stammstrecke

Creidlitz	1.635
Kernstadt	27.548
<i>Gesamt</i>	<i>29.183</i>

- S1

Bad Rodach	4.000
Großwalbur	748
Meeder	1.000
Wiesenfeld	677
Beiersdorf	1.487
Neuses	1.644
Stammstrecke	0
Grub am Forst	2.906
Ebesdorf	5.908

COBURG

Schney	2.413
Lichtenfels	11.065
<i>Gesamt</i>	<i>31.848</i>
• S2	
Sonneberg (inkl. Hönbach)	23.804
Wildenheid	2.094
Neustadt (-Wildenheid, - Haarbrücken)	12.219
Haarbrücken	868
Mönchröden	4.410
Rödental (-Mönch./Einb./Oeslau)	2.893
Einberg	2.360
Oeslau	3.452
Cortendorf	1.500
Stammstrecke und S1 bis Ebesdorf	0
<i>Gesamt</i>	<i>53.600</i>
• S3	
Bertelsdorf	1.487
Stammstrecke	0
Niederfüllbach	1.578
<i>Gesamt</i>	<i>3.065</i>

Relevante Einwohnerzahl: 117.696 zzgl. ca. 40% Gebietsfremde = 164.774

Mobile Einwohner: $164.774 * 3 * 80\% = 395.458$

Davon 5% Bahnreisende: $19.773 * 10 \text{ km} * 0,15 \text{ €/km} * 300 \text{ Tage/Jahr} = 8.897.796 \text{ €/Jahr}$

Betriebsausgaben: $1.779.600 \text{ km} * 15 \text{ €/km} = 26.694.000$

Damit erreicht das Netz eine Kostendeckung von 33%, welche über dem normalen ÖPNV-Schnitt (30 %) liegt. Sollte das S-Bahn-Netz gut angenommen werden, würde diese natürlich noch weiter steigen und könnte bei 15 % die Gewinnschwelle überschreiten.

6 TARIFSYSTEM: VERKEHRSVERBUND COBURG - SÜDTHÜRINGEN

Ein attraktiver Personennahverkehr muss auch ein attraktives Tarifsystem bieten, um Personen zum Umstieg bewegen zu können und insbesondere Touristen eine einfache Möglichkeit der Fortbewegung zu bieten. Daher ist es zwingend erforderlich, einen gemeinsamen Tarifverbund in Stadt und Landkreis Coburg sowie im Landkreis Sonneberg (eventuell auch Hildburghausen) zu gründen. Somit könnte mit einer Fahrkarte sowohl die S-Bahn, als auch der Stadtbuss in Coburg und der Bus in den Landkreisen genutzt werden.

Dieser einheitliche Tarifverbund ist nicht nur für eine S-Bahn Voraussetzung, sondern auch für das Angebot weiterer Lösungen: Hier wäre zunächst das City-Ticket zu nennen, das bei jeder Fernverkehrsfahrt mit der Deutschen Bahn ab einem Reiseweg von 100 km die An- und Abreise zum Fernverkehrsbahnhof kostenlos ermöglicht. Gerade für den ICE-Systemhalt ist dies eine enorme Attraktivitätssteigerung. Weiterhin könnte für Pendler ein Jobticket angeboten werden,

COBURG

das vom Arbeitgeber unterstützt wird und somit den Umstieg auf den Schienenverkehr attraktiv macht.

Das Tarifsystem selbst sollte so simpel wie möglich gehalten werden, zum Beispiel mit zwei Zonen Stadt Coburg und Landkreise. Dies erfordert jedoch genauere Analysen der Fahrgastströme und der Kosten, die hier nicht durchgeführt werden sollen.

Für den Übergang in den VGN, also Richtung Lichtenfels, ist zudem ein entsprechender Übergangstarif anzubieten bzw. eine Zusammenarbeit mit dem VGN anzuraten.

7 ZUKUNFTSAUSSICHTEN

Sollte die S-Bahn entsprechend angenommen werden, könnte eine nächste Vergrößerung des Gebietes in der Erschließung von Hildburghausen und Schleusingen bzw. Suhl/Zella-Mehlis (über Eisfeld) erfolgen. Dazu muss die Werrabahn über das Lautertal, welches dann auch einen Halt erhalten würde, wiederhergestellt werden. Da die alte Trasse teilweise bebaut ist, wäre eine Variante zum Beispiel mit einem Tunnel durch den Lauterberg denkbar. Eine genaue Trassenplanung soll hier allerdings nicht vollzogen werden.

8 ANHANG – NICHT ZUR VERÖFFENTLICHUNG

8.1 NICHT REALISIERBARE ANSCHLÜSSE

8.1.1 Wildenheid (n.n.v.)

Am Ortsteil Wildenheid führt die bestehende Strecke in einem Waldstück entlang. Somit könnte dieser direkt an die S-Bahn angebunden werden, wenn in der Verlängerung der Hutstraße an der bestehenden Strecke ein Bahnsteig errichtet wird. Dieser wäre zwar etwas außerhalb des Ortes gelegen, aber eine kostengünstige Möglichkeit für die Anbindung. Ein Ausbau des aktuellen Waldweges (Asphaltdecke, Straßenbeleuchtung) scheint hier aber angebracht.



Investitionen: Errichtung eines Bahnsteiges

Fahrgastzahlen: 2.094 Einwohner

Nicht realisierbar, da zu weit vom Ortskern entfernt.

8.1.2 Rödengrund (n.n.v.)

Der Bahnhof liegt an der bestehenden Strecke. Durch den Bau eines Bahnsteiges wäre die Anbindung des Gewerbegebietes ermöglicht, so dass zum Beispiel die umliegenden Geschäfte profitieren würden.



Investitionen: Errichtung eines Bahnsteiges

Fahrgastzahlen: keine direkten, da hauptsächlich für das Gewerbegebiet

Nicht realisierbar, da Streckenblock in die ICE-Einschleifung ragt.

8.1.3 Ketschendorf (n.n.v.)

Der Bahnhof Ketschendorf soll das Stadtviertel entsprechend an die Stammstrecke anbinden. Eine einfache Anbindung über einen Bahnsteig dürfte hier ausreichend sein, somit kann der Bahnhof entsprechend klein ausfallen. Lediglich die Schienen wären so auszubauen, dass ein Begegnungsbetrieb zum Beispiel mit ICE- und RE-Zügen gegeben ist. Daher wären hier leichte Modifikationen nötig.

Hindernis ist in diesem Bereich ein bestehendes Naturschutzgebiet; hier ist fraglich, wo ein Bahnsteig gebaut werden kann.

Investitionen: Errichtung zweier Außenbahnsteige ca. 1 Mio., noch zu klären wäre die Fußgängeranbindung an die Bahnsteige

Fahrgastzahlen: Einwohnerzahl 1.635

Nicht realisierbar, da Naturschutzgebiet und zu weit von der Bebauung entfernt.

COBURG

8.1.4 Buscheller

Direkt an der Strecke gelegen, bietet sich ein Bahnsteig in der Nähe von Buscheller an. Dieser könnte auch Zeickhorn und Friesendorf die Anbindung an die S-Bahn ermöglichen. Außerdem ist eine einfache Anbindung an den Busverkehr zu diesen und weiteren Orten gegeben.

Investitionen: Errichtung eines Bahnsteiges

Fahrgäste: 70 Einwohner

Nicht realisierbar, da zu wenige Einwohner. Busverkehr zwischen Grub a.F. und Ebersdorf empfohlen.

8.1.5 Frohnlach (n.n.v.)

Die Strecke würde von Ebersdorf abzweigen und entlang der Steinachtalbahntrasse verlaufen. Da diese Trasse durch Frohnlach führt, wäre die Errichtung eines Bahnsteiges an der Strecke auf Höhe der Ringstraße sinnvoll.

Investitionen: Errichtung eines Bahnsteiges, Verlegung von neuen Schienen auf der Trasse der Steinachtalbahn

Fahrgastzahlen: 2.000 Einwohner

Nicht realisierbar, da Bebauung im Bereich Ebersdorf (Bahnhof) auf der Trasse vorhanden ist.

8.2 DETAILRECHNUNG FAHRPLÄNE

8.2.1 Fahrplan S1

- Bad Rodach
 - Ankunft 07 37
 - Abfahrt 23 53
- Kreuzung in Höhe Großwalbur
- Coburg
 - Halt 15 45
- Zugkreuzung in Ebersdorf
- Lichtenfels
 - Ankunft 10 40
 - Abfahrt 20 50

8.2.2 Fahrplan S2

- Sonneberg
 - Ankunft 00 30
 - Abfahrt 00 30
- Coburg
 - Halt 05 35
- Ebersdorf
 - Halt 00 30

8.2.3 Fahrplan S3

- Lauterer Höhe
 - Ankunft 13 43
 - Abfahrt 17 47

COBURG

- Coburg
 - Ankunft 55 25
 - Abfahrt 05 35
- Niederfüllbach
 - Ankunft 20 50
 - Abfahrt 10 40

ENTWURF