

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

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 Zeitalter ihres Konzepts namens „Coburg 2030“. Das Logo, das sie dazu 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 Stundentakt beziehungsweise auf der Stammstrecke bis Ebersdorf einen Halbstundentakt vor. Richtung Bad Rodach sei hierfür eine Ergänzung der Elektrifizierung oder ein alternativer Antrieb erforderlich, um auf Dieseltreibstoff 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 bestreift.

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



Im Bahnhof Bad Rodach (S1) sollte das zweite Gleis reaktiviert werden.

Als letzten Schritt gelte es, neue Strecken anzulegen. Im Konzept ist hier die Strecke der S3 Richtung Lauterer Höhe und Niederfüllbach genannt. Dort heißt es: „Insbesondere der nördliche Teil der Strecke ist aufgrund des hohen Pendleraufkommens interessant.“ Gleichzeitig relativieren die Autoren den Vorschlag aufgrund der topografischen und strukturellen Gegebenheiten (Höhenlage, Bebauung) 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 Lauteral, Eisfeld Richtung Weiningen und Suhl möglich.

„Stammstrecke“ wäre zwischen Hauptbahnhof und Creidltz: 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 Creidltz 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 bräuchte 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 dingend angebracht“. Die Bahnübergänge müssten durchwegs aufgelassen oder zumindest ertüchtigt werden, da die meisten keine



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

Schranken haben, was aufgrund des höheren Tempos der S-Bahn zu gefährlich wäre. In Ebersdorf bräuhete 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.

Entlang der bestehenden Regionalzugstrecke soll die Linie S 2 von Sonneberg über Röddental und Coburg bis nach Ebersdorf verlaufen. Mittelfristig könne darüber hinaus Frohnach 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 Sonneberg
35	5	S2 Ebersdorf
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
52	6	Ankunft RE aus Hof/Bayreuth
59	2	Ankunft ICE aus Hamburg
59	3	Ankunft ICE aus München



Hier am Gewerbegebiet Bad Rodach (S1) könnte ein P+R-Platz entstehen.



In Großwalbur (S1) müsste der Bahnsteig erhöht werden.



Haarbrücken (S2) bräuhete einen neuen Bahnsteig.
Fotos: FDP-Präsentation

„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 erstmal 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 älterer 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.