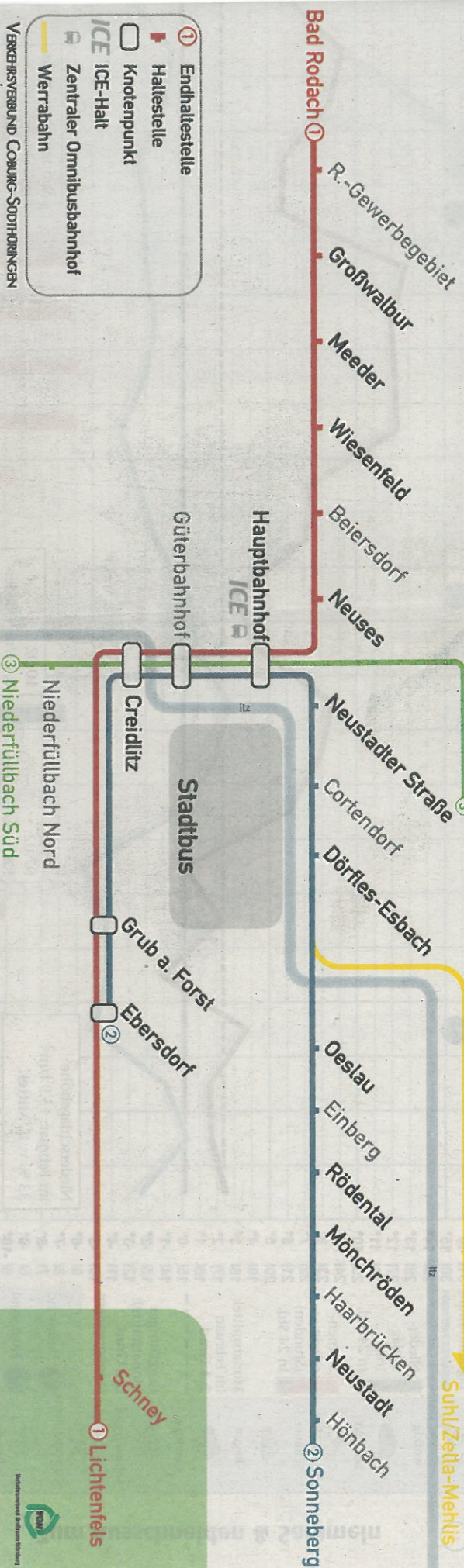


COBURG



Einen ICE-Halt, drei S-Bahnlinien plus eine „Stammstrecke“ zwischen Bahnhof Coburg und Creidlitz umfasst das regionale ÖPNV-Konzept der FDP Coburg.

Grafik: PR

Ein Hauch von München

Mit einer S-Bahn will die FDP im Coburger Land den Verkehr auf die Schiene verlagern. Mehr Züge, dichtere Taktung, neue Strecken: 150 Millionen Euro umfasst die Kalkulation.

Von Katrin Lyda

Coburg – Schneller soll die Bahn werden, öfter fahren, neue Strecken bedienen. Und der ICE soll in den Taktverkehr eingebunden werden. Das ist die Vorstellung der FDP Coburg zum künftigen Schienenverkehr in der Region. Kreisvorsitzender Dr. Michael Zimmermann und sein Stellvertreter Jens-Uwe Peter stellten gestern eine Machbarkeitsstudie zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) rund um die Veststadt und die angrenzenden Landkreise vor. Dabei richten die Liberalen den Fokus auf die Schiene: Die Bahn sei generell ein sehr umweltfreundliches Verkehrsmittel, die Infrastruktur größtenteils vorhanden, die Angebote müssten lediglich attraktiver werden. Die nächsten zehn Jahre umspannt das Zeitfenster ihres Konzepts namens „Coburg 2030“. Das Logo, das sie dazu entworfen haben, zielt den Namen der Stadt mit dem S-Bahn-Zeichen im O.

Kriterien für eine „S“-Bahn seien Schnelligkeit und hohe Taktfrequenz, erläutern die beiden Parteivertreter den Titel ihrer umfangreichen Präsentation. Sie sehen ihre Vorschläge als Ergänzung, nicht als Ersatz für das bisherige Buskonzept in Stadt und Landkreis. Lediglich einige Streckenführungen müssten sich für die Busse ändern. Mit dem geplanten Beitritt zum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) sei das Konzept allerdings nicht vereinbar. Denn das sehe keine weitere S-Bahn vor.

Der erste Punkt des FDP-Vorschlags betrifft den ICE-Halt. Dieser sei die Voraussetzung für die weiteren Punkte Taktverdichtung sowie Streckenausbau und Neubau. Damit kämen weitere Fahrgäste in die Stadt, die dann in die S-Bahn umsteigen könnten. Als nächsten Schritt peilen die Freien Demokraten die Taktverdichtung auf den Bestandsstrecken an: Man stellt sich einen Stundenakt beziehungsweise auf der Stammstrecke bis Ebersdorf einen Halbstundenakt vor. Richtung Bad Rodach sei hierfür eine Ergänzung der Elektrifizierung oder ein alternativer Antrieb erforderlich, um auf Dieseltriebstoff zu verzichten. Peter und Zimmermann können sich eine Hybridlösung vorstellen, der auf der Strecke Lichtenfels – Coburg Batterien lädt und mit diesen den zweiten Teil der Strecke bestreitet.

Ein schrittweiser Ausbau der Bestandsstrecken wäre die nächste Phase: Hier sollten neue Bahnsteige eingebunden sowie die Fernverkehrsstrasse um ein weiteres Gleis erweitert werden.

Als letzten Schritt gelese, neue Strecken anzulegen. Im Konzept ist hier die Strecke der S3 Richtung Lauterer Höhe und Niederfüllbach genannt. Dort heißt es: „Inbesondere der nördliche Teil der Strecke ist aufgrund des hohen Pendleraufkommens interessant.“ Gleichzeitig relativieren die Autoren den Vorschlag aufgrund der topografischen und strukturellen Gegebenheiten (Höhenlage, Bauung) als schwierig und bringen ein Tram-Mo-dell ins Spiel.

Auch für die Streckenführungen haben sich die Freien Demokraten bereits Gedanken gemacht: Drei Linien soll es geben – eine zwischen Bad Rodach und Lichtenfels, eine zwischen Ebersdorf und Sonneberg sowie eine zwischen Niederfüllbach und der Lauterer Höhe. Als spätere Ergänzung ist die Reaktivierung der Werrabahn über Lautertal, Eislefeld Richtung Meiningen und Suhf möglich.

„Stammstrecke“ wäre zwischen Hauptbahnhof und Creidlitz. Hier wäre die Taktung besonders eng, da alle Züge dort fahren würden. Sie soll in erster Linie den Hauptbahnhof an die Innenstadt anbinden. Dafür wäre lediglich ein zweites Gleis zwischen Hauptbahnhof und Creidlitz nötig sowie der kreuzungsfreie Umbau im dortigen Bahnhof. Beide Vorhaben seien aber bereits in Planung und wären für den ICE-Systemhalt in Coburg ohnehin erforderlich, heißt es in dem FDP-Konzept. Die Studie sieht die vorhandenen Gleise 1, 4

und 5 für den S-Bahnverkehr und Gleis 3 und 4 für den ICE vor. Das derzeit nicht genutzte Gleis 6 könnte für die Anbindung der Werrabahn und Richtung Hof/Bayreuth reaktiviert werden. Hierfür müsste lediglich ein Zugang und ein Bahnsteig geschaffen werden. Der Haltepunkt Güterbahnhof brächte die Gäste des Globe direkt zur Spielstätte. Da die Planung hierfür noch nicht abgeschlossen ist, könne ohne weiteres auch eine Schienenanbindung mit aufgenommen werden, finden die Liberalen.

Die Streckenführung der S-Bahn-Linie 1 orientiert sich an der bisherigen Trasse Bad Rodach – Lichtenfels. Hier wäre laut Konzept der Liberalen „eine Elektrifizierung dringend angebracht“. Die Bahnübergänge müssten durchwegs aufgesteigert werden, da die meisten keine Schranken haben, was aufgrund des höheren Tempos der S-Bahn zu gefährlich wäre. In Ebersdorf bräuchte es eine Unterführung. Für das Bad Rodacher Gewerbegebiet schlägt die Studie einen zusätzlichen Haltepunkt für die Pendler vor. Die anderen Haltepunkte der künftigen S-Bahnen hätten bereits Bahnhöfe, die lediglich zu renovieren und anzupassen wären. Hierfür sei der Aufwand überschaubar.



„Wir wollen Angebote schaffen.“
Dr. Michael Zimmermann,
FDP-Kreisvorsitzender

Entlang der bestehenden Regionalzugstrecke soll die Linie S 2 von Sonneberg über Rodental und Coburg bis nach Ebersdorf verlaufen. Mittelfristig könne darüber hinaus Frohnlach an-

Zeitplan am Beispiel Coburg Hauptbahnhof

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

gebunden werden, indem die alte Steinachtalbahn reaktiviert werde, heißt es in dem FDP-Papier: Den bisherigen Regionalexpress würde die S-Bahn ersetzen, die Anbindung an den Fernverkehr über Coburg erfolgen. Die Trasse zwischen Dörfles-Esbach und dem Coburger Hauptbahnhof müsste zweigleisig ausgebaut werden. Die Bahnübergänge Rodacher Straße und Lauterer Straße müssten aufgelassen und eine Unterführung gebaut werden. Sinnvollerweise werde dann auch gleich der Nordbahnhof mit umgebaut.

Aus Richtung Sonneberg müssten lediglich in Haarbrücken, Hönbach und Einberg Bahnsteige errichtet werden. Alle anderen Haltepunkte auf der Strecke wären ohne weiteres als S-Bahnhalte nutzbar, heißt es in dem Konzept. Für die Anbindung von Cortendorf und Neustädter Straße sei ein zweites Gleis erforderlich. Die Anbindung der Lauterer Höhe mit HUK Coburg, Kaiser und Bertelsdorf macht eine komplette Neutrasse erforderlich. Die Liberalen stellen sich einen Endhaltepunkt in Hanglage unterhalb der HUK mit Fußgängeranbindung sowie eine Querung der lauteren Straße zur Arena bzw. zum Gewerbegebiet vor. In Bertelsdorf müsste ein Bahnhof nördlich der B 4 errichtet werden, um die Firma Kaeser zu erreichen. Niederfüllbach soll laut FDP-Vorschlag einen Bahnhof im Bereich des Einkaufszentrums erhalten. Dieser könnte zusammen mit dem Bahnhof Niederfüllbach Süd den bisherigen Bahnhof ersetzen. Für die Strecke sollte die ehemalige Trasse der Itzgrundbahn reaktiviert werden, der darauf entstandene Fahrradweg würde dann auf die andere Seite der Bundesstraße 4 gelegt und könnte dann durchgängig verlaufen, was jetzt nicht der Fall sei.

„Es geht uns nicht um Verbote, etwa des Individualverkehrs. Wir wollen die Leute ja nicht erziehen, wir wollen Angebote schaffen“, betont Michael Zimmermann. Jens-Uwe Peter, der das Konzept als Powerpoint-Präsentation vorgestellt hat, ergänzt: „Das Konzept kann erst mal Stück für Stück umgesetzt werden und man kann schauen, wie es angenommen wird.“

Als Ziel formulieren die beiden Liberalen, zehn Prozent der mobilen Menschen auf die Schiene zu bekommen. Wäre das der Fall, erreichte das regionale Coburger S-Bahnnetz eine Kostendeckung von 33 Prozent („normaler“ ÖPNV: 30 Prozent). Nutzen 15 Prozent aller Pendler, Schüler und Reisenden dieses Schienenangebot in der Region, wäre bereits die schwarze Null überschritten.

Peters und Zimmermann errechnen überschlägig einen Kostenrahmen von rund 150 Millionen Euro für das Nahverkehrskonzept. Das klinge auf den ersten Blick viel, aber das sei in etwa die Summe, die laut Michael Zimmermann für Globe-Neubau und Landestheater-Renovierung veranschlagt werde. Und an die hat man sich ja schon fast gewöhnt.